



[J'aime cette Page](#)
[Partager](#)

Soyez le premier de vos amis à aimer ça.



## Nos dossiers thématiques

### Le transport par autocar libéré



- 
[UberPOP, l'application controversée](#)
- 
[L'avenir des Intercités dans les mains de l'État](#)
- 
[L'autopartage surfe sur la mobilité collaborative](#)
- 
[Pourquoi les VTC attirent tant de convoitises ?](#)

[Voir tous les dossiers](#)

## Partenaires

### UTP

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires

### FNTV

Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

### KLESIA

Protection et innovation sociales

### FER DE FRANCE

Lieu d'échange et de rassemblement de la filière ferroviaire française

## Qu'attendez-vous des nouvelles Régions qui sont les autorités organisatrices des TER ?

Nous en attendons beaucoup. Quels seront leurs moyens ? Elles s'estiment obérées par "l'inflation ferroviaire" et par leur niveau d'endettement qui ne leur permet pas de financer de nouvelles rames. Elles sont aujourd'hui tentées de se replier vers l'autocar. Il est vrai qu'elles ont déjà renouvelé leur matériel roulant, même s'il existe encore des besoins. Seule l'Île-de-France fait exception.

## Vous êtes également inquiet en ce qui concerne les plans de charge pour les TGV ?

Un partenariat a été passé entre la SNCF, Alstom et l'Ademe pour développer le TGV du futur. Mais il reste à ce jour énormément d'inconnues sur la quantité de rames qui seront commandées, les objectifs de prix, les spécifications techniques, et surtout le planning de démarrage de la production.

La chaîne de production des TGV Euroduplex va s'arrêter dès 2020. Rien ne dit que le TGV du futur prendra alors le relais. Ce sont ainsi les sites de Belfort, Reichshoffen et Aytré (La Rochelle) qui n'auraient plus de charge sur le segment grande vitesse.

## Dans ce contexte, la FIF prône de se tourner vers de nouveaux débouchés...

Nous sommes actuellement totalement dépendants de la commande publique pour le ferroviaire : État-Régions-SNCF. Or, nous savons que l'argent est devenu rare.

S'il y avait une ouverture maîtrisée à la concurrence sur l'exploitation des lignes régionales, inter-cités, voire nationales, cela aurait forcément une incidence sur la demande de matériel roulant même sous une forme de Roscos [location du matériel roulant à des sociétés]. En Allemagne, tous segments confondus – du tramway au train à grande vitesse, les commandes passées par les concurrents de la DB à l'industrie ferroviaire allemande représentent 20% du marché du matériel roulant, soit plus de 1 milliard d'euros par an.

## Est-ce que l'infrastructure est également menacée de ralentissement ?

Si on regarde les objectifs affichés, la situation est moins inquiétante que pour le matériel roulant. Quatre LGV sont en cours d'achèvement et il y a un énorme besoin de régénération et de modernisation du réseau. Cependant, notre infrastructure continue de vieillir au niveau technique. Et la question du financement de ces travaux reste plus que jamais cruciale, car l'effort de modernisation du matériel roulant n'est pertinent que si un même effort est réalisé au niveau du réseau.

Or, nous faisons face à un endettement croissant de SNCF Réseau à raison de 1,5 milliard d'euros par an. Pour des projets comme Eole par exemple [prolongation du RER E], un jour, on nous annonce que le financement est bouclé ; le lendemain, qu'il manque encore de l'argent... Il y a encore à ce jour un flou sur le financement entre l'État et la Région.

## Est-ce que la France pourrait bénéficier du plan Juncker pour financer la régénération et la modernisation de son réseau ferré ?

La Banque européenne d'investissement (BEI) nous a répondu que c'était tout à fait envisageable. Nous pourrions certainement obtenir plusieurs centaines de millions d'euros sur cinq ans. Les premiers arbitrages rendus ne vont pas dans ce sens, mais rien n'est encore définitivement bouclé.

## Quelle autre solution propose la FIF ?

Nous devons remettre à plat notre modèle économique et l'axer davantage sur la performance économique et l'innovation. Au mois de mai 2015, j'ai proposé à Jacques Rapoport [président de SNCF Réseau] de mettre en place une coopération avec les industriels et l'ingénierie afin de réduire les coûts d'investissement. L'idée serait de gagner entre 10 et 20% grâce à la réalisation de travaux de modernisation du réseau sous forme de conception-réalisation-maintenance.

Jacques Rapoport nous a répondu officiellement qu'il était prêt à mener des expérimentations communes. Nous attendons ses propositions sachant que nous lui avons déjà suggéré de mettre en œuvre une expérimentation ERTMS sur Marseille-Vintimille.

## Nos champions français sont-ils suffisamment armés face à la concurrence internationale ?

La mondialisation de ce marché entraîne une concentration et une consolidation du secteur qui apparaissent inévitables. Auparavant, seules trois-quatre entreprises répondaient à un appel d'offres pour du matériel roulant, aujourd'hui il y a davantage de concurrence – les Chinois, les Japonais, les Coréens mais aussi des Européens tels que les Polonais, les Espagnols, les Suisses.

Dans les deux-trois ans à venir, de nouvelles alliances stratégiques devront nécessairement se nouer... On ne peut que souhaiter que la filière française en ressorte renforcée.

## Comment les PME françaises de la filière peuvent-elles rester compétitives ?

La FIF encourage la constitution et la consolidation de clusters, car nous pensons que c'est malgré tout plus simple et plus rapide que de créer des ETI en France. Il en existe déjà quatre. Si l'on prend l'exemple de MecateamCluster, qui rassemble plus de 80 entreprises qui ont de très bonnes synergies. Il détient une expertise et un centre d'essais reconnus, et dispense des formations qui sont également reconnues par l'Éducation nationale. MecateamCluster a tous les atouts pour développer son business à l'international.

## La FIF a lancé, fin 2014, Rail Export qui vient en soutien des petites entreprises. Pourquoi ?

Il y a énormément de PME-PMI qui réalisent moins de 10 millions d'euros de chiffre d'affaires dans cette filière, plusieurs dizaines ont vocation à se développer fortement à l'export.

En premier lieu, nous leur proposons une expertise juridique et technique en amont. Puis, avec Business France, nous leur offrons un soutien sur place via les services économiques des ambassades. Nous mettons aussi à leur disposition des experts de grands groupes industriels français.

Nous ne recherchons pas "le grand export" pour des raisons liées à la taille et la culture de ces PME-PMI. Avec Business France, nous avons ainsi identifié quatre zones géographiques – Turquie, Maghreb, CEI et Québec.

Nous espérons que cette action leur rapportera plusieurs dizaines de millions d'euros de chiffre d'affaires supplémentaires par an et créera plusieurs centaines d'emplois, ce qui n'est pas négligeable.

## Dans ce contexte économique difficile, les partenaires sociaux discutent de la future convention collective ferroviaire qui aura un impact sur l'économie de la filière...

La FIF n'a pas de légitimité à s'exprimer sur cette question puisque c'est l'UTP qui négocie avec les syndicats. Nous ne pouvons simplement souhaiter que la discussion aboutisse à un accord et que cette convention collective permette une plus grande flexibilité dans le système ferroviaire.