

15- Les Opprox au bout des voies

Posté le : 03/03/2009

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Aujourd'hui les Opprox semblent dans l'impasse

Il y a bien longtemps, les responsables du plan Opprox, après s'être mis la pression tout seul, s'étaient donnés le temps de souffler avant de s'engager dans la mise en œuvre du projet final.

Depuis, ce temps de douce réflexion n'a non seulement pas permis d'avancer, mais aujourd'hui les Opprox semblent dans l'impasse.

Certes, de ci, de là, pour ne pas perdre l'âme de petites études sont en cours de rendu, mais toutes buttent sur le manque d'entrain des financeurs pressentis pour la remise en œuvre de centaines de kilomètres de voies dédiées au seul fret des Opprox et qui tout au plus ne verraient circuler que quelques wagons isolés par semaine.

La manœuvre a été astucieusement dirigée pour remettre la SNCF en avant et lui octroyer la sympathie des clients qu'elle avait tant malmenée.

En effet, qui mieux que la SNCF dispose en France de fichiers sur l'ensemble des entreprises et leurs flux. Ses voyageurs de commerce, pendant des dizaines d'années, ont rempli méticuleusement des dossiers qui sont méthodiquement archivés dans des armoires identifiées.

Alors, quel était l'objectif stratégique de la mise en œuvre du plan Opprox - Proffer au travers des Chambres de commerce ?

Il s'est agi d'un vaste plan de communication avec trois objectifs bien ciblés :

- 1- Renouer un contact avec les clients potentiels, au travers de leurs Chambres Consulaires afin de leur faire croire qu'ils pourraient interagir ensemble sur le dispositif de desserte ferroviaire.
- 2- Mobiliser l'Etat au travers d'une construction crédible pour obtenir des subsides d'études aux quels seraient associés les budgets captés dans les CCI et les Régions.
- 3- Essayer de convaincre les CCI et les Régions qu'il fallait tout comme pour les TER financer le fret ferroviaire et son réseau.

Pour crédibiliser ce dossier, un acteur financier de poids y est associé : La Caisse des Dépôts et Consignations.

Tous les acteurs se retrouvent donc intégrés dans cette mayonnaise ferroviaire glauque qui a tant de mal à monter :



Il ne manquait rien pour rendre ce projet crédible, ou plutôt presque rien sinon les voies ferrées et un tarif permettant de mettre le fret ferroviaire au prix du marché des transports.

Qu'à cela ne tienne, un autre coup de communication de la SNCF pour essayer de faire comprendre que le fret devait être aidé et ne pouvait être géré dans un contexte concurrentiel. Après avoir obtenu il y a trois ans une aide gouvernementale dans des conditions dérogatoires à l'esprit Européen, la SNCF qui y a pris goût renouvelle ses propositions de fret aidé.

Diverses tentatives pour obtenir des aides directes à l'exploitation du fret sont mises en avant, mais surtout les responsables SNCF ont le bon diagnostic et la mauvaise solution. Le plan SWING semble poser des problèmes d'application, mais surtout, la SNCF veut s'adosser sur des opérateurs de proximités pour gérer le wagon isolé alors que structurellement sur des bons trafics, elle est déjà hors jeux par ses charges de structure et son manque de productivité.

Fret SNCF : pertes d'environ 350 millions d'euros en 2008 (Blayau)

Le 26/02/2009 à 19:30 | © AFP

Fret SNCF devrait enregistrer en 2008 des pertes d'environ 350 millions d'euros" et doit "absolument" combler le "différentiel de compétitivité" qu'elle peut avoir face à la route et aux autres opérateurs, déclare Pierre Blayau, patron de la branche transports et logistique.

M. Blayau souligne que **l'activité de "wagon isolé" est d'un prix de revient 1,5 à 2 fois supérieur à la route**, dans une interview à Transport Info Hebdo à paraître vendredi.

