POUR UNE INDUSTRIE FERROVIAIRE FRANÇAISE COMPÉTITIVE, DURABLE ET INNOVANTE EN EUROPE ET À L'INTERNATIONAL

NOS PROPOSITIONS DE LA FÉDÉRATION DES INDUSTRIES FERROVIAIRES POUR LA LÉGISLATURE EUROPÉENNE 2024-2029

fédération des industries ferroviaires
"Les voies du progrès"

L'ÉDITO

Face à l'urgence écologique, les cinq dernières années ont été marquées par l'émergence de politiques européennes ambitieuses, incarnées par le Green Deal, qui reconnaissent enfin **le transport ferroviaire comme la colonne vertébrale d'une mobilité verte.**

Le secteur des transports étant responsable d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, les politiques visant à décarboner l'ensemble des modes de transport sont nécessaires. Toutefois, il est illusoire de penser qu'une **mobilité verte est possible sans une Europe du ferroviaire,** qui permettra de réaliser un report modal massif vers le transport ferroviaire, **qui ne représente que 0,3 % des émissions totales de gaz à effet de serre[1].**

L'Europe du ferroviaire est également un **outil stratégique pour la cohésion des territoires, la réindustrialisation et la décarbonation de l'économie, afin d'avoir une Europe compétitive et souveraine**. L'industrie ferroviaire française qui figure dans le top 3 mondial, grâce à ses grands groupes internationaux et ses TPE, PME et ETI innovantes, se retrouve en première ligne pour réaliser cette Europe du ferroviaire.

Pour y parvenir, des études récentes[2] estiment le besoin d'un **investissement annuel en Europe, de 47 milliards d'euros[3], destinés au transport ferroviaire jusqu'en 2050**. Ces importants investissements doivent être programmés par des plans stratégiques nationaux, pour avoir un développement coordonné de réseaux de transport performant, interopérable et décarboné entre les États membres, afin de créer un choc d'offre des services ferroviaires, qui augmentera la part modale du ferroviaire et permettra ainsi la réalisation de l'Europe du ferroviaire, si cruciale pour la compétitivité européenne.

L'augmentation des investissements doit être accompagnée d'un **cadre réglementaire stable, adapté aux besoins industriels, et doté d'une visibilité sur son évolution à long terme,** afin de renforcer la performance industrielle de la filière ferroviaire française.

Nos cinq dernières années ont également été marquées par des crises et un contexte de concurrence internationale accrue, qui ont rappelé l'importance stratégique des réseaux de transport pour le fonctionnement de nos chaînes d'approvisionnement, de nos industries, de nos économies et de nos sociétés.

PATRICK JEANTET
PRÉSIDENT DE LA FIF

Pour créer un espace ferroviaire unique européen performant, il est **primordial de mieux protéger le marché intérieur,** face à des entreprises provenant, d'États tiers, qui bénéficient de subventions publiques créant des distorsions de la concurrence.

Notre industrie est également une industrie d'avenir et du futur où le **déploiement de technologies numériques et l'acquisition de nouvelles compétences**, notamment digitales, par la main d'œuvre optimisera la performance industrielle. Au vu de la montée en charge qui se profile à moyen terme, ces progrès qui amélioreront la qualité du réseau et des opérations de transport, doivent être accompagnés par un renforcement des financements à l'innovation, la formation et l'emploi.

Le plaidoyer de la Fédération des Industries Ferroviaires pour la prochaine législature européenne 2024 – 2029, présente les principaux défis et solutions pour créer une Europe du ferroviaire afin de décarboner et réindustrialiser l'économie européenne. En tant que **parlementaire européen vous pourrez exercer une influence au niveau européen et national**, pour agir concrètement en faveur d'une mobilité décarbonée, accessible à toutes et tous et qui contribue à la réindustrialisation européenne.

Ce document s'adresse également à vous, responsables politiques et acteurs de la société civile, qui souhaitez davantage de transport ferroviaire. **La Fédération des Industries Ferroviaires se tient prête pour vous rencontrer et expliquer nos enjeux,** et présenter nos industriels présents sur l'ensemble du territoire.

