

RETOUR SUR LE « MODELE » FERROVIAIRE ALLEMAND



De tous les articles parus en France, dans la dernière période, sur les différentes expériences européennes en matière de libéralisation des chemins de fer, le plus documenté, le plus percutant et surtout le plus juste est, à mes yeux, celui de Bruno Odent dans « L'Humanité » sur la réforme ferroviaire de la « Deutsche Bahn » (1). Pour vivre à proximité de la frontière franco-allemande, je peux témoigner de la véracité des faits qui y sont relatés. Notamment la pagaille géante et de longue durée provoquée l'été dernier par l'effondrement d'un tunnel ferroviaire à Rastatt, non loin de Strasbourg, et qui fit couler beaucoup d'encre, outre-Rhin, sur la vétusté du réseau ferré secondaire allemand.

Il s'agit d'ailleurs là d'un débat récurrent en Allemagne. Selon le magazine en ligne Slate, citant « Der Spiegel », un rapport remis en octobre 2016 par une commission d'experts mandatée par le ministère allemand de l'économie, « les infrastructures du pays se détériorent plus vite qu'elles ne sont réparées ». Et cela vaut pour le rail : « L'entreprise ferroviaire allemande, la DB n'investit quasiment pas dans le maintien des voies ferrées » (2). Une blague moqueuse circule à ce propos en Allemagne : « La DB a quatre problèmes, l'hiver, le printemps, l'été, l'automne ». Il est d'ailleurs curieux de constater que si la presse française est actuellement prompte à célébrer le « modèle » ferroviaire allemand, il n'en allait pas de même il y a peu, quand le thème n'avait pas encore la charge politique qu'il a pris avec le bras de fer entre le pouvoir et les cheminots : « Les trains suscitent régulièrement l'ironie des voyageurs pour leurs pannes monumentales et leur désastreuse ponctualité » notait, par exemple, fort justement « Le Monde » en janvier 2017...Le journal relatait alors un événement intervenu au sein de la compagnie nationale des chemins de fer allemands, que j'estime très révélateur du fond du problème en débat aujourd'hui : le départ de l'emblématique Directeur de la DB suite à un différend avec le Conseil de Surveillance de la société.

Sur quoi portait ce différend ? Estimant incontournable et urgent de relancer un certain nombre d'investissements, qui ont naturellement un coût, le dirigeant avait pris des mesures ayant engendré des « résultats » financiers de la compagnie jugés intolérables en haut lieu : des pertes de 1,3 milliard d'euros en 2015 et un niveau d'endettement en 2016 suffisamment élevé pour que les tristement fameuses « agences de notation » s'en alarmèrent publiquement ! L'Etat avait -ô scandale !- dû recapitaliser l'entreprise en y injectant 2,4 milliards d'euros et en renonçant à une partie de son dividende (3). Autrement dit, les améliorations intervenues sur le réseau ferré allemands sont dues à des mesures non voulues par les « parrains » de la Deutsche Bahn parce qu'elles allaient à l'encontre de leur stratégie financière qui vise à « rendre le chemin de fer en capacité d'affronter les marchés financiers » ! Entre le marché et le service public, il faut choisir. Nous sommes là au coeur du débat actuel. C'est ce qui doit fonder la solidarité entre cheminots et usagers.

(1) Le vrai visage d'une réforme ferroviaire « exemplaire » (29/3/2018)

(2) Slate.fr (13/10/2016)

(3) « Le Monde » (31/1/2017)