



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/11
6 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS ET FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports

par chemin de fer

(Cinquante-cinquième session, 16-18 octobre 2001,
point 5 de l'ordre du jour)

**DIFFÉRENTS ASPECTS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LE SECTEUR
FERROVIAIRE**

Transmis par l'Union Internationale des Chemins de Fer

Suite au rapport préparé par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) sur l'importance des chemins de fer sur le marché des transports soumis à la cinquante-quatrième session du Groupe de Travail (TRANS/SC.2/194, para.17), l'UIC a préparé une note mettant en avant les aspects suivants: efficacité, innovation, capacité, compétitivité, management, règlements, etc., au sein du système ferroviaire.

Cette note est reproduite ci-dessous pour examen par le Groupe de Travail.

* * *

TOUR D'HORIZON SUR LES DIFFERENTS ASPECTS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

La présente note exprime une opinion personnelle qui entend susciter un débat plus approfondi sur la politique des transports ferroviaires. Les quatre premières parties du document donnent un éclairage utile sur certaines conceptions souvent propagées au sujet du transport ferroviaire¹ et les développements qui suivent attirent l'attention sur d'autres facettes du même enjeu.

« Le système de transport ferroviaire européen manque encore d'efficacité et d'innovation »

En réalité, cette opinion repose sur une base très fragile en termes d'arguments objectifs et d'éléments chiffrés. Il n'existe pas de méthode unanimement reconnue pour mesurer l'efficacité des Chemins de fer. Etant donné que ceux-ci fonctionnent sur un mode particulier, il n'existe pas d'approche pertinente permettant de comparer les Chemins de fer à d'autres secteurs d'activités (qu'il s'agisse de transport ou non). Certes on a tenté d'utiliser à cette fin les chiffres de ponctualité et de fiabilité, mais a) il y a bien d'autres aspects à prendre en compte et b) aucun moyen objectif ne donne la possibilité de déterminer un niveau idéal, ni de comparer le rail aux autres modes de transport (qui ont aussi leurs problèmes à cet égard) et la notion de coût est rarement prise en compte dans l'équation.

Un critère d'inefficacité susceptible d'être opposé aux chemins de fer est le niveau des concours publics et autres contributions similaires, mais les approches modernes répugnent à considérer ces versements comme des subventions venant combler un déficit ; elles y voient plutôt la contrepartie de l'achat de services de transport en faveur de la collectivité – en réalité c'est le voyageur qui bénéficie d'une subvention – et si la collectivité n'est plus disposée à en payer le prix, il est possible en théorie de supprimer l'offre de transport correspondante.

Sur le registre de l'innovation, les chemins de fer ont été à la pointe du progrès dans plusieurs secteurs : utilisation de l'informatique à tous les niveaux (en plein essor à partir des années 60), notamment pour les systèmes de signalisation, de suivi et de localisation (à partir des années 70) ; naissance de la grande vitesse (jusqu'à 200 km/h avant et après la deuxième guerre mondiale, puis jusqu'à 300 km/h en service et au-delà de 500 km/h dans certaines conditions à partir de la fin des années 70) ; régimes sociaux ; sécurité. M. Mehdorn (DB AG) a dit qu'à son avis les chemins de fer étaient l'un des secteurs moteurs de la haute technologie. Même s'il existe par ailleurs des défauts évidents qu'ils doivent à tout prix corriger (mais ils concernent des domaines auxquels les politiques des transports ne s'attaquent que rarement).

« Le transport ferroviaire apparaît incapable d'accroître ses capacités... »

Dans une logique commerciale, la capacité d'un chemin de fer devrait s'ajuster au trafic à écouler (trafic actuel ou futur potentiel). Il s'agit d'un point de différence entre le rail et la route. Si l'on gagne de nouveaux trafics, il est possible d'accroître la capacité en construisant de

¹ Les citations qui constituent les quatre premiers titres renvoient en réalité au mot d'introduction figurant sur l'invitation à une conférence tenue à Rome en février 2001.

nouvelles lignes et en ajoutant des voies supplémentaires, mais a) le coût doit se justifier en termes de viabilité financière et b) il en résulte un impact sur la collectivité.

« Le chemin de fer continue à perdre des parts de marché... »

De l'après-guerre jusqu'à maintenant, le volume de fret ferroviaire en tkm a augmenté dans tous les pays de l'UE, sauf en Grande Bretagne. Sur l'ensemble de cette période, presque 50% du trafic présentait un caractère international avec franchissement de frontières sans rupture de charge ni interruption de parcours.