Cette activité, qui permet à une entreprise de n'affréter qu'un seul wagon, "ne représente que 35% des trafics, mais génère 70% des pertes de Fret SNCF, qui seront en 2008 d'environ 350 millions d'euros pour des produits du trafic qui plafonnent à 1,6 milliard d'euros", déclare-t-il.

Le plan Swing visant à moderniser cette activité continue "avec l'objectif de réduire les pertes de façon significative à l'horizon 2011/2012", indique le directeur général délégué de la branche transports et logistique de la SNCF et PDG de Geodis.

Mais la baisse des volumes de trafic de 30% par rapport aux prévisions aura "des conséquences sur les comptes d'exploitation de 2009", ajoute-t-il, en indiquant que "les pertes sont, au budget, autour de 430 millions d'euros".

Il ajoute que par rapport à la route, la compétitivité du "train massif" est "avérée" et ajoute que le combiné rail-route a "un énorme potentiel de compétitivité".

M. Blayau évoque aussi "le différentiel d'organisation du travail entre les autres opérateurs ferroviaires et la SNCF qui coûte entre 25 et 30% de compétitivité relative sur le train massif".

Cet écart devrait être comblé "par la négociation" et "une des voies qui existe sans toucher au statut du cheminot" est de "créer des filiales spécialisées ou d'utiliser les dérogations autorisées", pour être "plus souple, plus réactif", dit-il.

Un manque de discernement des acteurs

A l'origine, le chemin de fer se voulait un accélérateur. Il permettait de réaliser des liaisons longue

distance de gare à gare. Dans ces gares des estacades marchandises permettaient aux charretiers de charger ou de décharger des wagons et d'acheminer ces marchandises de porte à porte.



Le transfert terminal ne pouvait excéder quelques kilomètres et c'est pour cela qu'une forte densité de gares était nécessaire.

Aujourd'hui, le camion sait effectuer les ramassages et livraisons sur plusieurs dizaines de kilomètres.



Cette nouvelle donnée n'a pas été intégrée par les acteurs car un fois chargé, le camion sait faire du porte à porte intégral en longue distance et a détrôné sans contexte le chemin de fer. Or c'est bien une combinaison rail-route qui doit être rétablie par une mise à disposition d'installations de transfert rail route offrant un panel de service élargi et une forte productivité.

Dans bien des endroits des installations ferroviaires terminales déjà gérées par les Chambres de Commerce existent. Il peut s'agir de Ports Fluviaux comme Portes-Lès-Valence qui offre une parfaite tri-modalité et est embranché dans le triage fret directement.



D'autres zones embranchées comme en Midi Pyrénées, la Z.I. du bois vert en banlieue de Toulouse ou la zone embranchée de Riom en Auvergne sont autant d'opportunités.

Opprox: Les Chambres de Commerce s'enlisent dans la réalité du Marché concurrentiel

Dans leur périmètre, les clients aux trafics conséquents et situés à proximité d'une bonne desserte ferroviaire, restent embranchés et desservis.

Pour les clients à trafic plus modeste, les CCI ont négligé de développer des infrastructures dont elles sont gestionnaires et qui sont disponibles en tant qu'installations de transfert rail-route. Les CCI confortent la SNCF dans son rôle de chasseur de prime. Elles espèrent obtenir une réhabilitation de lignes très secondaires aux frais du contribuable et s'en approprier la gestion pour des raisons simplement de prestige.

Au titre des incohérences relevées, on note des études ayant négligé des secteurs entiers comme non porteurs pour l'installation d'une Opprox, or ces secteurs sont en voie de démarrage par un dispositif de desserte ferroviaire directement fourni par un opérateur ferroviaire.

Le cas d'Albi en Midi Pyrénées est aussi très significatif :

Les clients ignorés de l'étude Régionale sont obligés de se faire entendre pour montrer qu'ils existent.

Albi. Les entreprises votent pour le fret ferroviaire

VOA-Verrerie d'Albi, Dyrup, RAGT Safra, ont recours aux camions pour véhiculer leurs marchandises. Alors qu'une voie ferrée les dessert.

