

La Fédération des industries ferroviaires représente l'ensemble des métiers du ferroviaire. Son rôle peut se résumer à une activité de veille, aussi bien réglementaire, technique que juridique, mais « *aussi et surtout à une activité à la fois de proposition et de lobbying au niveau de la politique ferroviaire* », comme le souligne Jean-Pierre Audoux, délégué général de la Fédération des industries ferroviaires. Il revient ici sur la situation du ferroviaire dans l'Hexagone et son avenir.

Comment se porte l'industrie ferroviaire en France ?

C'est mitigé. Le matériel roulant est dans une phase un peu compliquée, car un certain nombre de grands contrats se termine, même si ces derniers mois, de nouvelles commandes, notamment beaucoup de matériels urbains, périurbains, ont été prises. Cela coïncide avec le renouvellement du parc de la RATP et le projet du Grand Paris. Mais il ne faut pas oublier que le projet « TGV 2020 » de la SNCF n'arrivera pas avant 2023. Donc aujourd'hui, nous sommes dans une situation un peu médiocre concernant le matériel roulant. On a eu un marché intérieur qui était à 2,5 Md€, aujourd'hui on est plutôt sur 1,6 ou 1,7 M€.

Mais pour les infrastructures, c'est différent...

Oui ! Sur les infrastructures, les investissements de SNCF Réseau, le principal marché, restent au niveau. On peut même espérer voir ceux-ci augmenter compte tenu des besoins énormes de régénération et de modernisation de voies dans les années à venir. Je pense notamment à l'Ile-de-France. De ce côté-là, les perspectives à court et moyen terme sont plutôt bonnes. Quant à la signalisation, elle devrait suivre la modernisation du réseau. Pour le moment, elle est plutôt dans une situation intermédiaire.

Quel regard portez-vous sur l'ouverture à la concurrence qui approche ?

Un regard extrêmement bienveillant sur l'intérêt d'une ouverture à la concurrence maîtrisée et régulée ! Autrement dit, une ouverture dans des conditions anarchiques serait catastrophique.

Mais le but n'est pas de semer le désordre au sein du système ferroviaire français qui n'en a pas besoin. Il ne s'agit pas non plus de faire de l'environnement de la SNCF un environnement chaotique. A contrario, une situation où on resterait sur les errements actuels, serait extrêmement mauvaise. Je prends l'exemple de l'Allemagne où, sur certains segments, les commandes d'entreprises autres que celles de la Deutsche Bahn représentent jusqu'à presque 50 % du chiffre d'affaire de l'industrie ferroviaire allemande sur son marché, c'est extrêmement important.

Que peut-on espérer en France du coup ?

On peut espérer qu'à l'horizon de cinq à dix ans, il y aura intrinsèquement plus d'activités industrielles pour le matériel roulant et les fournisseurs de matériels roulants, parce que simplement il y aura d'autres clients que SNCF mobilités, dont on souhaite évidemment qu'il continue à rester un grand client. En n'oubliant quand même pas qu'aujourd'hui, ce sont les régions qui financent les plus grandes parties des matériels roulants.

Donc pour vous, c'est positif cette ouverture à la concurrence ?

La FIF, comme ses autres consœurs européennes, est très favorable à une ouverture maîtrisée et régulée à la concurrence. Ceci dit, l'ouverture à la concurrence n'est pas une fin en soi, c'est un moyen de stimulation pour redynamiser un marché.

C'est aussi la possibilité de voir la réouverture de lignes fermées par la SNCF ?

Vous évoquez un problème très complexe qui est celui de l'avenir des lignes capillaires, celles qui ont déjà été fermées, celles qui pourraient l'être. Il est très clair que là, il faut changer de modèle économique. Quand une ligne est fermée, on peut toujours la remettre en service, mais c'est toujours très compliqué. C'est un vrai sujet d'aménagement du territoire, et aussi un vrai sujet pour l'avenir du système ferroviaire.

Du coup, comment voyez-vous l'avenir du train en France ?

Je pense que nous sommes actuellement à la croisée des chemins. Je n'ai pas de souci quant à l'avenir du ferroviaire dans le monde. On est sur des niveaux de croissance annuelle des marchés ferroviaires de 3 %. En fait, le problème, c'est qu'en France, on a un vrai problème de politique des transports. On n'a pas vraiment de vision à moyen et long terme sur l'avenir des infrastructures et sur le rôle des différents modes de transport. C'est un problème majeur, que la loi d'orientation des mobilités ou la loi portant sur le nouveau pacte ferroviaire ne résout pas.

Mais c'est à nuancer...

En fait, il n'y a pas tellement de soucis à avoir sur le métro, le métro automatique, le tramway. Le vrai souci porte sur l'avenir du mode ferroviaire lui-même, et là, je pense au mode ferroviaire classique, donc tout ce qui n'est pas à grande vitesse. Là, il reste à inventer un nouveau modèle de TER, un nouveau modèle Intercités. Et puis le fret est à des niveaux qui sont anormalement bas. Etre tombé de 53 milliards de tonnes-kilomètres au début des années 2 000 à 32 milliards de tonnes-kilomètres actuellement, quand les Allemands, eux, sont passés de 80 à 120 milliards de tonnes-kilomètres, ça nécessite qu'on s'interroge.

Comment peut-on l'expliquer ?

Par un manque de volontarisme, un manque d'intérêt de ceux qui au contraire devraient s'y intéresser de plus près, et le développer.

D'une façon générale, comment redonner envie aux gens de reprendre le train ?

Pour prendre le train, il faut plusieurs conditions. La première, c'est l'accessibilité, la deuxième, c'est la ponctualité, la troisième, c'est le coût. Déjà, quand ces trois conditions sont réunies, ça facilite largement les choses. Il y a une quatrième condition, c'est le cadencement. Si vous avez trois trains dans la journée, là où il en faudrait dix, même si les trains sont ponctuels, que la gare est accessible et que le coût est raisonnable, ça ne va pas suffire. Ce qui nous manque en France, c'est une grande ambition pour le mode ferroviaire. Cette grande ambition, l'histoire du mode ferroviaire le prouve, ne peut être réalisée qu'avec de vrais cadencements sur les dessertes. S'il n'y pas un vrai cadencement, les gens se tourneront vers d'autres modes de

transports dès qu'ils le pourront.

Propos recueillis par Jean-Baptiste Allouard, La Gazette Nord-Pas-de-Calais pour
RésoHebdoEco