



Colloque du CIRAC – Relations sociales et gestion des Ressources humaines à la Deutsche Bahn AG

Christophe Gardavaud

Affaires réglementaires

Paris, 21 juin 2010

La réforme ferroviaire de 1994 en Allemagne : présentation

**Impact de la réforme ferroviaire en matière de gestion
des Ressources humaines**

Etude de cas: le transport régional de voyageurs

Bilan de la réforme : un succès partagé

Objectifs & principes de la réforme ferroviaire

Objectifs :
Allègement de la charge publique
Développement du transport ferroviaire

Réforme ferroviaire (1994)

1

**Restructuration des
deux anciennes
compagnies
nationales au sein de
la Deutsche Bahn AG**

2

**Régionalisation des
transports de
proximité (à partir du
1er janvier 1996)**

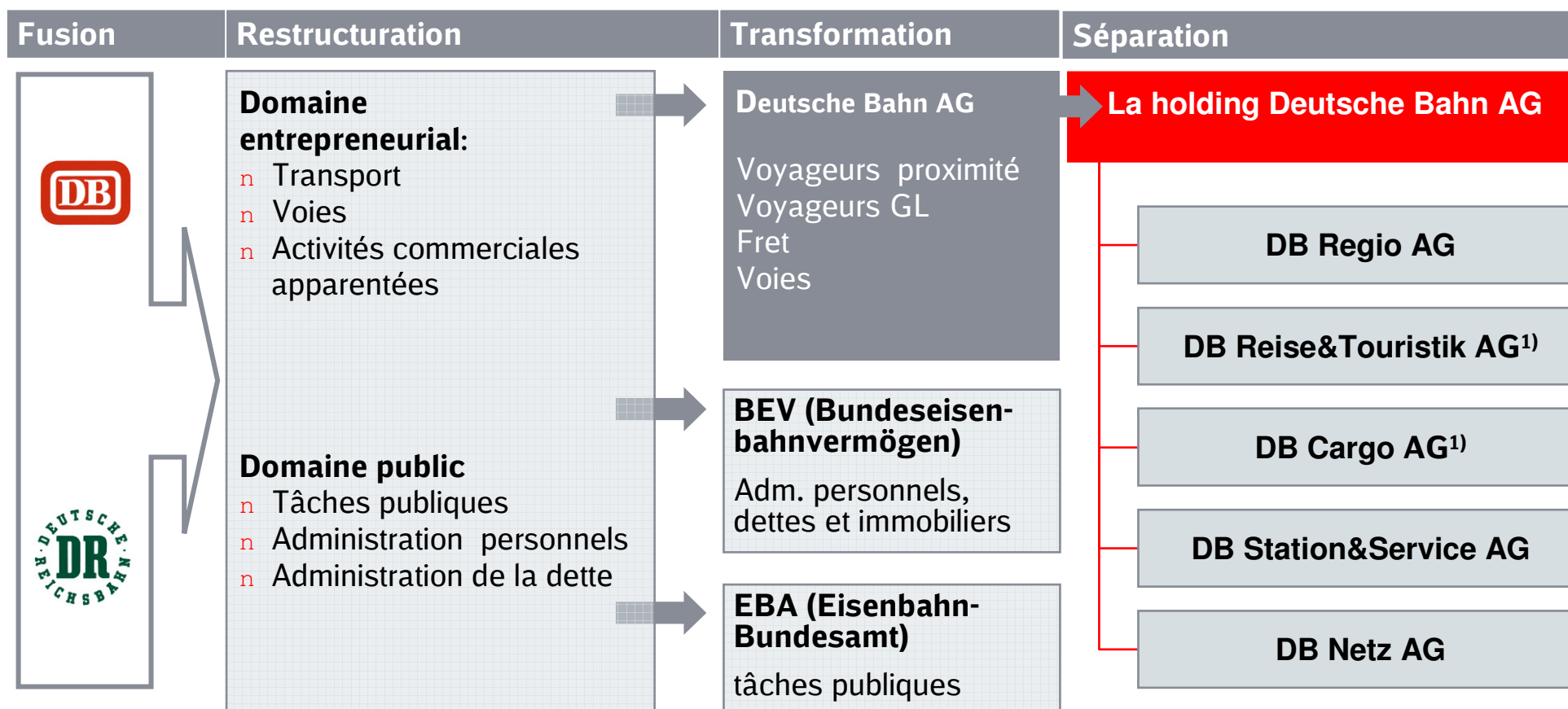
3

**Ouverture de
l'infrastructure
ferroviaire aux tiers
opérateurs ferroviaires**

- n** Volontarisme de l'Etat fédéral:
 - n** Reprise du fardeau de la dette (66 Mrds. DM – 33 Mrds. EUR)
 - n** Financement de la restructuration de la Deutsche Reichsbahn
 - n** Financement du développement de l'infrastructure ferroviaire (dotations et crédits à taux zéro) et du transport régional

1 La Réforme ferroviaire de 1994 a redessiné le paysage ferroviaire allemand en regroupant les deux anciens opérateurs historiques dans une structure de droit privé

La Réforme ferroviaire



1) Devenu depuis DB Fernverkehr AG et DB Schenker Rail Deutschland AG

2 La loi de régionalisation de 1996 a parachevé le processus de libéralisation du marché ferroviaire au niveau régional

Réforme ferroviaire –Loi générale sur les chemins de fer (1994)

Ouverture du marché
(EF ayant leur siège en Allemagne et possédant
un certificat de sécurité)

