

Le ferroviaire en France au bord du déraillement

Deux feux rouges ont alerté la France : D'abord le déraillement tragique de Brétigny qui fait douter tout un pays de l'état de son système ferroviaire et ensuite la dette avouée de 40 milliards que représentent les consorts RFF et SNCF. Tracer une telle charge alors que les ingénieurs ont même inventé le terme de renoncement à maintenance qui d'une manière policée rend acceptable une économie substantielle contre une sécurité plus fragile montre l'incapacité financière de la France à sauver le ferroviaire. Pourtant les budgets SNCF et RFF consolidés ont à l'évidence été une structure de défaisance des dépassements de déficits de l'Etat que l'Europe aurait sanctionné. Dès lors, le ferroviaire était sacrifié et il s'agit aujourd'hui moins de le sauver que de la faire durer pour camoufler la partie immergée de la dette réelle qui pourrait doubler la dette avouée...



Pourquoi le dispositif ferroviaire en est-il arrivé là ? Tout simplement car le train est un vecteur de communication intéressant pour valoriser l'action de décideurs politiques en faveur d'un outil aménageur de référence des territoires. Or ces aménagements n'ont pas répondu à des demandes réelles mais ont créé de nouvelles tentations. Le TGV a très vite été détourné d'une demande du marché pour offrir un support à la promotion de déplacements provoqués chez des citoyens alléchés par des tarifs bonifiés qui ne couvraient pas la réalité du service. Cette croissance de déplacements se tarit dès qu'il faut en payer le vrai prix et dès que le consommateur de voyage doit arbitrer ses dépenses. Les TER ont permis aux régions de flatter leur ego en affichant le progrès dans les campagnes au travers de trains rutilants mais aux coûts décalés. Ce manque de réalisme a complètement décalé le coût de la production ferroviaire du réalisme comptable des clients. Dans le fret cela s'est traduit par un effondrement de la part du train qui paradoxalement aujourd'hui ne peut espérer son salut que de la clientèle des transporteurs routiers avec qui le train est en concurrence frontale.



Dans ce paysage, des associations assez improbables ont vu le jour :

- 1- Les constructeurs ferroviaires et du BTP qui ont défendu des projets dispendieux car ils se sont réalisés dans des conditions économiques qui leurs furent favorables.
- 2- L'emploi qui a trouvé une inertie des effectifs importante qui fut un vecteur de communication faisant croire que le train était indispensable
- 3- Les élus à la tête de budgets qu'ils ont affecté au ferroviaire avec grande générosité en retour desquels ils obtenaient un support à projet d'envergure européenne. Pour en citer quelques uns : la TCP, GPSO, Doublement Paris – Lyon, TGV Marseille - Nice.
- 4- Des élus esquissant des projets invraisemblables qui ont trouvé des chasseurs de prime pour les crédibiliser : Autoroute ferroviaire, OFP.

Une telle débâcle ne peut plus éviter un état des lieux pour défricher les composantes opérationnelles du dispositif et dégager du paysage les éléments en ruine définitivement inutiles. Cette clarification courageuse donnera une image réelle des actifs. Il faudra ensuite redonner son vrai poids au chemin de fer en y associant un management responsable et efficace. Ce management devra établir une feuille de route afin que les citoyens comprennent l'affectation de leurs efforts. Tel n'est pas encore le cas aujourd'hui où les injections à fonds perdus ne font que retarder les décisions en amplifiant la dette du système ferroviaire. Si cette décision n'est pas rapide, les conséquences budgétaires seront désastreuses pour l'Etat.

Alors les discussions sur la réintégration de RFF avec la SNCF ne peuvent qu'être une lâche diversion. Cette diversion peut amener la consolidation des effectifs cheminots qui pourraient justifier de leur utilité à long terme même pour gérer la fermeture de leur maison. Alors que la gare brûle nous traitons toujours de la couleur de ses volets. Il en est ainsi quand on met en avant des études sur le futur train de fret long de 1500 mètres (Projet Marathon) alors qu'on ne remplit que très mal les trains actuels de 750 et 850 mètres. Il en est encore ainsi lorsqu'on promeut l'autoroute ferroviaire qui porte moins de 50% de charge utile. En service voyageur, il en est ainsi lorsqu'on cadence des trains TER pour lesquels un taxi serait suffisant.

