

Inquiétude européenne sur l'avenir du rail

TRANSPORTS SNCF et Deutsche Bahn argumentent

illions

97 millions d'euro-
ossiers, dont « 15
encore donné de
ence Angelici.

est sans doute pas
démantèlement
res: « La déduc-
nels est une mesu-
ement des entre-
aujourd'hui, les
bas et le crédit ac-
ions rarissimes.
reprise, de capita-
es capitaux pro-
intérêts notion-
que Bruno Col-
Merick Business
des pères des in-

llement critiquée
menacée, ajoute-t-
est que le taux de
nels actuels, soit
puisque l'Etat bel-
er. » Il n'est pas
intérêt notionnel
aux auquel l'Etat
aujourd'hui de
à 10 ans). Et
la mesure ne pa-
texte économi-
recherchent des
avantages aux in-
qu'au finance-
tionnels devien-
», conclut-il. ■

RE-HENRI THOMAS

La conférence sur l'« organisation optimale du système ferroviaire » était prévue par les chemins de fer français (SNCF) et allemands (Deutsche Bahn), le 3 octobre à Bruxelles. Elle a été postposée suite à la grève que les cheminots belges ont décrétée ce jour-là en Belgique pour s'opposer au changement de structure du Groupe SNCB.

Douze jours plus tard, la conférence a bien eu lieu. Rüdiger Grube, le grand patron de la DB et Sophie Boissard, directrice générale Gares&Connexions à la SNCF, ont présenté une étude du consultant Roland Berger sur le système idéal d'organisation pour les chemins de fer. En résumé, l'étude se base sur la structure ferroviaire dans cinq pays (Canada, Chine, Japon, Russie, USA) et sur leurs performances. À eux cinq, ils représentent 80 % du trafic mondial du cargo sur rail et 50 % du trafic passager. Ils seraient la preuve roulante qu'on peut être performant, ponctuel, rapporter de l'argent et conquérir des parts de marché sur les autres moyens de transport. Or ils sont tous organisés en structure « intégrée » (un seul centre de décision), celle qui dirige actuellement la DB, que prône la SNCF et que défendent les syndicats belges quand ils font grève... « Seule la Chine a essayé d'introduire une séparation verticale de son système (NDLR : entre l'opérateur et le gestionnaire du réseau). Mais l'expérience négative menée dans les régions pilotes, il y a près de dix ans, a conduit à un retour au système ferroviaire intégré. » La structure verticale est celle défendue par le ministre belge Paul Magnette, notamment pour anticiper les obligations européennes.

Au-delà de l'étude, qui compare parfois des réalités peu comparables,

SNCF et DB demandent que la Commission européenne tempore ses volontés réformatrices en matière de rail. Ils l'accusent de vouloir imposer sa quatrième réforme ferroviaire avant d'avoir achevé d'évaluer la première ou fait fonctionner les suivantes.

Le patron de la DB réclame du temps, notamment pour que l'Europe fournisse l'indispensable analyse « coût-bénéfice » des mesures de restructuration qu'elle entend imposer. Sophie Boissard relève que le rail européen est fragile, que légiférer n'est pas un acte anodin et que les performances sont meilleures quand tous les éléments du rail fonctionnent bien ensemble. L'Europe devrait présenter ses propositions de réforme avant la fin de l'année. ■

ÉRIC RENETTE

TRANSPORT DU FUTUR

Que veut l'Europe ?

L'Europe est persuadée que le train est une solution économiquement et écologiquement primordiale pour le transport à venir, contre la congestion des routes. Or, elle estime que le ferroviaire ne prend pas suffisamment de parts de marché (le transport passagers augmente mais moins que la route, le transport marchandises diminue). L'Europe est persuadée que les chemins de fer n'y arrivent pas parce qu'ils continuent à appliquer une logique individuelle, nationale, non coordonnée. Pour casser cette étroitesse d'esprit, le seul moyen serait de casser les monopoles nationaux en forçant la concurrence. L'analyse vaudrait pour les petits comme pour les grands pays. É.R.