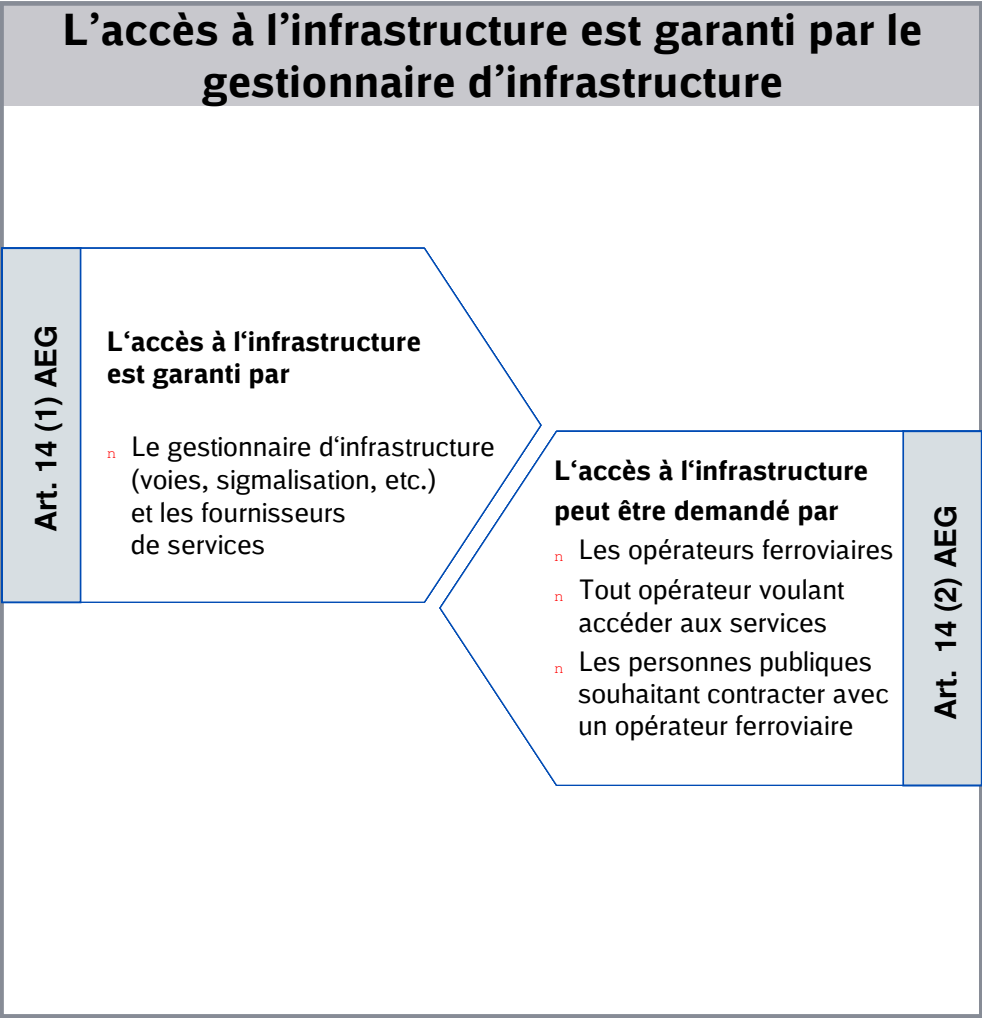
Accès non discriminatoire au réseau ferré
national

Loi de Régionalisation (1996)

Dotation de financement pour le lancement de
programmes d'investissement et la conclusion de
nouveaux contrats

Passation de marchés par appel d'offres ou par
attribution directe après mise en concurrence

La réglementation impose l'accès non-discriminatoire de tous les opérateurs ferroviaires à l'infrastructure



**La réforme ferroviaire de 1994 en Allemagne :
présentation**

**Impact de la réforme ferroviaire en matière de gestion
des Ressources humaines**

Etude de cas: le transport régional de voyageurs

Bilan de la réforme : un succès partagé

L'administration fédérale du Bundeseisenbahnvermögen a pris en charge la gestion des personnels fonctionnaires au sein de la DB AG



Bundeseisenbahnvermögen

Caractéristiques

- § Créé en 1994 dans le cadre de la Réforme ferroviaire
- § Dépendant du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Aménagement de la ville (BMVBS)
- § Siège à Bonn avec des antennes régionales