La Dépêche du Midi Publié le 26/02/2009 11:37 | Robert Rossignol

Les rails de la voie ferrée entre Albi et Saint-Juéry rouillent. Pas le moindre trafic depuis 5 ans. Et depuis 5 ans, les camions, nombreux, ont remplacé les locomotives pour acheminer les marchandises aux grandes entreprises que sont entre autres, la VOA-Verrerie d'Albi où la RAGT (1) qui jusqu'alors étaient desservies. Pour justifier la fermeture de ce tronçon de chemin de fer, la SNCF avait alors invoqué « le manque de rentabilité ».

Cinq ans après cette fermeture, les chefs d'entreprise concernés espèrent toujours un retour du fret ferroviaire.

À la VOA-Verrerie d'Albi, le président du directoire Joaquim Romao déclare : « Nous avons toujours été favorables au train et nous sommes encore preneurs. C'est stratégique pour la VOA ». Philippe Gaudin, directeur du site Albigeois de la RAGT confirme : « Nous restons très attentifs aux derniers développements sur la création d'une agence de proximité qui permettrait de rétablir une liaison ferroviaire. Le problème c'est l'éclatement. La SNCF véhicule les marchandises sur de grands sillons et à l'arrivée, un autre opérateur peut prendre le relais pour ventiler les wagons. Ce système fonctionne très bien dans l'Ouest de la France ». Philippe Gaudin ajoute : « Certains transporteurs routiers sont prêts à prendre les commandes des locomotives pour effectuer cet éclatement. Ils voient le vent tourner ».

Opérateur de proximité

La société Dyrup, également située en bordure de la ligne fermée, travaille actuellement sur la réorganisation de ses transports. « On avance doucement, explique le PDG Christophe Frespuech, nous sommes en discussion avec des prestataires logistiques publics et privés. Des choses se dessinent mais rien n'est encore concret. Notre position est d'utiliser le rail dans de bonnes conditions avec le souci de gêner le moins possible le voisinage. Nous nous donnons deux ans pour trouver une solution ».

Sur la zone de Fonlabour, la carrosserie Safra qui répare des wagons, avait à ses frais construit une dérivation de la voie ferrée, laquelle arrivait jusqu'à ses ateliers. « Nous n'avons pu l'utiliser qu'un an et demi, dit Vincent Lemaire, président de la Safra, car en 2001 la SNCF a unilatéralement décidé d'arrêter le trafic. Aujourd'hui nous suivons toujours de près tout ce qui touche au fret ferroviaire et à la mise en place d'un opérateur de proximité ».

Jeudi 16 avril à Toulouse en présence de Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports, le fret ferroviaire régional fera l'objet d'une importante réunion de travail à l'initiative de la CRCI (2). Michel Maurel, patron de la CCI Castres-Mazamet, qui préside la commission chargée de ces questions à l'instance régionale signale que la ligne Albi-Saint-Juéry « n'est pas inscrite à l'ordre du jour ». Il est peut-être encore temps de le faire.

(1) La VOA fait circuler plus de 24000 camions par an, la RAGT près d'un millier. (2) Chambre régionale de commerce et d'industrie.



Au dernier STIL, le journaliste Marc Fressoz avait éventé l'information en demandant au Directeur de FRET SNCF pourquoi un regroupement de GEODIS et de FRET SNCF ne serait pas envisageable.

Quelques mois plus tard, c'est une réalité.

Alors aujourd'hui pour qui ont roulé les CCI ?

Et bien simplement pour GEODIS dont la partie routière majoritaire a absorbé FRET SNCF.

Ce beau tour de table pour mettre les camions du groupe à disposition des chargeurs que ne sait plus servir le département ferroviaire.

Opprox et concurrence

A ce stade, il était vain de présenter le modèle américain et d'annoncer une éventuelle prise de participation capitalistique de banques US. La conjoncture montre tout le ridicule d'une telle contribution.

