

Exclusif. Des acteurs économiques s'alarment de l'état du ferroviaire en France

*Pour eux, la France est l'homme malade de l'Europe ferroviaire. Eux, ce sont les signataires de l'appel que nous publions, Pour une nouvelle ambition ferroviaire française... Les présidents de sept groupements ou associations directement concernés par l'état du ferroviaire en France. Forces économiques nationales, avec les Chambres de commerce et d'industrie (CCI), la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME), la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA). Utilisateurs directs des services de fret, comme l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), l'Association française des ports intérieurs (AFPI). Industriels du secteur regroupés dans la Fédération des industries du ferroviaire (FIF). Usagers du quotidien ou voyageurs de la **Fédération nationale des associations d'usagers des transports, (FNAUT)**.*

Ce n'est pas la première fois que ces signataires critiquent ensemble l'orientation donnée au secteur par la réforme ferroviaire du 4 août 2014, dans laquelle ils auraient tendance à voir une restauration des privilèges de la SNCF. Pour eux, il est encore temps de réagir, d'ouvrir le ferroviaire à la concurrence, de permettre à des PME ferroviaires de s'investir dans le fret, de revivifier un réseau vieillissant, peu circulé, et de redynamiser une industrie ferroviaire dont le carnet de commandes ne se remplit pas. Il nous semble important de prêter attention à ce que ces acteurs attentifs ont à dire.
Pour une nouvelle ambition ferroviaire française

Déclaration commune

Dans l'indifférence ou l'ignorance des politiques, des médias, du public, la France, pays du TGV et des trains à l'heure, est en voie de perdre son statut de grande nation ferroviaire et de devenir un maillon faible de l'Europe ferroviaire. Pourtant nos territoires, nos entreprises, nos ports, pour renforcer leur identité, leur compétitivité, leur attractivité ont impérativement besoin de bonnes connexions ferroviaires entre eux et avec l'Europe. Il le faut pour valoriser notre position de carrefour européen occidental. Comme il le faut pour renforcer les liens entre nos ports, maritimes et fluviaux, et leurs hinterlands. A ces enjeux s'ajoutent les grands défis transverses, environnemental, énergétique, climatique.

Nous vivons la fin de l'ère des opérateurs nationaux exclusifs, supposés être en mesure de répondre à tous les besoins de leur territoire, chacun d'eux étant le seul utilisateur de « son » réseau, placé sous son contrôle. Ce qui ne veut en aucun cas dire que ces opérateurs publics historiques n'ont pas encore un rôle majeur à jouer. Mais les modalités en seront différentes. A défaut, ils courent à leur marginalisation. Le moment est venu de jouer la carte de la diversité et d'une nouvelle modernité ferroviaire européennes, d'ouvrir notre réseau ferré national à de nouveaux opérateurs, publics ou privés, de vendre notre savoir-faire ferroviaire dans d'autres pays.

Le niveau actuel d'utilisation de notre réseau ferré national, même avec les nouveaux opérateurs de fret, ne permet plus d'assurer son équilibre économique. Ce déséquilibre structurel, insoutenable, menace sa pérennité. La France a un besoin impérieux de « nourrir » son réseau de nouvelles utilisations, de nouveaux opérateurs. Ce qui créera de nouveaux services au public et aux entreprises. C'est le rôle du gestionnaire du réseau, de statut public, indépendant, de les susciter et les prospecter.

Il est appelé à devenir le pilier de la politique ferroviaire française. Il y a urgence d'action. Même s'il reste parmi les plus sûrs, les experts alertent sur le vieillissement de notre réseau et son manque d'ouverture aux technologies modernes. Est-il acceptable en 2015 que des trains de fret se « perdent » encore ? La modernisation de notre réseau, appuyée sur la révolution numérique, incluant le contrôle et la connexion centralisés des points sensibles, recèle d'importants gisements de sécurité, de fiabilité, de productivité, d'économie d'énergie. Prolongée par un réseau capillaire décentralisé, géré « en proximité », cette modernisation, augmenterait la performance nationale, européenne et territoriale du mode ferroviaire. Dès lors, pourquoi ne pas en faire un projet franco-européen contribuant à la relance économique, mobilisateur pour des start-up françaises ?