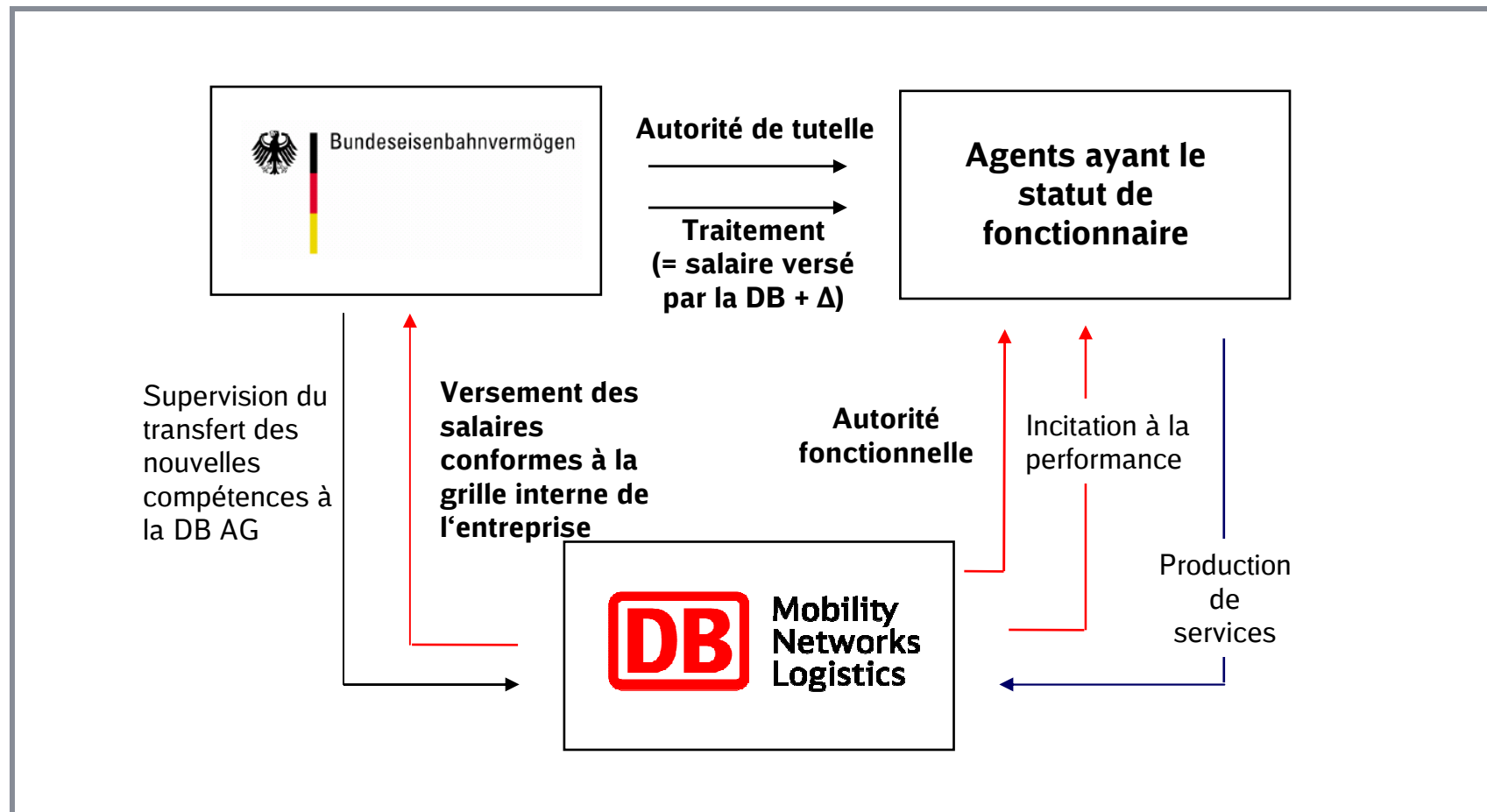
Fonctions

- § Gestion du personnel fonctionnaire (environ 37.000 pers.) travaillant au sein de la Deutsche Bahn AG ou au sein d'autres entreprises
- § Gestion de 2.000 agents environ mis à disposition dans des entreprises privatisées
- § Prise en charge de 196.000 bénéficiaires d'un dispositif de couverture publique
- § Administration et gestion des biens fonciers inutilisés
- § Administration d'un service médical (Bahnärzte) et de différents services sociaux au sein de la DB AG

