FerdeFrance
FRENCH RAIL EXCELLENCE

Communiqué de presse

Paris, le 29 juin 2015

Fer de France observe avec beaucoup d'inquiétude nombre de mesures successives prises depuis quelques mois sur le système ferroviaire. Chacune a sa logique propre mais elles sont de nature, en raison de leur effet cumulatif, à ruiner des années d'efforts collectifs de développement des transports publics ferroviaires, avec des effets irréversibles à court terme sur l'emploi, la congestion, la consommation d'énergie fossile, l'export.

Fer de France a interpellé les pouvoirs publics sur les risque qui pèsent sur le mode ferroviaire fin janvier 2015, et a formulé 17 propositions concrètes pour provoquer un rebond de la filière dans tous ses métiers : industrie, ingénieries, opérations, amélioration des réseaux, développement de l'offre, exportation. L'actualité renforce avec vigueur cette nécessité d'alerte.

- **L'abandon de l'Ecotaxe** a des conséquences sur le financement de l'AFITF et du système ferroviaire qui ont été soulignées par l'interprofession. Les recettes de la TICPE ont été nouvellement affectées mais il importe de déboucher rapidement sur un mode de compensation durable. Sinon, dès 2016, court sur le financement des infrastructures un risque de l'ordre de 800 millions d'euros, notamment sur la modernisation du réseau ferré, pourtant urgente.

- **Le troisième appel à projets** pour les transports en commun en site propre, étendu à l'ensemble des transports propres, issu de la loi dite « Grenelle 2 », a vu son lancement retardé jusque fin 2014 ce qui a interrompu la dynamique de projets des collectivités et entamé le potentiel d'études et d'industrialisation ferroviaires. Nombre d'études de projets ferroviaires urbains ont été abandonnées et les projets résiduels sont aujourd'hui conduits sur des bases de financement moins favorables. Aucune orientation n'est donnée concernant un 4^{ième} appel à projets.

- **En Ile-de-France,** la mise en place d'un tarif unique à compter de septembre 2015 représentera un déficit de recettes directes de plus de 400 millions d'euros par an. Le financement du Grand Paris Express reste également incertain dans un contexte où la Société du Grand Paris doit également contribuer au plan de mobilisation pour les transports (décision d'y affecter 2 milliards d'euros en 2014).

- **L'introduction, qui s'annonce massive, d'une offre d'autocars interurbains** n'est pas en soi critiquable. Mais dans la rédaction initiale de la loi, elle faisait l'objet d'une mesure de protection des efforts consentis depuis 15 ans pour le TER en n'introduisant le principe de la libre ouverture des services qu'au-delà de 200 km, conformément à l'avis de l'Autorité de la Concurrence. La réduction de ce seuil à 100 km serait de nature à modifier structurellement les conditions de concurrence pour de nombreuses lignes TER, dont certaines très importantes. Les régions et

l'opérateur ont construit leur modèle économique et leurs choix d'investissement sur des bases différentes, aujourd'hui gravement menacées.

- **Les rehaussements du taux de TVA** de 5,5% à 7% en janvier 2012 puis de 7% à 10% en janvier 2014 ont porté atteinte à l'attractivité de l'offre de transport ferroviaire et collectif par rapport à la voiture individuelle. Ils produisent leurs effets dans une période où, à l'inverse, la baisse structurelle du prix des énergies fossiles se constate de façon nette à la pompe.

  La TVA se situe aujourd'hui en France à un des niveaux les plus élevés. Or la France est un des pays où l'usager direct paie la plus faible part du coût de son transport. En valeur relative, les prix du transport public ont baissé depuis 10 ans. Le ratio de couverture des coûts par l'usager est passé de 39 % à 28%, alors que l'offre s'est développée et modernisée partout. Les politiques tarifaires sont aujourd'hui à leur limite basse et ne peuvent plus garantir la viabilité du système. Une augmentation raisonnable de ce ratio doit être envisagée mais elle n'est admissible que si elle a pour unique objet l'amélioration de l'autofinancement du système de transports publics, et de sa qualité perçue. A cette condition, elle bénéfice directement à l'usager.

  Ces rehaussements ne peuvent que restreindre les marges de manœuvre des collectivités et des opérateurs pour améliorer ces points. Or les collectivités auront besoin de ce levier puisqu'elles vont subir au cours des trois prochaines années des réductions de dotations qui atteindront, au total, 11 milliards d'euros en 2017.

- Loin des objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement **pour le fret ferroviaire** l'interruption annoncée de la suppression du versement de la compensation aux coûts du réseau pour le Fret, versée au gestionnaire de l'infrastructure, se traduirait par un doublement du prix des péages fret et une augmentation de 17% du coût de production global des opérateurs ferroviaires, de nature à remettre en cause gravement la compétitivité du mode ferroviaire pour le transport de marchandises. L'abandon progressif des projets d'autoroutes ferroviaires, notamment sur l'axe Atlantique, offre un mauvais signal pour la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises, déjà malmenée par la compétitivité qui résulte des autorisations de circulations des camions de 44 tonnes et des autres allégements de charges consentis en compensation de l'écotaxe, finalement jamais appliquée.

