

## Allemagne. Pourquoi la Deutsche Bahn est toujours plombée par sa dette



25 ans après que l'État allemand a épongé la dette de 35 milliards de la Deutsche Bahn, celle-ci s'est reconstituée approchant, en 2018, les 20 milliards d'euros.

de 6,5 à 8,2 milliards. Initialement, le projet coûtait 2,4 milliards! Mais, leurs, la LGV entre Stuttgart et Ulm devrait coûter 500 millions de plus (soit 2,9 milliards d'euros).

### Vente d'Arriva

« Or, les faibles bénéfices en 2018 à 542 millions [de la filiale NDLR] ne suffisent pas à couvrir toutes ces dépenses et les investissements nécessaires. La Deutsche Bahn continue de progresser », a déclaré Christian Böttger. La vente d'Arriva, qui pourra rapporter jusqu'à 4 milliards de euros, permettra également d'éponger en partie la dette ainsi que la cessation d'activités fret hors rail peu rentables, qui est toujours en cours de coulisses.

L'État a réévalué d'un milliard sa contribution annuelle aux infrastructures (7,2 milliards d'euros) tandis que la Deutsche Bahn pensera de son côté 4 milliards. Mais Richard Lutz, le président de la Deutsche Bahn, a déclaré en fin mars que l'objectif de doubler le nombre de passagers d'ici à 2030 n'était plus tenable à cause d'un retard d'investissement dans les infrastructures et dans le matériel roulant. « Nous sommes arrivés à nos limites », a-t-il reconnu.

De son côté, Karl-Peter Müller, le porte-parole de l'Association des usagers du train, dénonce la Deutsche Bahn, déplore que « L'État ne fasse rien. Le retard d'investissement atteint plus de 50 milliards d'euros ». L'investissement par tête d'habitant atteint seulement 69 euros contre 360 en Suisse. En France il n'est que de 38 euros.

Christophe BOURDOISE

La Deutsche Bahn est souvent citée comme l'exemple à suivre en France, où on se plaît à rappeler que l'État allemand avait fait un choix fort en 1994, en épongeant la dette de 35 milliards de sa compagnie ferroviaire pour la remettre sur de bons rails. Et pourtant, 25 ans après, la dette s'est reconstituée! Malgré la hausse continue du nombre de voyageurs et du chiffre d'affaires, la DB ne parvient en effet pas à stopper l'envolée. La dette s'est approchée en 2018 de la barre des 20 milliards d'euros (19,5 milliards), soit 900 millions de plus qu'en 2017, un niveau désormais considéré comme « critique » par l'État, actionnaire unique de la DB.

Tandis que la compagnie ferroviaire allemande se justifie par des investissements lourds afin « d'améliorer la qualité et la ponctualité », les experts du rail

pointent du doigt la stratégie de développement à l'international. « La DB a dépensé 12 milliards d'euros pour des activités logistiques à l'étranger. Or, elles ne sont pas très rentables. Ce fut une erreur stratégique de taille. Toutes ces acquisitions ont fait exploser la dette qui ne provient nullement d'un problème d'exploitation de la compagnie », constate Christian Böttger, professeur à l'Université publique de sciences appliquées de Berlin (HTW).

### Changement de stratégie

La mise en vente, fin mars, de la filiale britannique Arriva (près de 20% des effectifs de l'ensemble de la compagnie) a été révélateur de la volonté de l'État de recentrer la DB sur son cœur d'activité: le transport ferroviaire de voyageurs en Allemagne. Le gouvernement a réclamé une réforme en profondeur au directoire pour

résoudre le grave problème de la ponctualité en Allemagne, lié notamment au mauvais état des infrastructures.

Ce changement de stratégie met fin à une décennie de laisser-faire de la part du gouvernement. « L'État s'est complètement désengagé et a laissé les managers faire ce qu'ils voulaient. Pendant presque 10 ans, l'ancien président Hartmut Mehdorn a choisi une croissance par acquisitions. C'était la mode des patrons de l'époque. Aujourd'hui, toutes les grandes entreprises font le chemin inverse en réduisant la voilure. La DB suit le mouvement », explique Christian Böttger.

L'autre source d'endettement a été le dépassement des coûts sur le grand projet « Stuttgart 21 ». La future gare souterraine est un puits financier sans fond. Le conseil de surveillance de la DB a estimé en janvier 2018 que cet investissement passera