Par contre, il faut tirer les enseignements d'une telle débâcle :

Combien d'études et quel coût ?

Quelles participations de l'ETAT et des Régions?

Quels enseignements pour la SNCF ?

LE FIGARO : Le fret ferroviaire s'effondre

Fabrice Amedeo

18/02/2009

La chute de 25% touche plus la SNCF que les opérateurs privés, qui continuent de progresser.

La chute libre continue pour le transport de marchandises. Réseau ferré de France (RFF), l'établissement public propriétaire du réseau ferroviaire, a annoncé hier que les volumes transportés ont baissé de 25 % en décembre par rapport à la moyenne mensuelle des onze premiers mois de 2008. Le recul avait été de 16% en novembre selon le même mode de calcul. «L'année 2009 ne part pas pour être meilleure, commente Hervé de Treglodé, directeur général adjoint de RFF. Il va en revanche être intéressant de suivre les performances des opérateurs privés.»

Les nouveaux entrants résistent en effet mieux que la SNCF à la crise économique. En décembre, leurs volumes n'ont diminué que de 8,7%. Les sept entreprises ferroviaires privées, principalement Veolia et Euro Cargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn), totalisent aujourd'hui 8,3% de parts de marchés, contre 5,5% il y a un an. A ce rythme, la SNCF pourrait rapidement passer sous la barre des 90%.

Il ne fait en tout cas aucun doute au sein de la direction de l'entreprise publique que les résultats publiés en mars vont être catastrophiques. Le fret pourrait dégager 450 millions d'euros de pertes. Tous les secteurs ne sont pas touchés de la même manière. Le transport de produits technologiques a bien résisté en 2008, tandis que la grande consommation n'a diminué que de 10%. Mais l'automobile et la sidérurgie, les deux principaux clients du fret, sont dévastées. La SNCF a même enregistré des arrêts d'activité. ArcelorMittal, l'un de ses plus importants clients, a même suspendu son trafic durant près d'un mois, de mi-décembre à mi-janvier.

Des péages multipliés par deux

La crise économique tombe mal pour les entreprises de fret ferroviaire qui devront payer deux fois plus cher pour faire rouler leurs trains en 2010. RFF va en effet augmenter ses péages qui vont passer de 1,80 euro par tonne-kilomètre à 4,30 euros le 13 décembre 2009. L'Etat s'est engagé à rembourser la différence aux opérateurs.

La SNCF craint que cette subvention soit dégressive. «Le doublement du prix des péages va faire plonger l'ensemble des opérateurs de transport combiné dans le rouge, déclarait récemment Luc Nadal, directeur général du fret à la SNCF. Si nous n'attaquons pas frontalement la question du modèle économique, on peut se faire du souci pour l'avenir du fret ferroviaire.»

Que conclure ?

Sans aucune équivoque la SNCF est l'entreprise ferroviaire disposant des meilleures compétences techniques du monde. Seul le décalage économique l'entrave durablement et son modèle ne peut en aucun moment répondre aux contraintes du marché.

En face, les opérateurs alternatifs se développent dans une structure bilancielle ordinaire, à savoir une politique de marge permettant de garantir leur avenir.

Ce sont ces types de structures qui sont la base solide des Chambres de Commerce.

Quel paradoxe pour ces organismes consulaires de souhaiter soutenir une entreprise qui en droit privé aurait été liquidée chaque année et de plus quelle erreur d'entraîner ses ressortissants dans des schémas de transports risqués pour leurs prix de revient.

En fret ferroviaire, le marché doit trouver son équilibre comme pour tout marché du secteur concurrentiel.

Pour cela il faut que cesse tout accès discriminant aux réseaux, ce qu'impose l'Europe.

ILS SONT DÉJÀ CLIENTS DE RFF

Outre Fret SNCF, déjà client de Réseau Ferré de France, sept nouvelles entreprises ont obtenu un certificat de sécurité délivré par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et circulent sur le réseau ferroviaire national :

- Europorte 2
- Veolia Cargo France
- EuroCargo Rail,
- B Cargo (SNCF)*
- CFL
- Rail4Chem*
- SECO-RAIL

* Licence européenne.