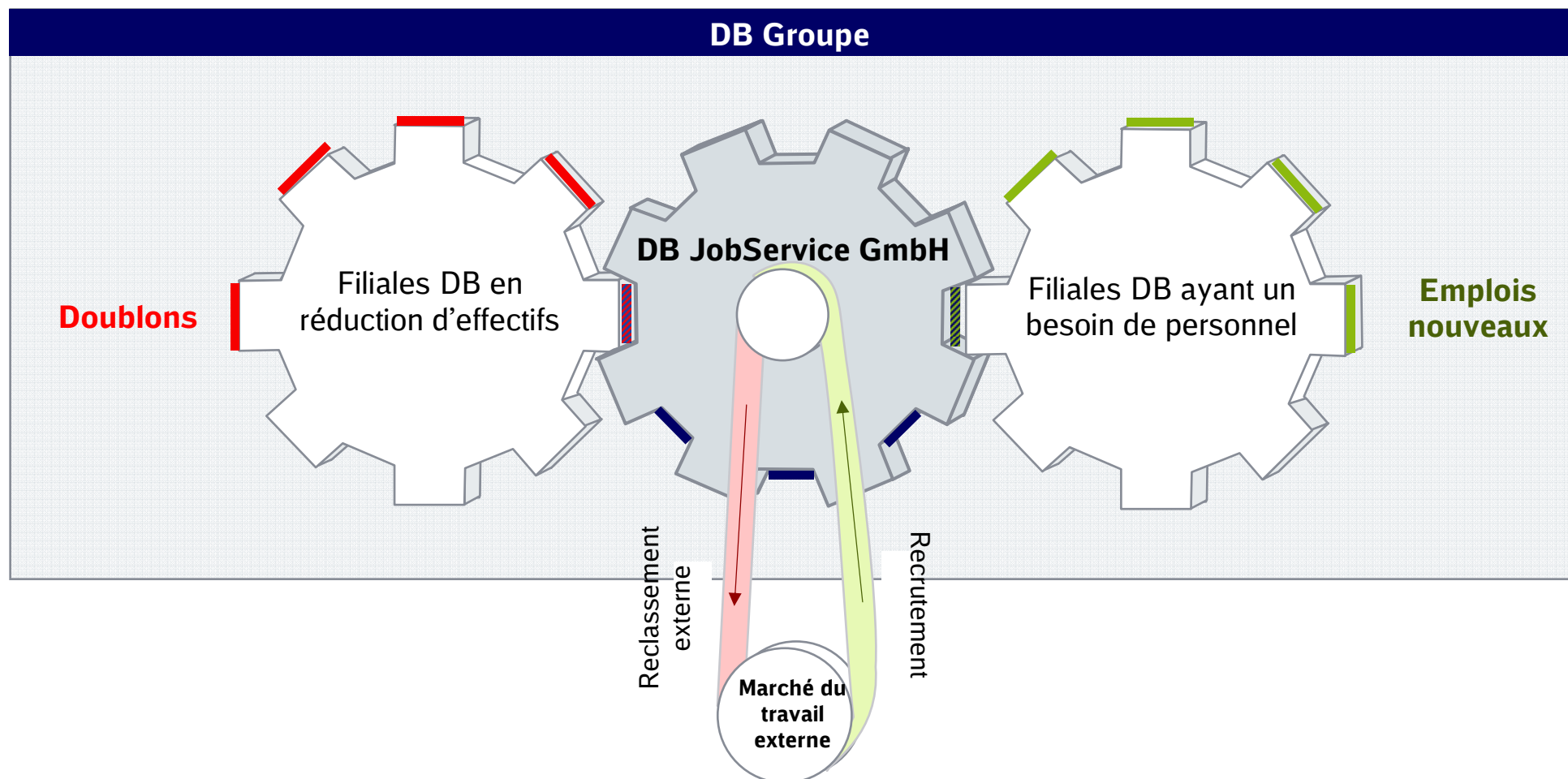
Source : BEV, août 2009

La nouvelle organisation prévoit que les fonctionnaires soient affectés au sein de la DB AG tout en préservant leur statut

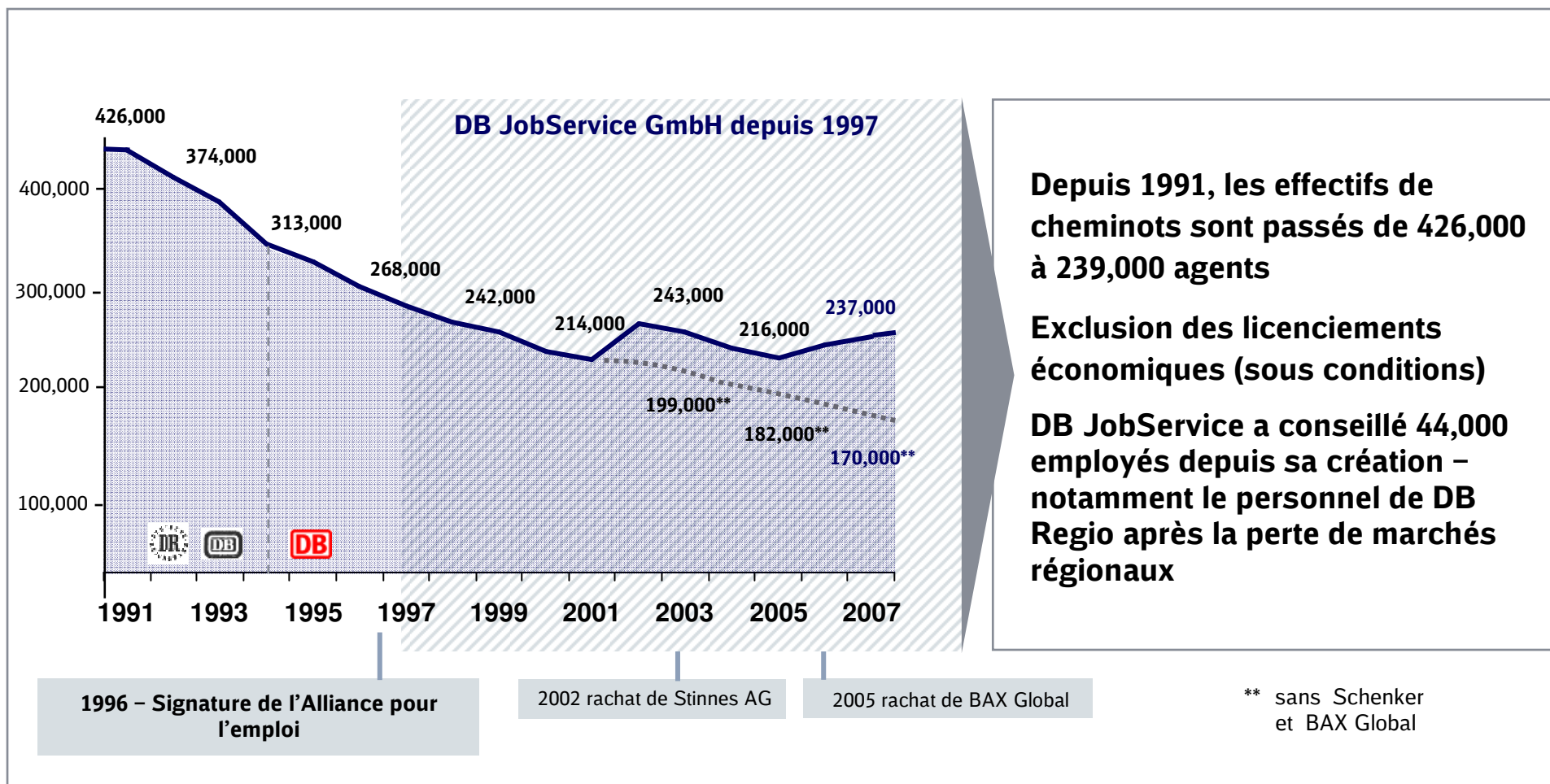
Mise à disposition des fonctionnaires à la DB AG



Parallèlement, la DB AG a mis en place un service interne de gestion de l'emploi et de la mobilité au sein du groupe : DB JobService



DB JobService fournit des services en gestion de RH depuis plus de 10 ans



Les conditions de travail au sein de la DB ont été fixées dans le cadre de “l’Alliance pour l’Emploi”