En revanche, les pourcentages de part de marché du rail ou de répartition intermodale souvent utilisés comme preuve du déclin du fret ferroviaire sont à l'évidence sujets à caution et particulièrement trompeurs dans la mesure où :

1. Les chiffres utilisés se situent par rapport à l'ensemble des mouvements des flux de transports, alors que le rail n'entre pas en concurrence avec la grande majorité de ces mouvements. Comme l'indique l'IRU « environ 85% des véhicules de transport routier sont de dimensions relativement réduites : leur taille dépasse à peine celle d'un grand fourgon. Ils ont pour rôle essentiel d'assurer la distribution des marchandises à courte distance, par exemple pour approvisionner votre magasin de quartier en produits alimentaires ». Et cela avant même d'exclure les mouvements de fret entre sites trop éloignés du réseau ferré ou impliquant des volumes trop restreints ou des marchandises inadaptées.
2. De même, il est impossible de désigner un marché pertinent pour le rail d'un point de vue « global ». Pour identifier un marché de façon fiable, il faut descendre à un niveau de finesse suffisant ; il s'agira par exemple de l'approvisionnement d'une centrale en charbon ou des services « Thalys » à grande vitesse entre Paris et Bruxelles (dans les contextes de ce type, le chemin de fer détient souvent une part de marché importante).
3. De toute manière, les chiffres exprimant une part de marché ne donnent aucune indication valable sur la santé financière ou l'efficacité d'une activité.
4. Enfin, et ce n'est pas la moindre des objections, les pourcentages employés pour caractériser la « part de marché » sur une série d'années perdent toute validité statistique, dans la mesure où la conversion d'un total fluctuant (total des mouvements de marchandises) en total fixe (100%) dénature grossièrement l'ensemble des chiffres constitutifs de ce total.

« Le secteur souffre encore d'un déficit de concurrence »

Sur les segments de marché où le rail est en concurrence avec les autres modes : voiture particulière, camion, autocar, avion, voie navigable, pipelines et cabotage maritime, la concurrence est effectivement très âpre. Et le fait que le trafic ferroviaire en vkm et tkm n'affiche aucun signe de faiblesse – l'inverse se vérifiant au contraire pour le transport de voyageurs – suggère que les chemins de fer offrent au client – quel qu'il soit : entreprise, individu ou entité nationale, régionale ou locale – un service supérieur à ce que proposent les autres modes. En bref, on peut dire qu'à ce stade le rail est réellement compétitif.

Indubitablement il n'existe pour ainsi dire aucune concurrence sur le réseau ferré, bien qu'il y ait eu dans le passé une concurrence sur les rails ; mais l'histoire a porté un jugement défavorable sur ce type de pratique. Force est de constater qu'aujourd'hui encore il n'est pas facile de voir à quoi pourrait ressembler une concurrence à grande échelle sur les voies ferrées. Pour expliquer cet état de fait, on serait amené à considérer que, évoluant dans le cadre d'un mode de transport guidé, toutes les unités de transport sont interdépendantes sur un réseau présentant une capacité et un périmètre géographique prédéfinis, de sorte que les concurrents ne peuvent jamais être totalement libres les uns par rapport aux autres. Or, cette caractéristique ne se retrouve pas au même degré dans les autres modes. Dès lors la possibilité d'instaurer une libre concurrence sur les rails apparaîtra limitée.

On verra ainsi que la seule forme de concurrence réelle consisterait à faire circuler des trains sur des voies parallèles séparées, comme certains rares exemples en témoignent, mais il n'est pas concevable d'appliquer la formule sur une grande échelle.

Il importe aussi de s'interroger sur la taille du marché et sur sa capacité à tolérer un grand nombre d'acteurs, une question qui n'a fait à ce jour l'objet d'aucune étude. Un scénario beaucoup plus vraisemblable ferait intervenir un certain nombre d'acteurs présents sur les créneaux importants ou secondaires, avec un degré restreint de concurrence directe sur les « rails » dans certains secteurs.

Autonomie de gestion

Si la concurrence intermodale malgré son âpreté n'a généré ni les surcroûts d'efficacité ni les réductions de coûts dont on parle avec tant d'insistance, peut-on attendre monts et merveilles d'une concurrence intramodale intrinsèquement suspecte ? A moins que l'analyse soit fautive ?

