

La Cour des Comptes égratigne la Deutsche Bahn et le gouvernement allemand

Pas tendre la Cour des Comptes allemande. Dans un rapport rendu public et transmis au Bundestag le 17 janvier dernier, c'est au tour de la Deutsche Bahn d'être cornaquée. Il s'agit bien d'un rapport concernant la seule entreprise Deutsche Bahn, et non la politique ferroviaire dans son ensemble. Il est important de le souligner avant de rédiger de rapides fakenews...

Le rapport de la Cour des comptes fédérale donne un témoignage dévastateur du groupe ferroviaire public. Cela n'empêche pas la Cour de généraliser en affirmant que « *le gouvernement fédéral et la DB AG ont raté les objectifs fondamentaux de la réforme du transport ferroviaire initiée il y a 25 ans* », selon la présidente de la plus haute autorité d'audit, Kay Scheller, à l'occasion de la remise du rapport. Celle-ci indique que les objectifs consistant à augmenter considérablement le trafic sur rail ont « échoués ». Surprenant quand on voit le succès de la régionalisation ?

En réalité, la Cour relève que le gouvernement fédéral accorde des subventions à la Deutsche Bahn et qu'il « *doit préciser quel type de transport ferroviaire il veut.* » Et la Cour d'envoyer ses scuds à la tutelle « *En tant que propriétaire unique, le gouvernement fédéral a largement contribué à placer le transport ferroviaire et la DB dans une situation difficile en raison de ses propres décisions et omissions.* »



Un manque de concurrence !

Plus surprenant, en Allemagne, le chemin de fer aurait aussi pour mission de « *soulager financièrement l'État* ». Il s'agit là clairement d'une missive à l'égard des coûts d'exploitation de l'entreprise publique, que la concurrence devait faire baisser. « *[La DB] perd progressivement des parts de marché dans le transport de voyageurs par chemin de fer et de fret ferroviaire au profit d'un grand nombre d'entreprises ferroviaires concurrentes.* » À décharge, la Cour soulève tout de même que « *les conditions-cadres définies par les différents modes de transport rendent difficile la concurrence des chemins de fer.* » On ne pourrait mieux dire...

La dette : oui mais...

Autre point qui a fortement fait tiquer la Cour des Comptes, c'est que la DB, expurgée de toute dette en 1994, en a accumulé une nouvelle qui atteint maintenant près de 20 milliards d'euros. « *Les objectifs financiers de la réforme des chemins de fer ont également été oubliés, comme l'avait déjà noté la Commission des budgets du Bundestag en novembre 2016 (...). Les besoins financiers énormes et les possibilités limitées d'autofinancement sont si éloignés l'un de l'autre que DB AG peut être appelé à contracter de nouvelles dettes ou à demander l'aide du gouvernement fédéral pour ses investissements nécessaires sur le plan opérationnel.* »

Il y a lieu ici de s'interroger et de nuancer. Ce qui pèse sur les coûts et engendre la dette, c'est très probablement le poids trop important de la propriété des infrastructures. Or qui d'autre que l'État subsidie le maintien du réseau ferroviaire ? Rappelons que les Länder n'ont pas la main, et que ces derniers se plaignent que les subsides du trafic régional, le SPNV, [partent pour moitié en frais d'infrastructure](#), handicapant fortement l'extension des services ferroviaires de proximité ou l'achat de nouveaux trains.



L'infra en question

La Cour fait curieusement l'impasse sur l'option allemande défendue avec acharnement devant la Commission européenne, à savoir le modèle de la holding intégrée, incluant la lourde infrastructure dans les comptes financiers de l'entreprise. Une option qui avait donné des ailes aux français pour justifier le rapatriement de RFF au sein de la SNCF. À priori pas la meilleure idée. La Cour allemande fustige en effet l'État, lequel « *doit œuvrer pour que l'infrastructure ferroviaire soit étendue et que les services de transport tiennent compte du bien-être du grand public. Le gouvernement doit aussi préciser si les chemins de fer fédéraux devraient être principalement orientés vers le profit ou vers le bien commun. Cela inclut l'examen d'une séparation du réseau et de son fonctionnement.* » On y arrive....

En décembre 2018, un rapport préliminaire constatait déjà que le gouvernement fédéral donne chaque année des milliards d'euros pour la construction de nouvelles voies, ponts, postes de signalisation ou programme d'électrification. Mais le ministère des Transports ne sait pas exactement comment la Deutsche Bahn et ses filiales utilisent ces subsides. Il n'y a pas de contrôle efficace ni de priorités claires. Entretien ou reconstruire, ce ne sont pas les mêmes subsides. DB Netz, le gestionnaire d'infra, aurait tendance à « laisser jusqu'à l'usure » pour déclarer ensuite certaines portions « à reconstruire », et obtenir ainsi des subventions supplémentaires. La direction avait déjà indiqué qu'il lui fallait une rallonge d'1 milliard d'euros supplémentaire sur les 4,2 milliards prévus pour la seule année 2019. C'est dire le coût des infras...

DB Schenker et Arriva

La cour souligne que le gouvernement fédéral a autorisé DB à poursuivre une politique d'expansion internationale lui permettant de mener des activités dans environ 140 pays. « 73% des filiales du groupe DB sont domiciliées à l'étranger, soit 513 sociétés sur 700. » En clair, le gouvernement fédéral assume le risque économique de ces entreprises, sans que cela ne rapporte quoique ce soit à l'Allemagne et à son réseau ferré. Kay Scheller souligne en effet que les bénéfices « restent à l'étranger », expliquant que « la DB n'a pas encore utilisé les bénéfices générés à l'échelle internationale pour financer des chemins de fer en Allemagne, mais les a réinvestis à l'international. Dans le même temps, les risques économiques des activités mondiales de DB peuvent être préjudiciables aux chemins de fer allemands ou au gouvernement fédéral. » La Cour des comptes préconise dès lors de vendre ce qui n'est pas nécessaire au cœur de métier de l'entreprise, à commencer par Arriva et Schenker.



Critiques politiques

La publicité du rapport fait réagir comme il se doit le landerneau politique. Le chef des Verts allemands, Anton Hofreiter, [a mis en garde le gouvernement fédéral](#) sur la crise provoquée par la plus grande entreprise publique. « Mon impression est que le gouvernement veut transférer sa responsabilité politique sur le groupe ferroviaire et cherche maintenant un bouc émissaire au travers du CEO. Je pense que c'est une preuve de bassesse, pour ne pas dire minable. » On cherchera en vain en France ou en Belgique un écologiste défendre un patron du rail...

Quel modèle ferroviaire pour demain ?

Selon les observateurs de la politique allemande, les syndicats et les partis au pouvoir à Berlin sont divisés sur le rôle que devrait jouer la Deutsche Bahn dans la politique des transports. Et la forme institutionnelle que devrait prendre la DB AG dans le futur fait débat. « *Le modèle actuel du groupe DB intégré doit être remis en question* », poursuit néanmoins la Cour des Comptes. « *Cela inclut de répondre à la question de la politique commerciale concernant le choix de l'un des deux objectifs, l'objectif de profit ou l'obligation de service public, que les chemins de fer fédéraux devraient principalement poursuivre à l'avenir.* »

Et le dossier 'Infra' revient à nouveau au-devant de la scène. D'après les Verts, « *la division Infrastructure devrait être beaucoup plus orientée qu'auparavant vers le bien commun, par exemple en tant qu'institution de droit public. (...) Il faut plus de transparence, de sorte qu'il soit plus facile de savoir où vont réellement les milliards en subventions au sein du groupe.* » Clairement un dynamitage de la holding intégrée...