- Signée en 1996 par l’entreprise et les représentants syndicaux, complétée depuis et prorogée jusqu’en 2010, l’Alliance pour l’emploi constitue un des éléments fondamentaux du programme pour l’efficience économique et l’emploi de la DB

Propositions de la Deutsche Bahn

- § Pas de licenciement pour raisons opérationnelle ou personnelle
- § Sécurité de l’emploi pour les salariés travaillant depuis plus de 5 ans au sein de l’entreprise
- § Politique d’emploi active à partir de l’identification des besoins en personnel à l’intérieur comme à l’extérieur du Groupe DB

Garantie de l’emploi

Obligations pour les employés

- § Flexibilité en termes de temps de travail et de salaire
- § Flexibilité en termes de poste et de mobilité pour répondre aux besoins existants
- § Dynamisme et flexibilité en termes de gestion de carrière – enrichir ses compétences en profitant du dispositif de formation permanente

**La réforme ferroviaire de 1994 en Allemagne :
présentation**

**Impact de la réforme ferroviaire en matière de gestion
des Ressources humaines**

Etude de cas: le transport régional de voyageurs

Bilan de la réforme : un succès partagé

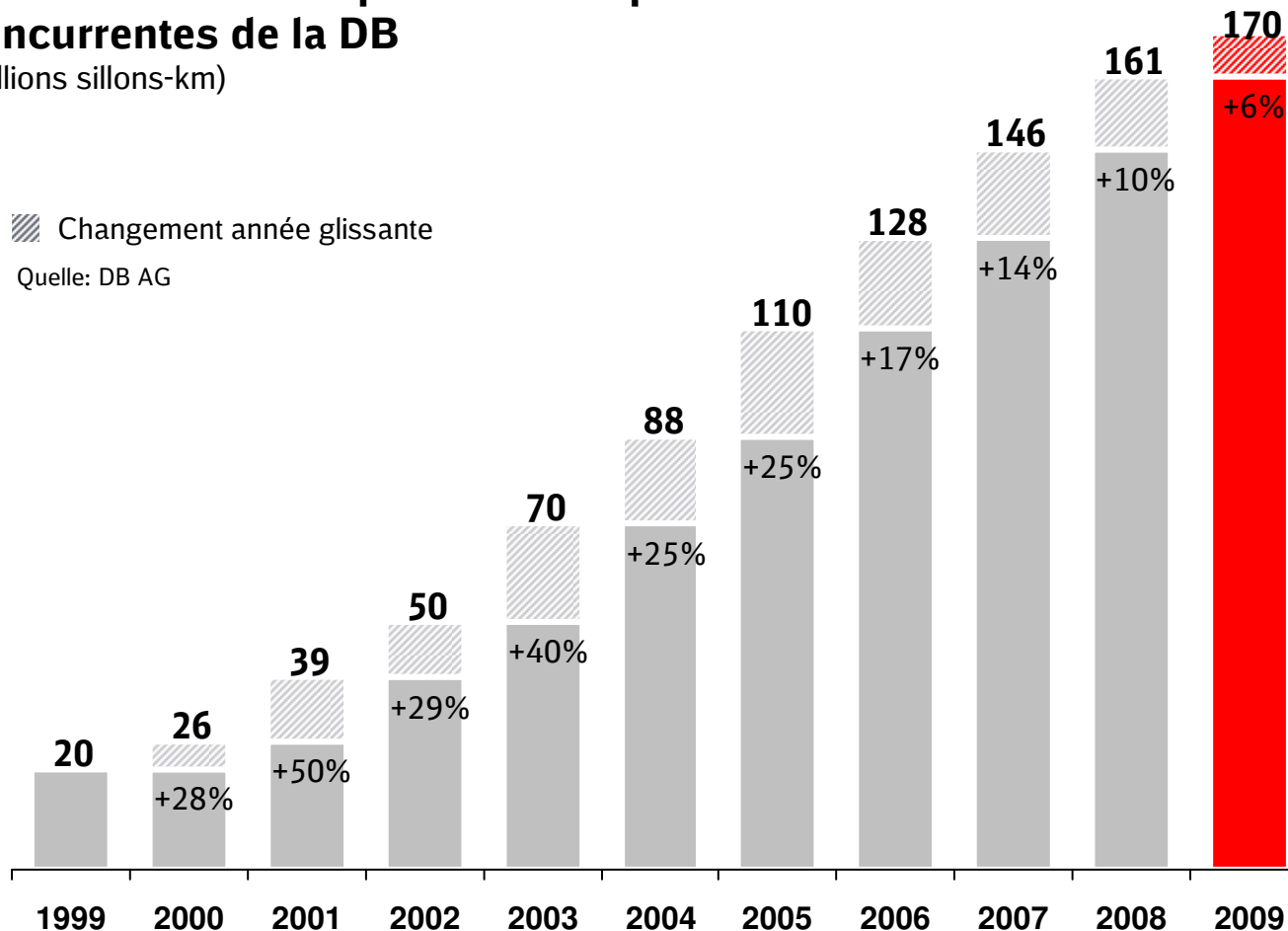
La libre concurrence se manifeste par l'existence de quelque 310 entreprises ferroviaires actives en Allemagne

Prestations de transport fournies par les EF concurrentes de la DB

(millions sillons-km)

