

Article du 18.05.2023

Berlin . **Le gouvernement allemand craint des ennuis de la part de Bruxelles.** Selon des informations du Handelsblatt émanant de cercles gouvernementaux, le ministère fédéral des Transports observe avec inquiétude la procédure en cours de la Commission européenne de la concurrence contre la division fret de la Deutsche Bahn AG.

Mais ce sont surtout les fonctionnaires spécialisés et, avec eux, les managers de la Deutsche Bahn qui regardent avec inquiétude vers la France. La commissaire à la concurrence Margrethe Vestager y a ouvert une procédure similaire contre la société de fret ferroviaire du pays, ce qui entraîne maintenant les premières conséquences.

Au début de l'année, la Commission avait ouvert l'enquête en France. La société de fret ferroviaire Fret SNCF, déficitaire, est au cœur de la procédure d'aide d'État.

Elle avait reçu pendant des années des aides de trésorerie de plusieurs milliards de la part de la société mère du groupe public. Lors de la transformation de Fret SNCF en société commerciale début 2020, l'entreprise de fret ferroviaire a vu sa dette de 5,3 milliards d'euros annulée, ce qui pourrait être contraire au droit européen sur les aides d'État.

Un an auparavant, la Commission européenne avait déjà ouvert une enquête approfondie sur les aides d'État à l'encontre de la société allemande DB Cargo. En effet, la maison mère du groupe, la Deutsche Bahn, qui appartient à l'État, compense également ses déficits depuis dix ans - en 2022, elle affichait une perte d'exploitation corrigée de 665 millions d'euros -, par exemple via les bénéfices de sa filiale logistique Schenker et des contrats de transfert de bénéfices d'autres filiales comme DB Station und Service.

La Commission examine également dans quelle mesure la filiale Cargo utilise des services du groupe DB à des conditions préférentielles et des prêts internes au groupe, et dans quelle mesure l'Office fédéral des chemins de fer prend en charge la rémunération des fonctionnaires qui ont été transférés de l'époque de la Bundesbahn à la société privée DB Cargo.

La crainte d'un démantèlement grandit

La Commission a également interrogé le ministère fédéral des Transports sur toutes les demandes d'examen. Mais compte tenu du caractère explosif de la question, le ministère reste discret, surtout lorsqu'il s'agit d'évaluer si de telles pratiques nuisent à la concurrence. "Nous vous remercions de votre compréhension", a déclaré un porte-parole du ministre Volker Wissing.

"Ce qui nous inquiète, c'est que les Français, si bien connectés à Bruxelles, ne peuvent manifestement rien faire contre cela", s'inquiétait-on en Allemagne. Les chemins de fer français seraient "au bord du démantèlement".

Est-ce que cela se produirait aussi en Allemagne ? Le ministre français des Transports s'exprimera mardi sur la solution qu'il compte mettre en œuvre pour contrer les critiques de Bruxelles, a-t-on ajouté. Mais Clément Beaune est resté silencieux.

On a dit qu'il s'expliquerait la semaine prochaine. Il est question qu'il veuille restructurer la branche transport de marchandises de la SNCF, avec de nouveaux investisseurs et un nouveau nom.

La Deutsche Bahn rejette quant à elle les accusations de Bruxelles. "DB Cargo AG n'a pas reçu d'aides qui faussent la concurrence", répond un porte-parole de la Deutsche Bahn. La DB a

"toujours agi en conformité avec le droit européen" et coopérera étroitement avec l'Etat fédéral et la Commission dans le cadre de l'examen de cette affaire.

Les concurrents privés critiquent la Deutsche Bahn

Entre-temps, la structure de holding fait l'objet de critiques, même dans le secteur du transport de voyageurs. Ainsi, la Deutsche Bahn a annoncé l'achat de 73 nouveaux trains à grande vitesse d'une valeur de deux milliards d'euros pour sa division grandes lignes - bien que le groupe soit endetté à hauteur de 35 milliards d'euros.