Données techniques pour comprendre le Réseau ferré Français.

Très intéressante contribution retranscrite pour montrer que les chambres de Commerces ne sauraient suppléer en fret l'Etat défaillant comme les Régions en TER croient pouvoir le faire.

La France déraile...

Le réseau ferroviaire français à l'agonie

L'état catastrophique du réseau ferroviaire français a donné lieu à plusieurs articles ces dernières semaines, notamment suite au rapport de la Cour des Comptes qui épingle la gestion actuelle du réseau ferroviaire français et à la décision d'étendre le réseau TGV de 2000 km d'ici 2020. Un article paru récemment dans le journal Marianne met en évidence la situation très critique d'une bonne partie de notre réseau ferroviaire. Un rapport paru en 2005, établi par l'Ecole Polytechnique de Lausanne avait déjà diagnostiqué cette situation catastrophique. Cet article, a pour objet de faire un état des lieux et de proposer des solutions. Il reprend en bonne part, de façon synthétique les éléments fournis dans le rapport des universitaires suisses.

Bien loin de la modernité incarnée par le TGV, la pittoresque gare SNCF de l'Hôpital du Gros-Bois, dans le Doubs, sur la ligne Besançon-Morteau est représentative de ce réseau secondaire à l'agonie (Vincent de Morteau -GNU - 15 juillet 2007).

Données physiques et économiques du réseau ferroviaire français

Le réseau ferroviaire français a une longueur d'environ 29 500 km. Il est constitué de lignes à grande vitesse (LGV) et de lignes classiques à double voie ou voie unique, électrifiées ou non. Ces lignes, sont classées selon leur niveau de trafic selon un barème fixé par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), dont l'échelle est graduée de 1 (lignes les plus fréquentées) à 9 pour les moins utilisées.

Le tableau ci dessous permet de comparer le linéaire de voie pour les principales classe de trafic, et la part de trafic réel sur ces lignes.

Classe	Linéaire de voie simple ou double	Ratio d'utilisation par rapport au trafic total
UIC 1 à 4 (réseau principal)	8.900.km (30%)	78%
UIC 5 et 6 (réseau secondaire)	7.000.km (24%)	16%
UIC 7 à 9 (réseau secondaire)	13.600.km (46%)	6%

Ainsi 78% du trafic total se fait sur 30% du réseau (le réseau principal), alors que les 70% restant

n'en absorbent que 22 %, dont 46% seulement 6% !

On constate donc une distorsion troublante mettant en évidence la sous-utilisations de près de la moitié du réseau ferré français.

Ces lignes du réseau secondaire ont en général la typologie suivante : voie unique non électrifiée, dotée d'un système de signalisation hors d'âge, voyant passer quotidiennement deux ou trois allers retours d'autorails et éventuellement quelques convois de fret. Les autorails, assurant des services omnibus desservent des petites bourgades (de moins de 3000 habitants), voire des gares ou haltes isolées en pleine campagne, et permettent de relier entre elles des préfectures ou sous-préfectures.

Constat alarmant

Ce réseau est à l'agonie. Ces lignes sont maintenues à minima et n'ont pas bénéficié d'investissement depuis des décennies.

Or, depuis une dizaine d'années, les conseils régionaux ont lourdement investi dans l'acquisition de matériel neuf (autorails et automotrices) afin de renforcer l'offre des services des Transports Express Régionaux.

Cette politique a eu pour effet une augmentation spectaculaire de la fréquentation de ces services jusque-là délaissés parce que ringardisés par le TGV et l'automobile.

Mais cette relance du transport régional va vraisemblablement se trouver dans l'impasse dans les 5 à 10 ans à venir.