▨ Changement année glissante

Quelle: DB AG

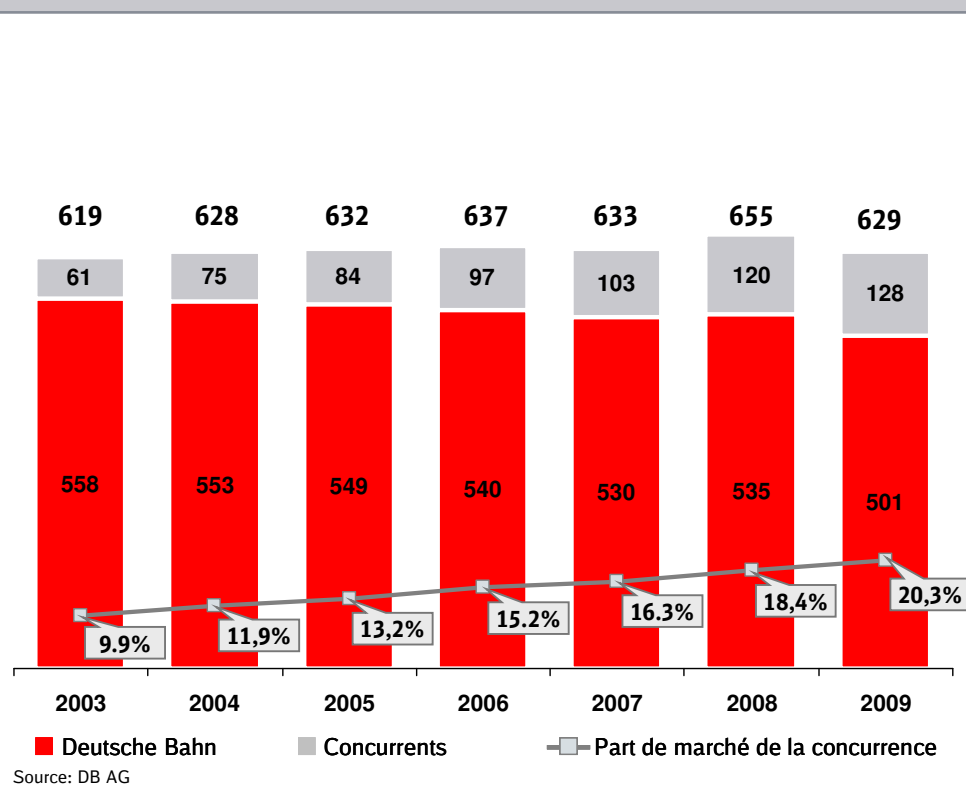


§ Croissance de 10 % /an en moyenne de l'activité des concurrents de la DB

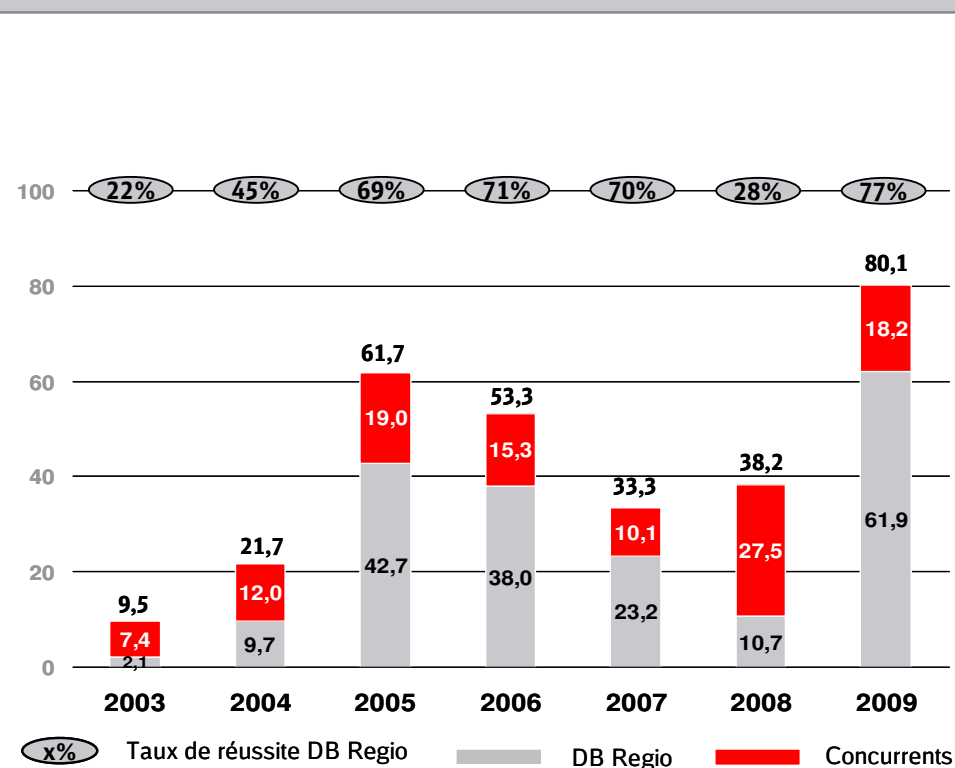
§ La concurrence représente environ 17 % du volume d'activité de DB Netz AG (16 % en 2008)

Le transport ferroviaire régional de voyageurs en Allemagne se caractérise par l'essor régulier de la concurrence.

