



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

matériel de transports

Question écrite n° 118210

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur un récent rapport de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale relatif au soutien à l'industrie ferroviaire. En ce qui concerne le fleuron français, le TGV, force est de constater que le succès commercial n'est pas au rendez-vous, ce qui confirme les récentes commandes de par le monde qui, comme par exemple en Russie, ont alloué le marché à l'Espagnol Talgo. Dès lors, il est bien franco-français de vouloir créer un Airbus ferroviaire. Cet Airbus ferroviaire, s'il n'ignore pas l'ensemble des constructeurs européens, veut se centrer sur Alstom et Siemens. Or aujourd'hui, Ansaldo Breda en Italie, Bombardier partiellement installé en France à Crespin et Talgo en Espagne ont des capacités intéressantes de répondre au marché en faisant front aux productions asiatiques et en particulier chinoises. En tout état de cause, une répartition équitable des modules sur l'ensemble de ces constructeurs sera moins porteuse pour Alstom, qui ne sera retenu que pour ses modules compétitifs au niveau mondial. Plus généralement, il semble que le ferroviaire reste en France un sujet porteur de discussion en particulier par son poids syndical. Or pour être efficace, le ferroviaire ne doit pas être politique ou syndical mais doit prouver son utilité économique à soutenir les entreprises françaises au travers d'un outil performant. Tel n'est pas le cas aujourd'hui et pour preuve il y a effondrement du fret ferroviaire et les services TGV très sous tarifés, ne peuvent plus atteindre les objectifs assignés. En LGV, il est à noter qu'à ce jour, l'Espagne dispose du plus long kilométrage de lignes à grande vitesse au monde et que, comme en Allemagne, une vraie synergie existe entre réseau grande vitesse et lignes conventionnelles. En fret, la commission propose de relancer la construction de wagons en France alors que le parc est largement excédentaire et immobilisé. Cela reflète la conception des affaires à la française où la politique a perdu sa logique économique. En effet, sans jamais avoir atteint les équilibres permettant d'apporter un outil performant à la France, le chemin de fer veut constamment casser le dispositif existant au profit d'un nouvel outil neuf qui de fait aspire tous les moyens financiers et anéantit les infrastructures toujours très capacitaires car sous utilisées mais rendues obsolètes. Dès lors, l'État avant de soutenir le futur, doit rattraper son retard sur l'entretien de l'existant. L'État seul actionnaire de la SNCF, doit imposer avant de ferrailer un parc de wagons atteint lui aussi par « le renoncement de maintenance », leur remise à niveau car ils sont d'un coût intéressant. Les wagons garés à Saint-Avoid sont l'exemple même du potentiel de commandes à passer à l'industrie ferroviaire et de ce qui doit se faire. Par exemple, un plan locomotives a permis de soutenir Alstom. Ces locomotives qui ont fictivement soutenu Alstom sans retombées sur la compétitivité du ferroviaire et bien au contraire, imposent de prendre en compte un parc SNCF à amortir à 100 %. En effet, de grosses commandes ont été passées. Elles ont généré le garage et le ferrailage de plusieurs centaines de locomotives amorties qui auraient pu produire à un coût intéressant en obligeant leur remplacement par un effectif en surnombre de locomotives neuves à amortir à 100 % et dont le nombre excédentaire oblige à les garer, neuves, sans utilisation.

Texte de la réponse

L'industrie ferroviaire est l'un des fleurons technologiques de la France. Elle représente 21 000 emplois, hors SNCF et RATP, et 4,1 Mdeuros de chiffre d'affaires sur le territoire français, dont un quart à l'exportation, qui contribue positivement à notre balance commerciale. C'est donc un enjeu national et, en parallèle avec les initiatives lancées par le Gouvernement, l'Assemblée nationale s'est saisie de ces questions, en créant une commission d'enquête, qui a rendu son rapport le 15 juin 2011. Tous les éléments complémentaires à ce rapport sont utiles pour le Gouvernement et ont alimenté, au même titre que le rapport lui-même, les assises du ferroviaire, lancées le 15 septembre 2011, et en particulier les travaux de la commission de la filière ferroviaire française. Les points suivants peuvent cependant d'ores et déjà être notés : en premier lieu, la notion d'Airbus du ferroviaire porte un message important : la filière ferroviaire française doit prendre en compte la dimension européenne (pas uniquement franco-allemande). En ce sens, cette référence aéronautique est essentielle pour faire changer les approches traditionnelles et inciter à l'innovation, y compris dans les modes d'organisation. Mais les modalités de partenariats éventuels entre les entreprises concernées, si les Gouvernements s'engagent dans cette voie, restent largement à définir. Par ailleurs, l'ambition de la filière ferroviaire française à l'export n'est pas limitée au TGV. La grande vitesse est un segment emblématique des performances technologiques françaises, mais sur lequel la concurrence est très forte, et il ne représente qu'une fraction du marché ferroviaire mondial. De plus, sa pertinence peut être très variable d'un pays à l'autre en fonction de la géographie. Enfin, le ferroviaire est un système complexe dans lequel le prix d'acquisition du matériel et des équipements n'est pas toujours prépondérant par rapport aux coûts de maintenance et d'exploitation. À ce titre, le remplacement d'un wagon de fret ou d'un engin moteur, même quand il n'est pas en fin de vie, peut être la meilleure solution économique dans une logique de coût complet et pour mieux s'adapter aux besoins, notamment d'interopérabilité, ainsi qu'aux normes en vigueur (concernant par exemple l'amiante). Cependant et au-delà du sujet spécifique de tel ou tel équipement, une question essentielle concerne le transport ferroviaire de marchandises, dont le Gouvernement a fait une priorité avec l'engagement national pour le fret ferroviaire. L'ambition du Gouvernement n'est pas de soutenir artificiellement des activités dont on accompagnerait le déclin, mais de leur redonner le dynamisme dont ce secteur a besoin face à la concurrence et à la productivité du transport routier. Le recul du fret ferroviaire n'est pas une fatalité, c'est par sa compétitivité et sa qualité de service qu'il regagnera ses parts de marché.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 118210

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 septembre 2011, page 10020

Réponse publiée le : 20 décembre 2011, page 13393