Depuis la fin de la dernière guerre mondiale, ou même plus tôt dans certains cas, l'ensemble des chemins de fer de l'Europe sont contrôlés par l'Etat. Si le sentiment dominant voulait que les entreprises de service public appartiennent à l'Etat, on s'est rendu compte de plus en plus que l'Etat n'est pas le mieux placé pour jouer un rôle d'entrepreneur. Il est apparu en effet que les qualités qui font un bon politicien ou un bon fonctionnaire ne coïncident pas avec celles habituellement attribuées à un chef d'entreprise.

Il est patent que l'Etat a tendance à fossiliser le système ferroviaire, en essayant de le conserver tel qu'il est, parce qu'il s'agit de la manière la moins risquée et la moins controversée. De ce fait, le système réagit lentement à l'évolution des marchés et du monde qui l'entoure. Il devient impossible de fermer des lignes ou de relever les prix, au motif que les répercussions seraient gênantes, et pour autant l'entreprise est censée assumer les conséquences financières de cette situation. Beaucoup d'énergie s'investit alors dans la gestion des contradictions qui en résultent au lieu de se mobiliser pour la recherche de nouvelles opportunités commerciales.

L'autre facette du problème a également été mise en avant, à savoir que les gouvernements devraient déserrer les freins, libérer les chemins de fer, les remettre à flot financièrement avant de les laisser voler de leurs propres ailes (ou chuter). Ainsi, en théorie, les chemins de fer seraient plus performants s'ils pouvaient s'affranchir des sujétions contradictoires imposées par la tutelle publique et le poids de l'enjeu (réussite ou sanction de l'échec) inciterait les dirigeants à trouver

les formules les plus efficaces et économiquement viables pour aller de l'avant, comme le ferait toute entreprise dans un autres secteur.

La directive 91/440 répondait à cette logique ; toutefois les Etats n'accorderont pas cette liberté.

Outre le fait qu'elle soit acquises au dogme de la concurrence, la Commission entend probablement utiliser cette concurrence comme une sorte de cheval de Troie capable d'imposer ce que les Etats ne pourraient accepter par d'autres biais. La question est de savoir si les efforts déployés pour susciter une concurrence « sur les rails » sont susceptibles d'entraîner des conséquences imprévisibles et néfastes.

Tant que chemins de fer restent sous l'emprise de l'Etat, ils sont de facto dirigés par un « cabinet fantôme » composé du premier ministre, du ministre des finances et du ministre des transports, tous responsables in fine du sort de l'entreprise ferroviaire. Si les gens ne sont pas satisfaits des chemins de fer, il leur faudrait d'abord diriger leurs critiques vers ces directeurs réels-virtuels au lieu d'incriminer les dirigeants qui tentent de concilier des impératifs contradictoires. Lorsqu'une entreprise se porte mal, qui porte le chapeau en général ?

Libéralisation et régulation

Libéraliser provient évidemment du mot « libéral » lequel s'avère plus difficile à expliquer et à traduire que l'on pourrait le croire, car souvent employé dans des contextes différents (le parti libéral, profession libérales, parents libéraux...). Bien entendu, la notion centrale est en l'occurrence celle de liberté, ce qui implique généralement une comparaison et suggère une idée de tolérance, de générosité, d'atténuation des restrictions et des contraintes. En fin de compte, il s'agit d'un concept assez flou, qui laisse planer une certaine incertitude sur sa signification ou sur le processus auquel il peut correspondre. A l'évidence, il diffère du verbe « libérer » qui signifie rendre libre.

Seulement il se trouve – et ce n'est pas là le moindre des paradoxes – que ce processus de « libéra(lisa)tion » produit un effet totalement opposé. Il implique en effet une dose beaucoup plus importante de tutelle et de réglementation qu'auparavant. L'exemple typique en est la Grande Bretagne où, dans les années qui ont précédé la privatisation, la tutelle du gouvernement s'était réduite en réalité à une peau de chagrin alors que maintenant l'Etat et les autres agences exercent un contrôle sans précédent dans l'histoire des chemins de fer. D'autres pays ainsi que la Commission européenne suivent la même voie en proposant la mise en place d'un nombre croissant d'organismes régulateurs.

Si la concurrence est réellement censée promouvoir l'efficacité et réduire les coûts, on est en droit de considérer que la « pression » proviendra des « forces du marché ». Il est aussi légitime de penser que le cadre nécessaire pour contenir les effets secondaires néfastes doit rester léger pour permettre aux forces du marché de s'exprimer, alors que si ce cadre est trop contraignant, il les étouffera. Dans le contexte ferroviaire, le dispositif d'encadrement prévu paraît tellement lourd qu'il générera des distorsions et produira l'effet exactement opposé : la fossilisation.