En 2009, les concurrents de la Deutsche Bahn possédaient plus de 20 % des parts de marché (millions trains-km)



Attribution de marché ferroviaire de proximité (2003 – 2009) (millions trains-km)



**La réforme ferroviaire de 1994 en Allemagne :
présentation**

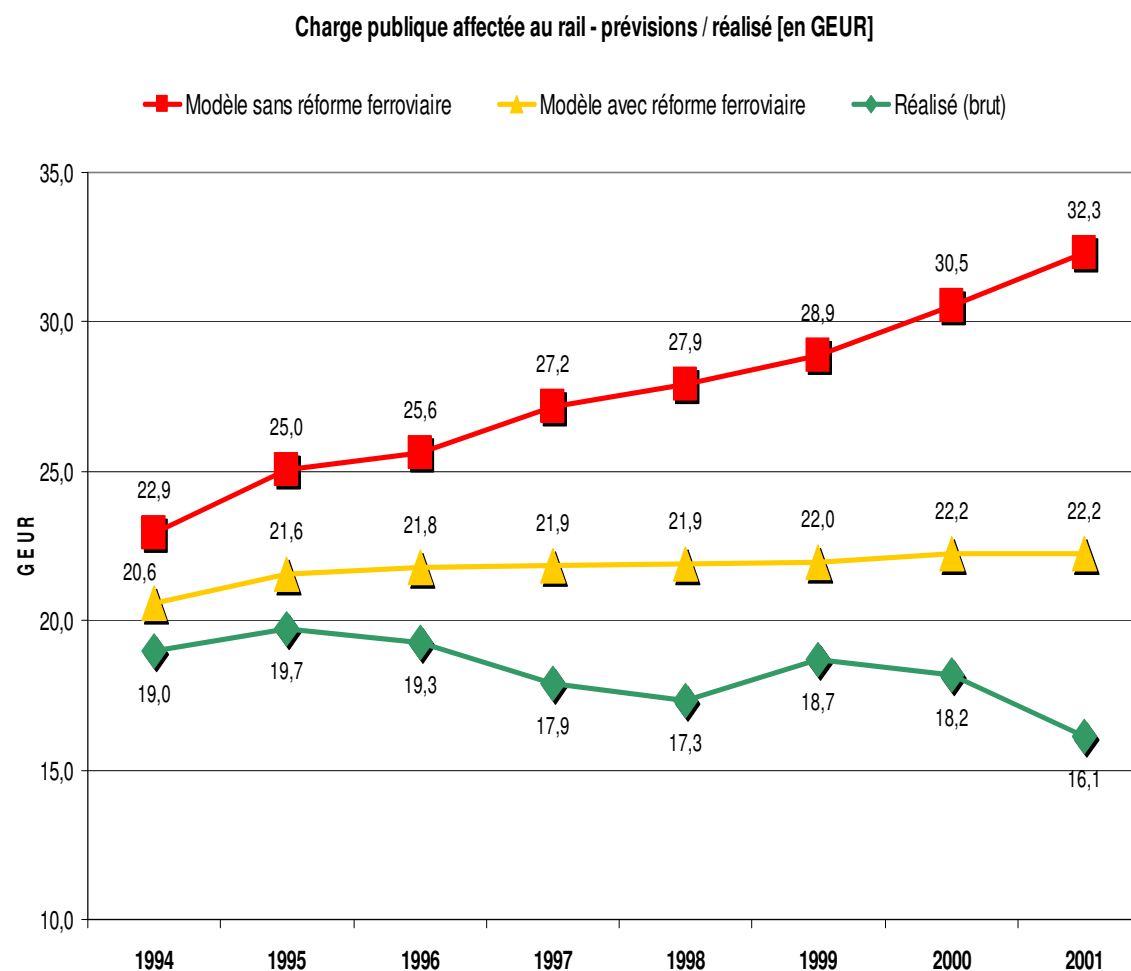
**Impact de la réforme ferroviaire en matière de gestion
des Ressources humaines**

Etude de cas: le transport régional de voyageurs

Bilan de la réforme : un succès partagé

Un premier bilan effectué en 2001 validait déjà le succès de la réforme ferroviaire

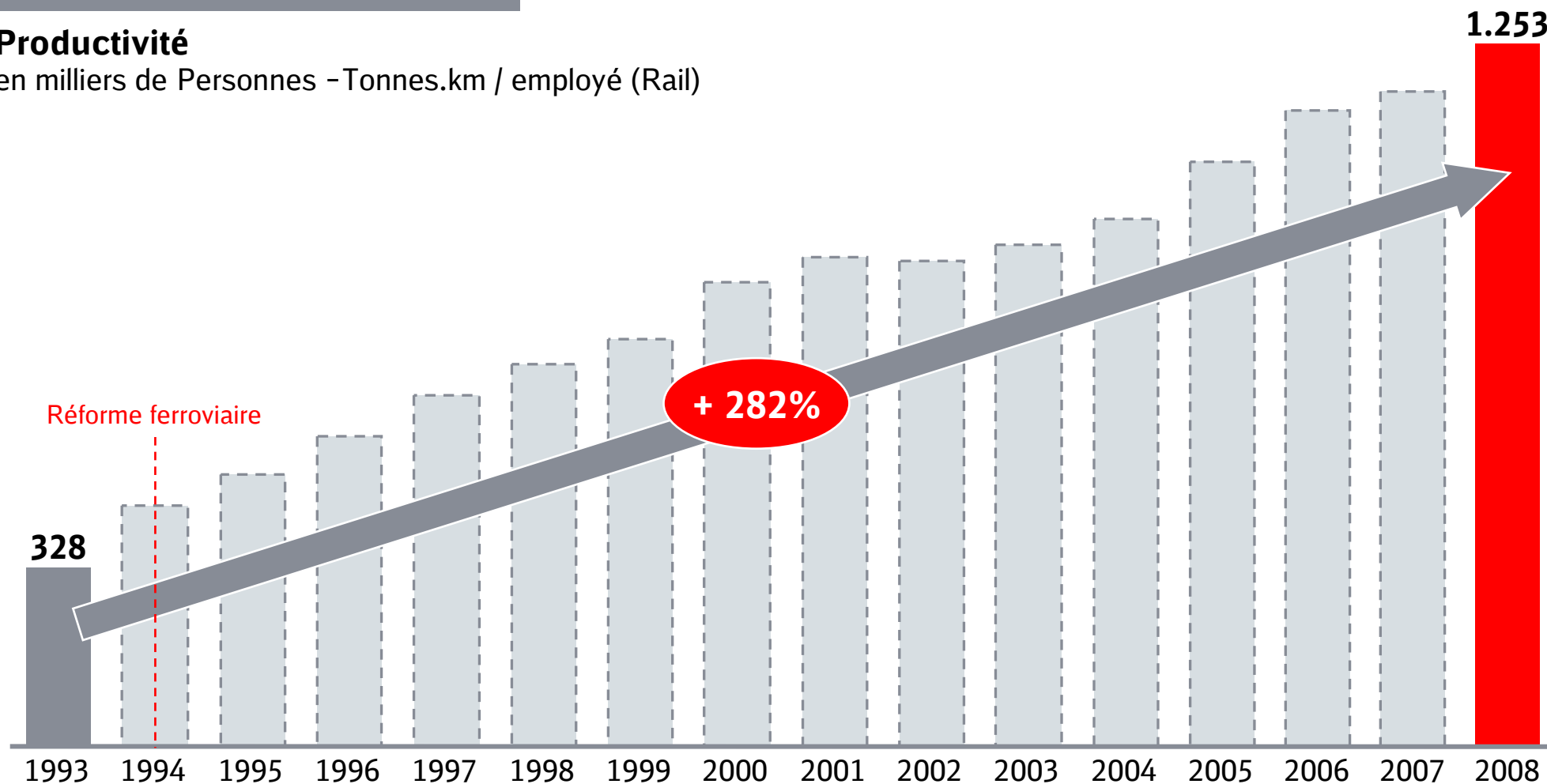
- n Charge publique allégée (74 GEUR d'économies), au-delà même des prévisions
- n Développement considérable du trafic ferroviaire.
Accroissement des prestations de DB AG
 - n Transport de proximité : + 34 %
 - n Trains grandes lignes : + 6 %
 - n Fret ferroviaire : + 15 %



