

Infrastructures : RFF et les régions tirent le signal d'alarme

Le 9 juillet 2014, l'Association des régions de France et la région Midi-Pyrénées, ont organisé, en partenariat avec le magazine Transport public et MobilCités, un débat sur le transport ferroviaire et la dynamique territoriale. Alors que les régions ont "sauvé" le TER en investissant massivement, elles sont aujourd'hui étranglées financièrement pour poursuivre sur cette lancée. Une situation qui menace à court terme la filière industrielle ferroviaire puisque les perspectives de commandes publiques sont remises en question, faute de nouvelles sources de financement. C'est également le cas pour les projets d'infrastructures.

L'optimisme n'était pas de mise à Toulouse, le 9 juillet 2014, lors du colloque organisé par l'Association des régions de France (ARF) sur le transport ferroviaire et la dynamique territoriale. En cause, l'absence de lisibilité et les incertitudes quant au financement. Car, si les régions ont pu sauver le TER en investissant massivement, elles sont, aujourd'hui, à bout de souffle. Elles ne sont plus en mesure de poursuivre sur leur lancée, en particulier, pour développer l'offre et renouveler le matériel roulant afin de répondre aux besoins de déplacement.

L'une des solutions consiste à trouver une meilleure articulation entre les services régionaux et nationaux. C'était d'ailleurs le premier thème abordé lors du colloque organisé par l'ARF, en partenariat avec le magazine Transport public et MobilCités. Principal motif d'inquiétude : le devenir des trains d'équilibre du territoire, maillon important entre le TER et le TGV. "Dans le bilan des cinq ans de convention des TET, le nombre de services a baissé de 10% tandis que le déficit a augmenté", a souligné Jean Lenoir, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers du transport (Fnaut).

Etat de disette budgétaire

Le second débat a porté sur la filière ferroviaire, atout majeur du développement régional. L'état de disette budgétaire frappe, également, ce secteur industriel ainsi que les projets d'infrastructures. "Nous traversons une période difficile car les moyens et les capacités de l'Etat sont obérées par des choix passés", a expliqué Philippe Duron, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Des moyens également obérés par des choix présents comme la suppression de l'écotaxe qui remet en question un certain nombre de projets. "Pour engager 30 milliards d'euros de travaux d'ici 2030, il aurait fallu donner 2,5 milliards d'euros à l'AFITF. Mais, tout cela reposait sur l'écotaxe qui aurait généré 1,2 milliard d'euros par an, dont 760 millions pour l'AFITF", a rappelé Philippe Duron. Or, l'instauration du péage de transit poids lourds, décidé par le gouvernement, rapportera "seulement" entre 550 et 560 millions d'euros. "Après déduction du loyer versé à Ecomouv, il restera environ 200 millions. Ce faible revenu ne sera pas à la hauteur des besoins".

Taxer les autoroutes ou le diesel?

Parmi les pistes explorées pour trouver des recettes complémentaires, figure la mise à contribution des sociétés d'autoroute. "Cela va être difficile d'agir en ce sens, car elles sont déjà taxées. Si nous augmentons cette ponction, cela remettra en cause l'économie des contrats entre l'Etat et les sociétés concessionnaires", a poursuivi Philippe Duron. Autre solution envisagée : accroître de quelques centimes le prix du diesel. "Cela aurait le double intérêt de rapprocher le prix du gazole de celui de l'essence et de donner un signal fort pour réduire le nombre de véhicules diesel". Cette solution générerait des recettes qualifiées de "conséquentes" par le président de l'AFITF, "même si elles ne permettront pas de financer l'ensemble des projets". Selon la Fnaut, 1 centime de TIPP sur le gazole rapporterait 400 millions d'euros.

RFF tire le signal d'alarme

L'optimisme n'était pas non plus de mise du côté de RFF pour qui la priorité est la rénovation du réseau existant. "L'ordre de grandeur des investissements se chiffre en milliards d'euros pendant au moins 15 ans", a indiqué Jacques Rapoport, président de RFF. En quelques chiffres, les quatre lignes à grande vitesse en construction représentent un investissement de 18 milliards d'euros, soit 3 à 4 milliards par an. Il faut également prévoir 1 milliard par an pour les Contrats de plan Etat-région (CPER), auxquels s'ajoutent entre 1 à 2,5 milliard d'euros destinés à la rénovation des voies. Autrement dit, RFF traverse une période de dépenses très élevées. "Je suis obligé de tirer le signal d'alarme car les investissements initialement prévus pour le développement seront dédiés à la rénovation". Des chantiers considérables sur lesquels RFF ne peut pas faire impasse pour des questions de sécurité. "De ce fait, certains projets seront différés", a reconnu Jacques Rapoport, en réponse à une interpellation de la région Rhône-Alpes.

Inquiétude chez les constructeurs

Les constructeurs de matériel roulant sont aussi particulièrement inquiets. Selon la fédération des industries ferroviaires (FIF), cette filière a enregistré, en 2012, un chiffre d'affaires de 4,24 milliards d'euros, dont 3,13 milliards réalisés sur le marché intérieur et 1,09 à l'exportation. Ce secteur compte 300 entreprises, employant environ 21 000 personnes. D'où la nécessité de trouver des financements externes pour soutenir et valoriser cette filière porteuse d'emplois. Or, les plans de production se lissent. Ainsi l'exemple d'Alstom : "La lisibilité du plan de charge nous fait cruellement défaut aujourd'hui", a constaté Jacques Beltran, directeur commercial France d'Alstom Transport. "En grande vitesse, la production s'arrêtera à La Rochelle en 2019". En TER et TET, la situation est encore plus critique. "En Alsace, l'ingénierie se terminera fin 2015 et la production en 2016. C'est par conséquent difficile de continuer à innover".

Le mensuel Transport public consacrera un numéro spécial sur ce colloque en septembre 2014.

[Intercités](#) | [Régional](#) | [TER](#) | [TGV](#)