- **La perspective du relèvement du seuil au-delà duquel les entreprises sont assujetties au versement transport** de 9 à 11 salariés inquiète. Une mesure d'allégement des charges des petites entreprises n'est évidemment pas contestable en soi, et Fer de France qui rassemble nombre de PME la salue. Mais les autorités organisatrices ont souligné que la perte qui en résulterait pour le financement des transports publics pourrait aller jusque 500 millions d'euros. Une telle décision ne peut donc rester sans une mesure d'équilibrage de nature à en compenser les effets globaux.

- Fer de France regrette enfin que la loi de transition énergétique n'ait pas été l'occasion de réaffirmer **un objectif ambitieux de transfert modal** vers les modes propres, sûrs, économes en espace et de faible recours à l'énergie fossile. Un tel signal manque assurément aujourd'hui dans la vision nécessaire au pays et dans l'incitation des acteurs et des investisseurs.

L'attrition de l'offre ferroviaire tant en fréquence qu'en consistance s'affirme désormais comme la conséquence la plus probable. Une telle évolution baisserait alors l'attractivité du transport collectif et par effet « boule de neige », ne pourrait qu'inciter encore davantage à l'usage de la voiture.

Ceci pèse immédiatement et avant tout sur la mobilité des Français, qui relève pourtant d'un besoin fondamental de la vie quotidienne. Au-delà, la place de la France dans les classements internationaux d'attractivité ne peut qu'en souffrir, puisque tous ces classements prennent comme un des critères essentiels la qualité des infrastructures et de l'offre de transports.

L'effet cumulatif de ces mesures conduit de fait à une forte incitation à l'utilisation du mode routier dont la compétitivité différentielle se trouve confortée. Ceci ne peut conduire qu'à une dégradation rapide de la situation de l'investissement dans la filière ferroviaire (fourniture de matériel et de systèmes) mais aussi au-delà de la filière (travaux publics), avec des conséquences immédiates sur l'emploi, déjà quantifiées par la Fédération des industries ferroviaires fin 2014 et par Fer de France en janvier 2015.

L'industrie ferroviaire et ses centaines de PME contributives sont aujourd'hui en danger sur leur propre territoire**. Elles le sont aussi pour l'export.** Fer de France réaffirme que sans un système ferroviaire national attractif, audacieux et innovant, aucune action d'exportation n'est durablement possible**.** La filière martèle avec force qu'elle réalise ses succès dans tous ses métiers grâce à l'exemple de ce qu'elle met en œuvre sur le marché national. En témoignent les centaines de délégations étrangères de tous niveaux reçues chaque année par les membres de Fer de France, et les coopérations qui en résultent. Il est illusoire d'imaginer que l'export puisse ne pas souffrir d'une contraction inédite de la performance et des compétences sur notre territoire.

Ainsi que le montrent ses propositions, Fer de France contribue résolument au débat ouvert sur la performance du système ferroviaire et encourage ses progrès de productivité et d'efficacité. Mais Fer de France déplore certaines **prises de positions hâtives ou excessives**, entendues récemment sur le système ferroviaire français, ses acteurs, sa coordination ou sa sécurité. Dans une économie mondialisée, faite de concurrence internationale d'une extrême dureté où chaque faux pas a des conséquences graves, Fer de France appelle chacun à la mesure et à l'exactitude dans ce débat.

La filière ferroviaire française est la seconde d'Europe, la première pour le trafic des passagers. Elle emploie 240000 emplois en France, dont une large partie non délocalisables, et même 300000 si on inclut l'international. C'est une filière d'excellence du pays, qui possède dans tous ses métiers un ou plusieurs champions internationaux. La filière appelle à une prise de conscience collective du risque qu'elle encourt aujourd'hui. Elle mobilise elle-même toutes ses forces pour sa propre efficacité.

Fer de France n'imagine pas que la France puisse animer l'esprit de la conférence de Paris sur le Climat en décembre 2015 avec en toile de fond, un recul sans précédent de l'investissement de performance pour son système ferroviaire urbain et national, et l'absence de toute réaffirmation forte d'une priorité au transfert modal.

A propos de Fer de France :

Crée en 2012, Fer de France est l'association interprofessionnelle du transport ferroviaire qui associe tous les acteurs publics et privés de la filière, laquelle emploie plus de 300 000 personnes en France : autorités organisatrices de transport (GART et ARF), les représentants des industriels (Fédération des industries ferroviaires et Alstom) les opérateurs (UTP, SNCF, RATP), les gestionnaires d'infrastructures (SNCF-Réseau, Eurotunnel) et des ingénieristes (Syntec Ingénierie).
L'objectif de Fer de France est, dans le respect des règles de concurrence, de promouvoir l'efficacité du système ferroviaire sur le marché national en travaillant sur toutes les dimensions collectives (formation, innovation…) et de favoriser le développement de la filière françaises sur les marchés mondiaux.

contact@ferdefrance.fr
@Fer_de_France
+33 01 85 07 89 43

www.ferdefrance.fr

Fer de France
21 rue d'Alsace
75010 Paris France