Depuis la réforme ferroviaire, la productivité a crû au total de 282 %

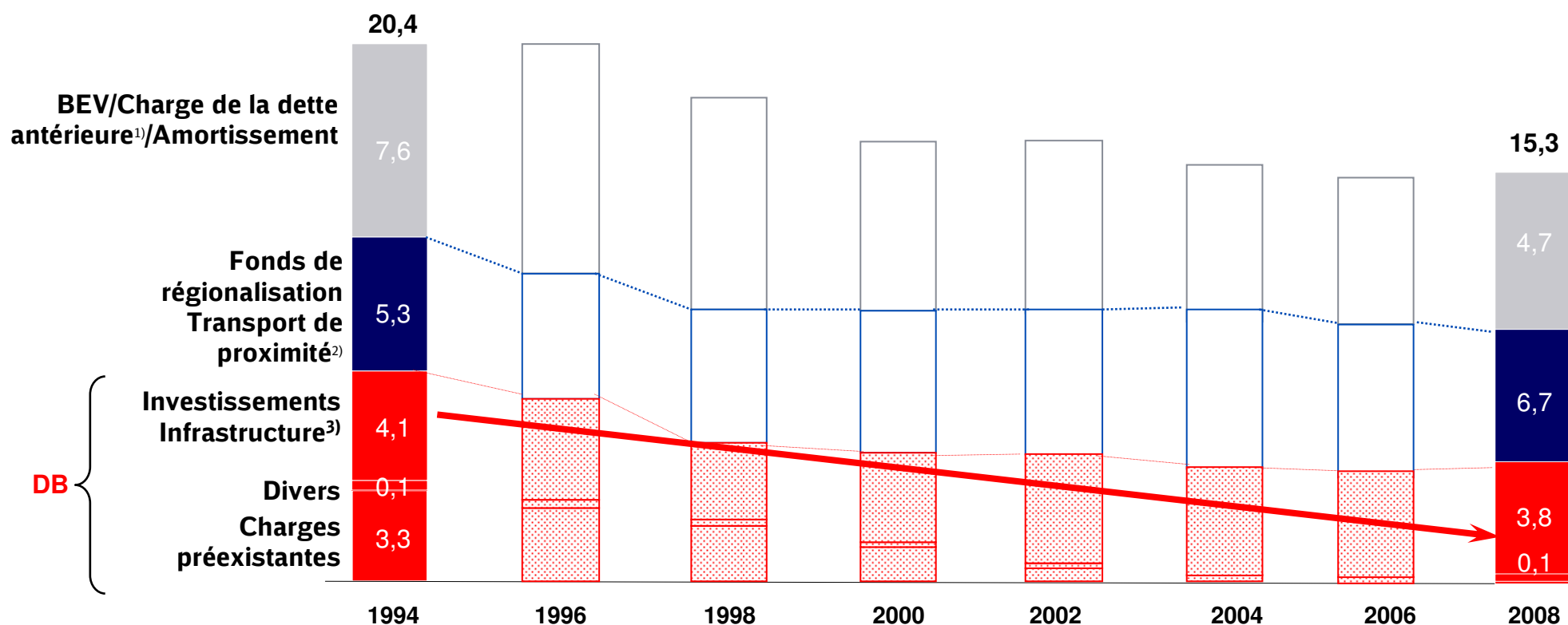
Productivité

en milliers de Personnes - Tonnes.km / employé (Rail)



La réforme ferroviaire a ainsi rempli son objectif d'allègement de la charge publique (1/2)

Fonds fédéraux affectés à la branche ferroviaire (en GEUR)



1) Charge reprise par l'Etat fédéral en 2000; (2) Inclut la restructuration de GVFG en 1997 et Fonds pour les transports publics; Source: DB/BEV

3) Sans prise en compte de l'amortissement, 6,3 GEUR au total; Quelle: BMF