Il est frappant de voir que le « Paquet infrastructure » va à contre courant de ces propres intentions en établissant précisément un cadre extrêmement lourd.

Aux USA, les chemins de fer ont été accablés par la sur-régulation jusqu'à l'adoption du « Staggers Act » en 1980, qui a déréglementé le secteur et permis ainsi aux entreprises ferroviaire de s'implanter avec succès sur le marché.

La privatisation des entreprises publiques en Grande Bretagne (gaz, électricité, téléphone et eau) a apporté des avantages tangibles au consommateur au moins en ce qui concerne les trois premiers secteurs cités. Des régulateurs ont été mis en place pour chaque entreprise publique afin de réguler les secteurs monopolistiques qui subsistaient encore sans laisser prise aux forces du marché. On observera au passage que ces régulateurs sont beaucoup moins interventionnistes et qu'ils gardent un profil plus bas que les autorités de régulation chargées de superviser le système ferroviaire britannique, et par dessus le marché, le gouvernement ne cesse de s'immiscer dans ce même secteur.

Séparation de l'infrastructure

Il s'agit là aussi d'une expérience intéressante. L'initiative n'a été prise sur la base d'aucune étude : on s'est contenté d'appliquer le modèle routier sans mesurer l'ampleur des différences existant entre la route et le rail. Les chemins de fer ont accepté ce schéma en estimant pouvoir ainsi s'affranchir du lourd fardeau de la dette. La Suède a été le premier pays à concrétiser cette séparation.

Il est encore difficile de discerner un quelconque avantage que ce soit pour le système ferroviaire ou pour les clients du rail.

Des avantages ? Une infrastructure virtuellement gratuite pour un opérateur de trains (par ex. en Suède) est bien sûr très attractive pour un opérateur, pour autant que le gouvernement et ses électeurs l'acceptent. Sinon...

Des inconvénients ? La voie au sens large représente une part beaucoup plus importante des coûts ferroviaires que l'infrastructure dans le bilan des autres modes. En termes d'exploitation ou de production, la « voie » apparaît plus nettement comme une partie intégrante de l'activité ferroviaire que ne le seraient des machines dans une usine. L'investissement ferroviaire implique des choix et des compromis entre la voie et le matériel roulant.

Certains cheminots expriment plus franchement les raisons pour lesquelles il importe d'associer étroitement infrastructure et matériel roulant. Les chemins de fer qui suscitent l'admiration aux USA et au Japon ont maintenu les voies ferrées et les trains au sein d'une seule et même entreprise ; ils permettent simplement aux trains appartenant à d'autres sociétés d'utiliser les voies selon une logique commerciale ; mais il n'est pas question de se faire concurrence sur les mêmes voies.

Redevances d'utilisation de l'infrastructure

Selon que le gestionnaire de l'infrastructure sera une sorte d'administration de tutelle (comme pour les autoroutes) ou une entreprise à but lucratif, ou bien encore quelque chose

d'hybride, il en résultera des approches très différentes en ce qui concerne les redevances d'infrastructure. Ainsi une tarification au coût marginal pourrait fonctionner dans le cas du modèle autoroutier, mais non avec le modèle dit « commercial ».

Les péages routiers calculés sur la base des coûts marginaux, nous a-t-on dit, couvrent plus que la totalité des charges routières. Des péages ferroviaires fixés au niveau du coût marginal, nous a-t-on dit, sont loin de compenser les coûts totaux. Dans quelle mesure un gouvernement sera-il disposé à combler le déficit et dans quelle mesure pourra-t-on compenser cet écart en appliquant une tarification au-dessus du coût marginal ?

On sait qu'en Suède les redevances d'infrastructure représentent 10% des recettes de Banverket et que les 90% restants proviennent des caisses de l'Etat. Fixées en fonction des péages routiers (qui ne sont pas très bas en Suède), elles ne couvrent que 50% environ des coûts d'entretien ; autrement dit, le niveau de la tarification est inférieure au coût marginal.

En Italie, le gestionnaire d'infrastructure considère les opérateurs de trains comme des clients, mais son statut le classe parmi les organismes à but non lucratif.

Si la tarification est rigide, quel mécanisme répercutera la pression du marché du client final jusqu'au gestionnaire d'infrastructure et donnera l'assurance que le GI ne restera pas les bras croisés ou ne gonflera pas les redevances pour faire face à l'augmentation des coûts, mais qu'il se battra sans relâche pour comprimer ses coûts et modérer ainsi les redevances ?