"Le fait que les chemins de fer puissent faire face à ces investissements est uniquement dû au soutien de la force illimitée du contribuable allemand", s'insurge Matthias Stoffregen de l'association Mofair, qui regroupe les concurrents du transport ferroviaire de voyageurs. "Les entreprises concurrentes n'ont pas ce soutien".

En ce qui concerne le trafic marchandises, les chemins de fer estiment qu'il est légitime que l'Etat fédéral réponde des pertes de DB Cargo. Il s'agit du coûteux trafic de wagons isolés que DB Cargo maintient à la demande de son actionnaire, l'Etat fédéral.

Presque tous les 200 concurrents privés de la DB en Allemagne y renoncent et ne proposent que des "trafics de trains complets", qu'un client remplit entièrement. En effet, la part de marché de DB Cargo était d'environ 90% en 2019. Selon l'Agence fédérale des réseaux, des fournisseurs tels que Captrain, Lineas, Rail Cargo et CFF Cargo se partageaient le reste du marché. La rentabilité du chiffre d'affaires était donc de moins 25,7 pour cent en 2020, mais un bon tiers des prestataires ont réalisé un résultat positif.

"Le transport par wagons isolés est l'une des variantes les plus respectueuses du climat pour le transport de masse de marchandises", explique un porte-parole des chemins de fer pour défendre la manœuvre chronophage des wagons isolés, qui ne forment souvent un train complet qu'après deux ou trois heures. "Aujourd'hui déjà, cela permet d'épargner à notre atmosphère plus de deux millions de tonnes de CO2 par an, rien qu'en Allemagne".

La protection du climat doit justifier les subventions

Avec l'argument de la protection du climat et l'objectif du gouvernement d'augmenter sensiblement le trafic de marchandises sur le rail, les chemins de fer espèrent obtenir une prise de conscience de Bruxelles. Ainsi, le gouvernement allemand négocie actuellement avec le secteur du fret ferroviaire la manière de promouvoir le transport par wagon isolé.

Il s'agit de 350 millions d'euros et de la question de savoir comment ils peuvent être répartis de manière neutre en termes de concurrence, conformément au droit européen. Le groupe DB aimerait que les coûts d'exploitation soient directement subventionnés. Les concurrents plaident en faveur d'une aide au démarrage des embranchements ferroviaires ou d'une baisse du prix des sillons. Ils recevraient alors environ 20 pour cent des subventions. Dans le modèle de DB Cargo, ce ne serait que trois pour cent.

Personne n'a intérêt à ce que la SNCF ou DB Cargo soient déstabilisées par des pénalités élevées, a précisé Dirk Stahl, président de l'European Rail Freight Association et patron de BLS Cargo. "Les deux entreprises sont d'importance systémique pour le trafic européen de wagons isolés, qui constitue une part importante du transport ferroviaire de marchandises et du transfert modal en Europe".

Les chemins de fer publics devraient donc tout au plus assumer les pertes dans ce domaine ou les couvrir par des aides publiques, mais pas dans le segment des trains complets, où la concurrence est rude.

Le Réseau européen des chemins de fer (NEE), qui regroupe les concurrents privés de la DB, soutient en revanche l'initiative de la Commission européenne. "Contrairement à la plupart de ses concurrents, DB Cargo se concentre sur l'obtention de plus de subventions publiques et moins sur l'amélioration de sa productivité ou de la satisfaction de ses clients", critique le directeur de l'association Peter Westenberger.

L'entreprise propose constamment des offres en dessous des coûts et porte ainsi préjudice aux concurrents qui calculent correctement et qui ne peuvent pas se permettre une telle approche. Ce n'est pas "le" trafic de wagons isolés qui est déficitaire, mais la manière dont il est organisé à la DB.

<https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/wettbewerbsrecht-bund-und-bahn-fuerchten-eu-subventionsentscheid-zu-staatsbahnen/29154750.html>