Le fret ferroviaire, en quelques années, à contre-courant de l'exigence de report modal portée par le Grenelle de l'environnement, a chuté en France de 16 à 9 % de part de marché.

Ce recul spectaculaire, ignoré du grand public, est une exception européenne qui devient un handicap logistique pour notre économie. La comparaison avec l'Allemagne est alarmante qui, avec 17 % de part de marché, connaît une croissance que se partagent l'opérateur national DB Schenker et ses concurrents. Le recul de l'offre pour le wagon isolé en France est lourd de conséquences à court et long terme. A l'heure où des chaînes logistiques virtuelles structurent le transport de fret, à l'échelle planétaire, le retard numérique du transport ferroviaire est incompréhensible. La médiocre traçabilité qui en résulte, la complexité de l'accès aux sillons, affaiblissent son potentiel logistique et écologique.

Dans le domaine des voyageurs, si le TER reste un succès de fréquentation, les régions ne peuvent plus assumer la montée de son coût. Le Transilien est dans la même situation, le vieillissement du réseau et la baisse de qualité pèsent sur la vie quotidienne des Franciliens. Les Intercités se dégradent depuis l'avènement du TGV, il y a plus de trois décennies. Le TGV, polarisé sur la concurrence aérienne, fragilisé par les low cost, peine à trouver un nouveau souffle. La France a repoussé l'échéance de l'ouverture à la concurrence, au risque de voir son opérateur national, et ses filiales, écartés des appels d'offres européens. Ce délai, à tout le moins, doit être utilisé pour traiter nos points faibles.

Le ferroviaire français, et il faut veiller à ce que la réforme ne l'accentue pas, souffre d'un excès de centralisation qui génère des charges de structures élevées. Il a besoin de réactivité, d'adaptabilité, de proximité, d'un développement de sa capacité d'initiative locale. C'est une évidence pour le TER et les Intercités. C'est tout aussi vrai pour le fret qui, contrairement à d'autres pays, dont l'Allemagne, manque cruellement de racines territoriales et portuaires. Des PME ferroviaires réactives et flexibles pourraient aller chercher et organiser les envois dans les territoires et amorcer les chaînes logistiques modernes à dominante ferroviaire dont notre économie a besoin. Beaucoup d'entreprises sont prêtes à s'impliquer dans des initiatives locales pour peu qu'elles soient menées dans un esprit de partenariat et d'innovation. En particulier pour les lignes capillaires, dont le potentiel logistique est sous-estimé, dont il faut résolument exclure la fermeture. Le bilan des premiers OFP, opérateurs ferroviaires de proximité ou portuaires, appelle à investir ce champ d'innovation.

Le ferroviaire illustre le paradoxe français : d'un côté un potentiel technique et humain que, malgré son recul, bien des pays peuvent encore nous envier, de l'autre la peur de l'avenir et l'illusion que cet avenir passe par le retour à un passé révolu et idéalisé.

La France, si elle l'ose et si elle le décide, peut figurer parmi les grands gagnants de l'Europe ferroviaire. La réforme le permet. Encore faut-il que sa mise œuvre ne soit pas détournée de son objectif originel, renforcer l'efficacité de notre système ferroviaire. Pour cela, l'Etat stratège doit impulser une stratégie innovante, appuyée sur un secteur public différencié et renforcé, une stratégie ouverte à la concurrence, à l'initiative privée, à l'Europe.

Nous attendons du transport ferroviaire qu'il devienne un acteur du développement durable et de l'attractivité de la France. Nous mesurons l'ambition, l'énergie, l'esprit transpartisan qu'implique ce grand projet national et européen. Nous sommes prêts à y prendre notre part.

*François Asselin, président de la CGPME,
Xavier Beulin, président de FNSEA,
Denis Choumert, président de l'AUTF,
Jacques Kopff, président de l'AFPI,
André Marcon, président de CCI France,
Louis Nègre, président de la FIF,
Jean Sivardière, président de la FNAUT*