Une fois que les redevances se situent tout juste au-dessus de zéro ou à un niveau très faible, peut-il en résulter des effets pervers ? On s'est beaucoup interrogé pour savoir si les systèmes appliqués favorisent les chemins de fer classiques ou les nouveaux entrants. Autre question soulevée : quelles sont les conséquences à prévoir selon qu'un système permet ou non à un opérateur de faire circuler des trains supplémentaires à un prix réduit. En revanche, les autres effets envisageables n'ont pas été examinés. Par exemple, des dispositifs tarifaires basés sur les coûts au km pourraient très bien aboutir à des prix semblables pour un train de fret et un TGV. Il se peut que ce dernier supporte facilement un niveau de redevance difficilement supportable pour un train de fret. Cela n'encouragera-t-il pas certains types de trafic aux dépens d'autres ? Doit-on promouvoir une tarification différenciée pour susciter le dosage voulu (trafic mix) ou répondre à certains objectifs stratégiques et, dans l'affirmative, dans quel sens faut-il opérer ce nuancement ?

Faut-il appliquer aux TGV des redevances plus élevées au motif qu'ils exigent une voie plus sophistiquée qu'un train de fret ? Ou bien est-il préférable de leur appliquer des prix inférieurs parce qu'ils consomment beaucoup moins de capacités d'infrastructure qu'un train de fret ? Ou bien encore serait-il opportun de prévoir des redevances TGV plus élevées en raison de la plus grande force contributive de ce type de trafic en adoptant la pratique inverse pour les trains de fret ? A l'évidence, des principes de tarification différents produisent des conséquences différentes ; aussi doit-on s'interroger sur l'objectif de la redevance et la possibilité effective d'atteindre cet objectif.

En fait, il est très probable que certaines aspirations des gestionnaires d'infrastructure resteront théoriques, notamment s'ils entendent commercialiser des prestations prenant en compte dans une large mesure la structure et les niveaux de redevances qui sont les leurs. C'est la zone desservie, et non le GI, qui déterminera le schéma de base des circulations. Un marketing

intelligent et une tarification subtile pourront difficilement changer significativement le caractère d'une ligne qu'il s'agisse d'une desserte voyageurs rurale, d'une ligne de banlieue ou d'une ligne dédiée au fret dans une zone industrielle.

Route contre Rail

Il n'a pas été possible de trouver des chiffres à l'appui de l'idée selon laquelle le rail serait plus compétitif que la route sur les longues distances. Cela doit nous pousser à aller plus loin afin de promouvoir une vision moins superficielle et moins simpliste des transports routiers et ferroviaires.

Les efforts déployés pour trouver des données pertinentes ont toutefois commencé à remettre en juste perspective la vieille théorie simpliste et confortable qui prétendait décrire la concurrence rail/route. Il reste certes beaucoup du pain sur la planche, mais il apparaît clairement que la concurrence est en fait très limitée. Par ailleurs, s'il est patent que la route peut concurrencer le rail dans tous ses mouvements (bien que l'impact des transports les plus lourds soient potentiellement inacceptables pour certaines collectivités), la réciproque ne se vérifie absolument pas. Il importe donc de mieux connaître la réalité des marchés. Le transport routier a créé ses propres marchés comme l'avait fait le rail au départ ; or, il est des marchés sur lesquels le fer ne peut s'implanter. Il faut se rendre à l'évidence : les économies nationales ne peuvent se passer du transport routier et il est complètement irréaliste de croire que le chemin de fer pourrait s'y substituer. Cela dit, le développement du trafic ne se réduit pas à la concurrence entre deux modes. Le rail a encore la faculté de se créer ses propres marchés – par exemple la grande vitesse et le transport combiné – de même qu'il a un rôle capital à jouer sur son propre registre. Et l'enjeu réside bien dans le meilleur usage qu'il convient de faire de chacun des deux modes.

