Tribune de Louis Nègre : Senateur des Alpes-Maritimes et President de la Federation des industries

Il faut résoudre l'incohérence entre notre politique de transports et notre politique industrielle en matière de trains. L'adoption d'un schéma d'infrastructure est la solution.

Alors que l'ensemble de la classe politique, des organisations syndicales et des médias se mobilisent - à juste titre - sur le dossier emblématique de Belfort, il semble plus que nécessaire de revenir aux fondamentaux pour comprendre la vraie nature du problème. Le constat sur la carence de la commande publique est certes fondé mais insuffisant pour expliquer la situation dans laquelle se trouve l'industrie ferroviaire française.

Il y a déjà deux ans, la FIF avait alerté les pouvoirs publics de façon très précise concernant les menaces pesant sur les sites industriels majeurs des constructeurs de matériel roulant, à commencer par ceux de Belfort, Reichshoffen ou encore Crespin, ainsi que sur leurs fournisseurs, alertes très largement relayées par les médias. Près de deux ans plus tard, on semble découvrir qu'il y a un risque qui pèse sur Belfort !

Aujourd'hui, Belfort est a priori sauvé. Mais malheureusement, d'autres « Belfort » nous guettent à très brève échéance, simplement parce que les pouvoirs publics ne s'attaquent pas à la racine profonde du mal : l'incohérence entre notre politique des transports et notre politique industrielle ferroviaire.

Cette dernière est identifiée comme étant l'une des filières les plus prometteuses parmi les 14 filières industrielles stratégiques. Nous avons des ministres de l'industrie qui, depuis 2013, n'ont cessé d'affirmer urbi et orbi leur soutien à cette filière en annonçant un TGV du Futur pour 2018 ou, au pire, 2019, des investissements massifs dans les TET, la revitalisation du fret...

Et pourtant, en parallèle, plusieurs mesures gouvernementales sont venues assombrir le paysage ferroviaire : suppression de l'écotaxe, maintien de la TVA à 10% pour le transport,

large ouverture à la concurrence de l'autocar sans réciprocité au niveau du ferroviaire...

A cela s'ajoute une SNCF qui, considérant ses contraintes sociales et priorités financières, revoit sa politique d'investissement et change brutalement de cap stratégique en privilégiant désormais la route (Ouibus, Cab, Geodis ...). Corrélativement, son périmètre ferroviaire se restreint : fermetures de gares, abandon de dessertes, réduction de cadencement et de vitesse, le tout sur un fond de dépréciations massives de ses actifs ferroviaires.

Pour leur part, les Régions, qui ont porté les investissements TER à bout de bras entre 1995 et 2010, se sont arrêtées au quart de leurs programmes Regiolis et Regio 2N, en bonne partie faute de moyens et de visibilité sur les coûts d'exploitation.

Enfin, l'Etat «Autorité Organisatrice des Transports » semble en retrait sur le dossier des Trains d'Equilibre du Territoire. Les recommandations du rapport « Duron » soulignaient la nécessité de les renouveler à hauteur de 2,3MdEUR. A ce jour, l'investissement total de l'Etat « AOT » est resté limité à 510MEUR.

L'Etat se cantonne aujourd'hui à un rôle de pompier qui tente d'éteindre les incendies qui s'allument les uns après les autres. On est bien loin d'un Etat Stratège doté d'une vision globale à long terme.

Il est plus que jamais temps de réconcilier politique de transport et politique industrielle ferroviaires, si nous voulons éviter d'autres « Belfort ». Nous devons nous y atteler sans plus tarder avec l'ensemble des parties prenantes afin d'élaborer un véritable schéma d'infrastructure des transports s'appuyant sur une vision nationale partagée des besoins de mobilité à horizon 2030.

Il est indispensable et urgent d'investir dans la modernisation du réseau en s'appuyant sur des partenariats gagnants-gagnants avec l'ensemble des acteurs industriels, ce qui contribuera à freiner la spirale de l'endettement. Par ailleurs, l'expérimentation d'une ouverture à la concurrence régulée, souhaitée par une grande majorité des régions pour les TER et les Intercités, est également à mettre en oeuvre d'urgence.

C'est ainsi que notre mode ferroviaire sera au rendez-vous de l'avenir.