

Laurent Guih ry

2010, ann e incertaine apr s la grande crise de 2008 – 2009 : les pr mices de profonds bouleversements !

Comprendre les turbulences de l' conomie mondiale

Trouver des rem des   la d sindustrialisation et au ch mage

Sauver l'Euro

Une ann e d' ditoriaux en 2010 pour le site www.zonebourse.com

Laurent Guih ry

2010, ann e incertaine apr s la grande crise
de 2008–2009 : les pr mices de profonds
bouleversements !

© Laurent Guihéry, 2024

ISBN numérique : 979-10-405-6202-3

Librinova”

www.librinova.com

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l’auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

2010, année incertaine après la grande crise de 2008 – 2009 : les prémices de profonds bouleversements

Le grand plongeon des économies occidentales en 2009 place l'année 2010 comme une année charnière, objet de toutes les attentions : va-t-on s'orienter vers une reprise des économies européennes ou, à l'inverse, va-t-on observer une aggravation de la crise ?

L'angoisse de cette année-charnière est bien résumée dans le risque, omniprésent dans les médias, d'une reprise puis d'une rechute – un W ou « double dip » en anglais – qui pourrait ouvrir sur une crise plus grave des économies développées, et en particulier de son maillon le plus faible, à savoir l'Union européenne et en particulier la zone Euro.

L'Europe, et en particulier l'analyse des premiers soubresauts du moteur franco-allemand face à cette crise qui couve, est le fil directeur de cette année d'éditoriaux écrits pour le site www.zonebourse.com.

L'Europe ! Ce grand projet politique non achevé, bâti autour d'un noyau central - l'Euro - a tout d'un système complexe. La zone Euro a ainsi fait le choix d'ignorer, au nom de la primauté de l'Histoire sur les lois de l'économie, quelques certitudes des sciences économiques, en particulier les mécanismes d'ajustements macro-économiques classiques des zones monétaires optimales : pas de transferts entre les états membres de la zone Euro, fixité des taux de change et donc absence d'ajustement par la dévaluation, ajustements des coûts salariaux difficiles voire impossible, migrations compliquées. 2010 plante le décor de la tragédie grecque que nous connaissons aujourd'hui.

Nos éditoriaux ouvrent avec une note optimiste puisque, en janvier 2010, la France a enfin un cadre réglementaire fiable pour mettre en œuvre, juste à temps, la grande réforme ferroviaire des chemins de fer décidée au niveau de l'Union européenne, et en particulier l'ouverture à la concurrence (effective dans le fret ferroviaire depuis 2006). Les premiers résultats prometteurs de cette réforme – régionalisation du transport régional ferroviaire de voyageurs, nouveaux entrants dynamiques, incitations sur l'opérateur historique, baisse des subventions – se lisent déjà du côté de l'Allemagne.

Avec l'observation des transports, c'est aussi une année où le développement

durable et le choix de la « croissance verte » semblent s'imposer dans le débat public, poussés par des innovations technologiques sans limites. L'environnement s'affirme comme une variable d'ajustement de la nouvelle décennie.

La crise de la dette distille peu à peu son poison, la désindustrialisation rapide de l'économie française pose la question de l'équilibre économique franco-allemand qui connaît ses premiers gros ratés. On parle de « tectonique des plaques » en se demandant quelle plaque va glisser sous l'autre, de contrat de mariage et de vie conjugale ?

La génération de baby-boom part aussi à la retraite en 2010 avec la caisse ! Les jeunes sont, en Europe du Sud et en France, massivement au chômage, et ils s'en remettent à la solidarité intergénérationnelle. « Et la tendresse, bordel¹ » ?

Le protectionnisme pointe le bout de son nez, la nation ressurgit : comment la définir économiquement ? Sans Europe, elle n'ira pas loin... D'Europe de l'Est, d'Asie, de Chine souffle heureusement un vent nouveau de dynamisme, de renouveau et d'innovations. Où sont les grands projets mobilisateurs européens ?

Et puis il y a défiance ou le manque de confiance, qui sape l'économie française et les relations sociales, mais il reste l'espérance, cet enthousiasme qui caractérise si bien, dans l'histoire, l'esprit français, et au bout du chemin : les Etats-Unis d'Europe ?

Table des matières

2010, année incertaine après la grande crise de 2008 – 2009 : les prémices de profonds bouleversements

Table des matières

Décembre 2009 Lyon – Paris en train sans la SNCF : c'est désormais (théoriquement) possible !

Janvier 2010 Blu-Ray, 3D et électronique grand public : quelles pistes pour un modèle économique durable ?

Janvier 2010 Taxe carbone : choix de société et un vrai signal pour les investisseurs !

Janvier 2010 Diversification industrielle, services et dynamisme des PME : le moteur de la reprise !

Février 2010 La démographie française au beau fixe ! Voilà un paradoxe qui anticipe une reprise !

Février 2010 Turbulences sur la dette en zone Euro : aller vers un fédéralisme budgétaire pour l'Europe !