Aujourd'hui, sur des portions de lignes de plus en plus conséquentes, des autorails flambants neufs se voient limités à 30 km/h voire 10 km/h !

Comment sortir de cette gestion schizophrène de nos chemins de fer ?

Les trois scénarii de l'Ecole Polytechnique de Lausanne

Le rapport fait l'état des lieux actuel (en fait l'état de 2004) de la politique de maintenance du réseau ferroviaire.

Réseau ferré de France (RFF) en charge de la gestion de l'infrastructure dépense chaque année environ 2,5 milliards d'euros pour maintenir l'ensemble du réseau. L'argent va bien entendu pour l'essentiel au réseau principal (30% de la longueur). Le rapport de l'EPL démontre que le réseau UIC 7 à 9 (46% du linéaire) n'a bénéficié de pratiquement aucun renouvellement de voie depuis 1988 !

D'après le rapport, d'ici 2015, si l'on reste dans l'état actuel, il faudra fermer près de 50% du réseau (ce qui n'impacterait que 6 à 10 du trafic).

Trois scénarii sont alors proposés pour sortir de cette situation.

Scenario A : maintien du niveau actuel des dépenses d'entretien et de renouvellement.

C'est le scénario aujourd'hui retenu par RFF, donc par l'état. Ce scénario qui voit s'éroder la valeur constante du budget alloué à l'entretien devrait conduire à voir la disparition du réseau secondaire (60% des lignes) à court terme (d'ici 2025).

On pourrait la qualifier de solution "d'euthanasie lente" du réseau ferroviaire.

Cette solution est calculée sur la base de 2,5 milliards d'euros de 2004 annuels (en euros constants le « pouvoir d'achat » de ce montant diminue chaque année).

Scenario B : maintien du réseau dans son état actuel

Ce scénario évalue le coût annuel qu'il faudrait allouer à l'entretien pour maintenir le réseau dans son état actuel. Cette solution, qui limite notablement les dépenses supplémentaires, ne fait cependant que reporter la question cruciale de la modernisation (renouvellement des voies et des systèmes de signalisation), qui interviendra à moyen ou long terme. Par ailleurs le budget à allouer sera en augmentation constante, notamment à l'horizon 2020, du fait de l'absence de rénovation intégrale.

On pourrait qualifier cette solution de "maintien sous perfusion".

Cette solution nécessite d'augmenter de 500 millions d'euros constants (2004) le budget de la maintenance et renouvellement, soit le passer à 3,0 milliards d'euros constants.

Scenario C : remise à niveau

C'est le scénario préconisé par le rapport de l'université de Lausanne, mais aussi celui qui a le coût le plus élevé : renouveler les installations. Cette rénovation aurait l'avantage, du fait des gains de productivité, de réduire les coûts d'exploitation, pour des performances améliorées. Cette solution nécessite d'augmenter de 950 millions d'euros constants (2004) le budget de la maintenance et du renouvellement jusqu'en 2015 (soit 3,450 milliards d'euros, qui pourraient être ensuite ramenés à 3,1 milliards après 2015).

Synthèse

Il va de soi que le scénario B n'est pas économiquement intéressant puisque malgré un coût élevé il ne va pas au bout de la démarche de modernisation et ne fait que reporter le problème aux générations futures. Il présente néanmoins le risque majeur de se voir préféré par des politiques soucieux de leur avenir à court terme.

Restent les scénarii A et C.

En ces temps difficiles de restrictions budgétaires, le scénario C dans son intégralité semble bien difficile à justifier. En effet, remettre à niveau des lignes dont on sait qu'elles n'atteindront jamais un trafic substantiel n'est pas justifié économiquement (le rapport ne parle déjà que des lignes voyant un trafic supérieur à 20 trains / jour).

De nombreuses dessertes voyageurs sont déjà assurées par des autocars (partiellement ou intégralement).

Toutefois, certaines lignes ont un potentiel de développement, notamment à proximité des agglomérations et il serait dommage de ne pas profiter de ces infrastructures pour offrir des alternatives économiquement viables au transport routier.

