

Le système ferroviaire français est en crise : une dette de plus de 40 milliards d'euros qui augmente chaque année de 2 milliards d'euros, des pertes annuelles de 1,5 à 2 milliards d'euros, un besoin de financement supérieur à 14 milliards d'euros qui peut le nier depuis les Assises nationales de 2011 ?

Tout le monde reconnaît qu'une telle situation ne saurait per-durer!

A l'origine de ces difficultés, une performance économique médiocre, un mode de production du système inadapté, qui plus est dans un contexte de crise mais aussi de développement d'une forte concurrence intermodale.

Que ce soit sur le fret, avec la concurrence du transport routier, ou sur le voyageur avec celle de l'avion low cost, de l'autocar et du co-voiturage, le mode ferroviaire est mis à mal par la concurrence fortement évolutive des autres modes. Le seul choix aujourd'hui est de s'adapter aux attentes des clients.

Or, notre système ferroviaire, tourné sur lui-même, semble incapable de s'extraire de ses ornières de par son organisation hyper-centralisée, son mode de production peu évolutif et le manque de vision de l'Etat stratège. Il se condamne à une fuite en avant qui se traduit par des réductions en continu de volumes de trafic, de dessertes, de cadencement, avec le vain espoir d'un rééquilibrage financier à terme de l'activité concernée. Le fret ferroviaire est la base et l'illustration de cette absence de stratégie, contrairement à ce qui réussit ailleurs en Europe.

Mais, pire encore, tout semble fait par la sphère politique pour rendre sa position plus fragile : suppression incompréhensible de l'écotaxe, libéralisation du transport par autocar sans mesure symétrique pour le ferroviaire.

Le Grenelle des Transports, de fait si proche, paraît déjà si loin !

Pourtant notre système dispose d'atouts considérables pour être un maillon-clé du système de transport européen. Encore faut-il pleinement les valoriser. Pour casser la spirale économique du déclin, certaines mesures stratégiques s'imposent en les mettant dans la perspective d'un «*grand plan de reconquête du ferroviaire*

» : un réseau ferré modernisé, un système de signalisation et des trains du XXI^{ème}

siècle, notamment les TET, des sillons à priorité fret, un RFN ouvert aux expérimentations et à une concurrence maîtrisée dans le cadre d'une politique ferroviaire au service des citoyens et des territoires. Pour redevenir compétitifs et pérennes, il va nous falloir d'ici à 5 ans, économiser 1,5 à 2 milliards d'euros par an pour un réseau qui coûte plus de 7 milliards d'euros par an.

Cela n'a rien d'une utopie si on le modernise en s'appuyant sur des PPP pour la conception-réalisation.

Rendre profitable le fret ferroviaire n'a rien non plus d'une gageure pour peu que l'on mette en œuvre des sillons de qualité à priorité fret, où là encore les initiatives publics-privées décentralisées permettraient de répondre au mieux aux besoins des chargeurs et des acteurs de la supply-chain.

Rééquilibrer le trafic déficitaire des TET est tout aussi possible, à condition de redéfinir leur utilité, leurs objectifs et donc leurs cahiers des charges.

Désormais tous les acteurs du système ferroviaire français doivent se réunir autour d'une nouvelle et grande ambition commune : celle d'un mode ferroviaire français performant, conquérant.

Ce qu'ont fait, avec succès, nos voisins allemands ou britanniques, fût-ce au prix d'un cheminement douloureux, nous pouvons également le faire, non seulement pour notre système ferroviaire, mais aussi pour l'avenir de ceux qui y oeuvrent et surtout dans l'intérêt de la France.