Février 2010 Retour du protectionnisme ou retour de l'interventionnisme public ?

Février 2010 Nouvelles tendances : hausse des coûts du transport et réindustrialisation en Europe ?

Février 2010 Nouvelles tendances : pourquoi investir dans le « *green business* » ?

Mars 2010 Débat chez les économistes : retour de l'inflation ou perspective de stagflation ?

Mars 2010 Zone euro : une question sous-jacente : qu'est-ce qu'une « nation » au sens économique du terme ?

Mars 2010 Politique économique France – Allemagne : contrat de mariage et vie conjugale !

Mars 2010 Zone Euro : dépasser le cas grec et regardez vers Europe de l'Est !

Avril 2010 Asie et Chine : formidables relais de croissance et interdépendance à construire !

Avril 2010 E-commerce et disparités de taux de TVA en Europe : vive les territoires !

Avril 2010 Blocage de l'espace aérien européen : les limites du Yield Management et des flux tendus !

Mai 2010 Sauvetage financier de la Grèce : décrypter le message de l'Allemagne

Mai 2010 Zone Euro : bénéficier des enseignements du fédéralisme canadien !

Mai 2010 Evaluation macro-économique des nations : imaginons un petit *lifting* !

Juin 2010 Le secteur des transports : à l'avant-garde de l'innovation et de la reprise !

Juin 2010 France – Allemagne : « tectonique des plaques » et relance du moteur européen ?

Juin 2010 L'Europe et les marchés en panne de grands projets mobilisateurs

Juillet 2010 Arbitrer entre austérité et relance : impliquer tous les acteurs !

Juillet 2010 Pourquoi l'Europe, et en particulier la France, font-elles si peu de croissance ?

Juillet 2010 Sauvetage budgétaire d'un Etat-membre : la réflexion avance !

Août 2010 Clin d'œil estival : la « tendresse intergénérationnelle » existe-t-elle ?

Août 2010 Classement de Shanghai des Universités mondiales : un rebond en cours ?

Août 2010 Incertitudes de la reprise : vitesse de circulation des échanges et internationalisation !
Septembre 2010 L'hypermarché fait sa révolution ! Avant tout une question de « proximité »...
Septembre 2010 Lancement des négociations budgétaires européennes : comment rebondir ?
Septembre 2010 Nouveau modèle économique du smartphone : vers plus de compatibilité !
Octobre 2010 L'unité allemande fête ses 20 ans : convergence Est-Ouest ou spécialisation ?
Octobre 2010 Le secteur des transports en Europe : ressorts de croissance et d'innovation
Octobre 2010 Relations sociales en France (1) : entre défiance et insatisfaction !
Novembre 2010 Relations sociales en France (2) : restaurer la confiance !
Novembre 2010 Doing business 2011 : l'Afrique pointe (enfin) le bout de son nez !
Décembre 2010 La ville : espace d'innovations sur l'énergie et la mobilité !
Décembre 2010 Refermer une année d'édito : 2011 ou l'année du contre-pied ?

Décembre 2009
Lyon – Paris en train sans la SNCF : c’est désormais
(théoriquement) possible !

Dimanche 13 décembre 2009, une petite révolution silencieuse est intervenue et devrait, à l’avenir, modifier grandement le fonctionnement du transport ferroviaire en France. En effet depuis cette date, le transport ferroviaire international de voyageurs est officiellement ouvert à la concurrence en France. À marche forcée, et pour ne pas dire dans l’urgence, une grande Loi ferroviaire a été publiée au Journal Officiel le 9 décembre 2009 : après la création de Réseau Ferré de France (RFF) en 1997 qui consacre la séparation entre activité de réseau et activité de transport, le législateur a enfin fait un grand pas, sur le papier, vers la mise en conformité du droit ferroviaire français avec les directives européennes.... Théoriquement car de nombreux problèmes empiriques subsistent : égalité de traitement dans les accès aux gares, gestion et priorité sur les sillons ferroviaires entre opérateurs, indépendance sur le réseau, accès au matériel roulant, ... Un flou est d’ailleurs savamment entretenu : l’Autorité indépendante de régulation des activités ferroviaires (ARAF) attend la nomination de son Président, la nouvelle branche de la SNCF « Gares et Connexions » ne fait pas l’unanimité concernant « son » indépendance ... car, comme en Allemagne, il n’est pas question d’ébranler trop fortement l’opérateur historique mais plutôt de l’aiguillonner dans l’esprit de la théorie des marchés contestables (W. J. Baumol, J. C. Panzar, R. D. Willig, *Contestable Markets and the Theory of Industry Structure*, 1982).

