



FNAUT

transport
consommation
environnement

Communiqué

15 septembre 2016

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Les difficultés de l'industrie ferroviaire française : la FNAUT propose des solutions de fond

Une politique anti-ferroviaire

Alors que le gouvernement soutient fortement l'industrie routière (primes à la casse, subventions à l'achat de voitures dites « propres »), ses choix pénalisent le mode ferroviaire et sont pour une large part responsables des difficultés, prévisibles de longue date, rencontrées par Alstom :

- relance des travaux routiers dans les Contrats de plan Etat-Régions, et du programme autoroutier ;
- sous-investissement sur le réseau ferré, qui se dégrade et se contracte ;
- abandon de l'écotaxe poids lourds, report de l'autoroute ferroviaire atlantique, libéralisation improvisée du transport par car, suppression de trains Intercités et de la plupart des trains de nuit ;
- baisse des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales, qui les pousse, pour obtenir des économies à court terme, à réduire l'offre de transport collectif et à privilégier l'autobus ou l'autocar dans des situations où le tramway ou le train répondraient mieux aux besoins à moyen terme.

Une politique industrielle défaillante

Des choix irrationnels, voire des commandes inutiles (40 rames de TGV Euroduplex), sont souvent imposés par l'Etat à la SNCF et à la RATP. Inversement, des commandes indispensables sont reportées.

- Les commandes de matériel doivent correspondre aux besoins des usagers, en quantité et en qualité (le confort du matériel Intercités doit être adapté aux trajets à longue distance ; des rames TGV de faible capacité doivent permettre d'augmenter les fréquences) ;
- Les constructeurs ferroviaires doivent s'adapter aux exigences légitimes des opérateurs.
- Les appels d'offres des opérateurs doivent faire jouer systématiquement la concurrence, afin de favoriser l'innovation et une baisse des coûts. Ils doivent être plus restreints, les « giga-contrats » engendrant des pratiques anti-concurrentielles.

De nouvelles sources de financement sont indispensables

Des rentrées considérables d'argent public peuvent être obtenues en introduisant une véritable fiscalité écologique. Cette démarche, facilitée par l'effondrement du prix du pétrole, est légitime : elle consiste à appliquer le principe pollueur-payeur aux modes routier et aérien.

Il sera alors possible de lancer le 4^{ème} appel à projets de transports collectifs urbains en site propre, prévu par le Grenelle de l'environnement et écarté par l'actuel gouvernement, et de répondre à la forte demande de dessertes ferroviaires de banlieue et Intercités.

La FNAUT demande au gouvernement de mettre en œuvre une politique ferroviaire ambitieuse, d'obliger la SNCF à se recentrer sur ses activités ferroviaires, de faire jouer la concurrence dans tous les segments de la filière ferroviaire afin de renforcer la compétitivité du rail, et de ne pas se contenter d'expédients préjudiciables aux opérateurs, aux usagers des transports et aux contribuables.

Contacts presse :

- Bruno Gazeau, président de la FNAUT, tél. 06 76 73 31 09
- Jean Lenoir, vice-président, tél. 06 19 09 78 89
- Jean Sivardière, vice-président, tél. 04 76 75 23 31