Monopole

Le « monopole du chemin de fer » est un mythe qui a la peau dure. Les chemins de fer ont beau avoir leurs propres voies, celles-ci ont beau être utilisées – encore actuellement - par une seule entreprise, cela ne suffit pas à constituer un monopole du transport, loin de là. Comme exposé plus haut, infrastructure et services de transport sont beaucoup plus interconnectés dans le cas du chemin de fer que pour les autres modes, et personne ne déplore que les constructeurs automobiles soient propriétaires de leurs propres usines ni que les sidérurgistes soient propriétaires de leurs hauts-fourneaux. Les véritables « captifs » du rail doivent être très très peu nombreux. Toute personne dispose d'une liberté de choix quelque part. S'il est vrai que le choix entre modes de transport n'est pas nécessairement chose aisée, le fait qu'il soit très difficile ne signifie pas qu'il n'existe pas. Ainsi personne n'est forcé d'utiliser le chemin de fer. Et nombreux sont ceux qui ne le prennent pas. Si certains optent pour ce moyen de transport, c'est parce qu'ils perçoivent la prestation fournie comme étant globalement la meilleure. Le défi pour le rail est de veiller dans toute la mesure du possible à ce que l'élément ferroviaire de la prestation leur apporte davantage de satisfaction. Mais de grâce ne parlons plus de « monopole ».

Y-a-t-il aussi des aspects positifs ?

Oui, il y en a. Il est sans doute juste de dire que jusqu'en 1988 environ (période marquée par le premier projet de directive 91/440, la séparation entre infrastructure et transport en Suède et les privatisations de Mme Thatcher au Royaume-Uni) les ministres des transports des 12 Etats

membres et les directeurs généraux (et personnels) de leurs réseaux s'accommodaient tant bien que mal de cette situation. Certes persistaient les mêmes questions épineuses, les mêmes exigences conflictuelles, les mêmes difficultés à faire coïncider recettes et dépenses, l'éternel problème du « que faire si le déficit se creuse ? », mais les réponses données étaient du même accabit et la situation présentait un air de déjà vu. Certains s'accommodaient davantage que d'autres de ce climat peu satisfaisant mais familier. Certains firent des tentatives pour changer les choses mais les obstacles étaient tels que les retombées sont restées en fin de compte limitées.

Après 1988, le décor a complètement changé. Le monde ferroviaire a vacillé sur ses bases ; les vérités jusqu'alors intangibles ont été remises en causes ; un climat d'incertitude s'est instauré et personne ne sentait plus à l'aise du tout. Auparavant hors de propos, certaines mutations devenaient désormais possibles, ce qui ouvrait des perspectives de changement et d'amélioration pour l'avenir.

A-t-on su exploiter pleinement ces nouvelles potentialités, y-a-t-il eu un changement vers le mieux ?

La Grande-Bretagne a été la première à suivre une voie aussi radicale, de sorte que nous disposons d'un recul suffisant pour formuler quelques observations. Dans une situation encore très confuse ou « terriblement » confuse, comme certains oseraient le dire après l'accident de Hatfield, trois éléments positifs se dégagent :

- 1) Le trafic voyageurs a progressé d'une manière totalement inattendue, et apparemment au-delà de ce qui peut s'expliquer par le contexte économique, les réductions tarifaires ou la saturation du réseau routier.
- 2) Le gouvernement est désireux (certains diraient « a été forcé de... ») d'injecter de l'argent dans les chemins de fer.
- 3) De nouveaux dirigeants et de nouveaux personnels sont entrés dans les chemins de fer et ce à tous les niveaux. Or, dans ce secteur nationalisé, privilégié par l'ancien gouvernement, soutenu par l'électorat et influencé par les syndicats, ce type de changement était complètement inconcevable et pourtant réellement indispensable. A cet égard, il importe d'attirer l'attention sur les opérateurs de trains de voyageurs (TOCs). En dépit de quelques retombées malheureuses au départ – et sans exclure quelques faux-pas à venir – certains frémissements sont autant de signes encourageants. A l'échelon des dirigeants, on peut discerner avec le temps une tendance qui présagerait un meilleur équilibre entre un pôle créatif de gestion commerciale et le pôle dur de la gestion opérationnelle qui représente une dominante dans la plupart des autres réseaux de chemins de fer.

Mais le résultat n'est pas vraiment spectaculaire, direz-vous?

Non, malheureusement on a laissé passer l'opportunité d'un changement au sein de l'UE. Les changements opérés ont obéi à des visées politiques dogmatiques et superficielles, sans que l'on se donne la peine d'examiner les problèmes en profondeur, de s'informer correctement sur le fonctionnement du secteur, ni d'apprécier l'issue probable des réformes adoptées. L'impact global

risque d'être plutôt négatif que positif, à moins que le moment ne soit saisi pour faire évoluer le processus dans un sens constructif, à la fois plus éclairé et plus productif.