Concrètement : que va-t-il se passer ? Entre Paris et Lyon mais aussi Marseille – Paris ou Marseille - Lille, certaines grandes lignes internationales européennes pourront embarquer des passagers en France pour des parcours de cabotage en continuité d’une ligne internationale (Milan- Amsterdam via Lyon ; Barcelone – Bruxelles ou Francfort via Lyon ou Marseille,...). L’offre sera évidemment réduite mais elle existera et les chercheurs ont même vu dans les tarifs Prem’s ou ID-TGV de la SNCF le niveau de prix que la concurrence pourrait proposer pour capter ces voyageurs « marginaux ». Avec ces tarifs, la SNCF s’est en fait empressée de verrouiller le marché en proposant des tarifs d’appels de type « *newcomers – killer* ».

C'est donc une nouvelle étape franchie après l'ouverture, dans toute l'Europe et tardivement en France (2006), du fret ferroviaire à la concurrence. Ce secteur est ainsi en pleine mutation malgré de fortes baisses de trafic liées à la crise, particulièrement nette en Allemagne. De nouveaux opérateurs fret sont entrés que le marché français, comme Veolia Cargo ou Euro Cargo Rail, la filiale française de la DB AG allemande, leader en Europe sur le fret ferroviaire avec l'acquisition de nombreux opérateurs dans toutes l'Europe. La SNCF est forcée de mener une douloureuse mutation, abandonnant le wagon isolé pour se concentrer sur les trains entiers et le fret européen longue distance promis à un bel avenir comme le montre, du côté américain, les investissements stratégiques de Warren Buffett dans ce secteur. La part de marché des nouveaux entrants fret atteint environ 10 % en France contre près de 20 % en Allemagne où plus d'une centaine d'opérateurs ferroviaires fret sont référencés !

L'intérêt de développer le mode ferré fret est évident : il permet un transport de masse bien optimisé, il s'intègre bien aux plateformes intermodales fer-maritimes dans les ports mais surtout il ne fait pas appel, ou peu, aux énergies fossiles émettrices de CO² à l'instar du transport routier de marchandises, qui occupe toujours une position leader en Europe. Bref, si le transport routier a été le transport du XX^{ème} siècle, le transport ferroviaire devrait au XXI^{ème} siècle retrouver la place de choix qu'il avait au XIX^{ème} siècle, moteur de la révolution industrielle, du développement des réseaux nationaux et de la structuration de l'espace et de la société européenne. Une optimisation complète du transport, fret et voyageurs, est ainsi à l'œuvre, alliant mobilité individuelle indispensable, en milieu rural en particulier, avec une mobilité ferroviaire plus massive entre grands centres urbains mais aussi au niveau régional où les Transports Express Régionaux (TER) devraient se renforcer encore.

Et la discrète arrivée de la concurrence devrait accélérer le processus... À condition que les challengers de la SNCF se montrent ou, comme ils le dénoncent, que les conditions soient remplies pour opérer efficacement et rentablement sur le réseau français. Ainsi Trenitalia est attendue sur la ligne Turin-Lyon-Paris ce qui devrait permettre de baisser fortement, semble-t-il, le prix du déplacement Paris-Lyon, véritable manne financière pour la SNCF ! Mais Trenitalia a repoussé son arrivée pour juin 2010... le contexte économique, et institutionnel, étant peu favorable.

La DB AG et la SNCF tardent à se mesurer l'un sur le terrain naturel de

l'autre et inversement et ont plutôt fait le choix d'une alliance – *Railteam* – qui a tout l'air, de l'extérieur, d'un cartel d'opérateurs historiques verrouillant leurs slots, c'est-à-dire les points de départ et d'arrivée sur le réseau, excluant de facto de nouveaux entrants, un peu comme semblent le pratiquer les grandes alliances aériennes dans le transport aérien. Récemment, la SNCF a déclenché les hostilités, en affirmant son souhait d'opérer directement et indépendamment sur le réseau allemand... la réponse de la DB AG ne s'est pas fait attendre, sur un ton tout aussi vif : elle exige plus de réciprocité pour opérer en France alors que le marché allemand est très ouvert – la SNCF via ses filiales y est très active - et se développe sous le regard de la puissante et indépendante *Bundesnetzagentur* (Agence Fédérale de Régulation des Réseaux).

Ainsi c'est surtout l'Europe des chemins de fer qui prend forme avec un jeu de marché franchement européen, de nombreux opérateurs entrant sur le marché, après un parcours exigeant et indispensable de validation et d'accréditation pour des raisons évidentes et essentielles de sécurité (licence d'exploitation dans un pays membre et certificats de sécurité pour le conducteur dans chaque pays traversé de l'Union Européenne). Ce dynamisme se répercute aussi du côté des fabricants de matériels roulants qui devraient, à long terme, connaître un essor important.

Espérons simplement que les Etats-Nations soient assez astucieux pour éviter de tomber dans le jeu de leur opérateur historique national. Privilégions un vrai jeu européen ouvert, réciproque et constructif où, sans remettre en cause la sécurité du système, tous les opérateurs puissent opérer dans de nombreux pays... pour le plus grand bonheur des clients, des employés du secteur et ... des investisseurs !