Ce que nous sommes en droit d'attendre des pouvoirs publics et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

L'adoption d'une politique énergique et radicale d'aménagement du territoire et de restructuration du réseau ferroviaire français :

- 1) Définir une cartographie du réseau d'intérêt national, en identifiant les axes frets et voyageurs qu'il convient de maintenir pour la cohésion des territoires (on l'appellera réseau N)
- 2) Définir pour chaque région une cartographie des lignes ou tronçons de ligne ayant un réel potentiel de développement, avec justifications démographiques. Accompagner ce travail d'identification par une réglementation stricte quant à l'implantation des lotissements, parcs d'activité, centres commerciaux, qui doit se faire impérativement à proximité de ces axes. On appellera dans la suite la somme de ces réseaux régionaux le réseau R.
- 3) Allouer au réseau N et au réseau R le budget d'entretien prévu au scénario C, soit le budget maximal d'entretien pour une mise à niveau complète.
- 4) Fermer dans les plus brefs délais (afin d'éviter l'affectation inutile de ressources budgétaires), les infrastructures ne faisant pas partie du réseau N ou R, avec substitution (voire refonte) des dessertes voyageurs par autocar, en articulation avec les réseaux N et R. Appelons ce réseau désaffecté le réseau Z. Il conviendra de s'assurer, à la fois pour RFF et la SNCF que la perte de chiffre d'affaire occasionnée par ces fermetures n'affecte pas de manière significative le résultat du reste du réseau (en effet, le chiffre d'affaire de ce réseau absorbe des frais fixes et des amortissements, qui se répercuteront alors ailleurs).

Cette stratégie, certes radicale, nécessite tout de même une augmentation de budget qui ne peut avoir que deux sources :

- hausse des recettes d'exploitation
- et/ou
- subvention d'état annuelle

Dans un premier temps, il semble que la subvention d'état devrait prendre l'essentiel de cette augmentation de budget. Dans le temps, en misant sur une croissance du trafic, les recettes d'exploitation pourraient se substituer progressivement à la subvention d'état.

Cependant comme indiqué plus haut, les restrictions budgétaires ne laissent pas beaucoup de marges de manœuvre. Sur les 950 millions d'euros annuels supplémentaires qu'il faudrait pour une remise à niveau complète des infrastructures existantes d'ici 2015, supposons que l'état n'en alloue que 300 millions (ce qui serait honorable)

En première approche, cela signifie la fermeture d'environ 7 000 km du réseau dit "secondaire" soit un peu plus près la moitié des lignes classées UIC 5 à 9 (24% du réseau total) et son transfert intégral sur route. Ce réseau Z devra faire l'objet d'études particulières, pour déterminer les lignes "de réserve" qui devront faire l'objet un entretien minimal et celle dont l'abandon définitif est à prévoir.

Avec ce sacrifice, 13 600 km de lignes à moyen et faible trafic seraient a contrario complètement renouvelées et modernisées avec des perspectives de développement.

Dans un contexte budgétaire complexe, auquel s'ajoute la dette inexpurgeable contractée par la SNCF puis RFF dans les années 70-80 pour la construction du TGV, cette solution est plus qu'acceptable. Elle s'inscrit en effet dans une démarche de développement pragmatique, Mais annoncer la fermeture de 7000 km de lignes, même si ces dernières ne voient passer chaque jour que quelques autorails et quelques dizaines de voyageurs, est une tâche difficile. Seul un plan énergique tel que celui décrit dans cet article peut convaincre nos concitoyens de cette nécessité.

C'est la responsabilité du premier ministre et du ministre de l'Ecologie, mais c'est aussi celle des élus locaux qui auront à trancher sur les dessertes voyageurs à sacrifier (en fait à reporter sur route) dans leur région.

Accès au rapport de l'Ecole Polytechnique de Lausanne, commandé par RFF en 2005 [PDF] (289 Ko).

Source l'ECLAT.