[1]Notre-Environnement " Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports" - 2021
[2]Institut pour l'économie pour le Climat – « Déficit d'investissement Climat européen » - 2024
[3] Commission Européenne – Analyse d'impact pour un objectif de réduction des émissions à horizon 2040, Part

SOMMAIRE

La FIF et ses adhérents 4

Les chiffres des industriels du ferroviaire 5

Le constat de la FIF 6

Les sept thèmes prioritaires de l'industrie ferroviaire pour les cinq prochaines années 7

Nos priorités 8

LA FIF ET SES ADHÉRENTS

La FIF fédère la filière de l'industrie ferroviaire française.
Les industries de la filière ferroviaire regroupent les matériels roulants, les équipements, roues et essieux, la signalisation, le contrôle et communication, les infrastructures ainsi que la réparation, le reconditionnement et la maintenance.

- 700 adhérents directs et indirects
- 6 groupements métiers
- 6 clubs techniques
  10 GT transfilières
- 7 permanents
  1 V.I.E.
- 2 secrétariats assurés
  CORIFER & CS2F

LES GROUPEMENTS DE LA FIF

1. Équipementiers du Matériel Roulant

Le groupement Équipementiers, allie expertise et innovation pour fournir des équipements diversifiés, de composants de traction aux systèmes passagers, contribuant ainsi à la modernisation et à la durabilité du matériel ferroviaire mondial.

2. Signalisation

Cœur de la sécurité ferroviaire, le groupement Signalisation excelle dans la conception de systèmes avancés de contrôle-commande. Nos membres garantissent la fluidité du trafic grâce à des équipements de précision, contribuant à l'interopérabilité européenne et à la compétitivité mondiale de l'industrie ferroviaire.

3. Infrastructure

Le groupement Infrastructure, pilier central de l'industrie ferroviaire, orchestre la conception, la construction et la maintenance des infrastructures. Engagés pour la durabilité et l'efficacité, nous façonnons un réseau ferroviaire moderne, connecté et résilient.

4. Technologies numériques

Le groupement des technologies numériques façonne l'avenir ferroviaire avec des solutions innovantes, axées sur la digitalisation pour optimiser l'efficacité, la sécurité et la connectivité. Favorisant l'interopérabilité à l'échelle européenne, nous contribuons à la compétitivité mondiale du secteur grâce à notre expertise en systèmes embarqués, capteurs intelligents et logiciels avancés.

5. Maintenance et économie circulaire

Le groupement de la maintenance et de l'économie circulaire de la FIF regroupe les entreprises dont l'objectif vise à prolonger la durée de vie des matériels existants pour pallier la pénurie de matériels neufs, valoriser les équipements exploitables, et développer le parc roulant.

6. Railway Business Clusters

Les clusters régionaux, au cœur des territoires, stimulent l'innovation ferroviaire locale en résolvant des défis spécifiques, favorisant le développement économique, et renforçant la collaboration pour une mobilité durable.

LES CHIFFRES DES INDUSTRIELS DU FERROVIAIRE

2 000

entreprises,
dont 90 % de PME

200 000

emplois directs

5 Mds€

de chiffre d'affaires,
dont 26 % à l'export

LE TRANSPORT FERROVIAIRE REPRÉSENTE MOINS DE 0,3% DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN FRANCE.

0,3 %

La filière industrielle ferroviaire française figure dans le **top 3 mondial**

LE TGV C'EST 114 FOIS MOINS D'EMISSION DE CO_2 QUE LE VÉHICULE INDIVIDUEL

LE FRET FERROVIAIRE ÉMET 9 FOIS MOINS DE CO_2 QUE LE FRET ROUTIER

LE CONSTAT DE LA FIF

L'Europe du ferroviaire est indispensable pour la décarbonation et la réindustrialisation de l'économie : Les freins à sa réalisation

Les atouts de l'industrie ferroviaire française

- Une industrie primordiale pour la mobilité du quotidien des européens et pour la lutte contre le changement climatique
- Une filière non délocalisée et indispensable pour le développement économique et la cohésion sociale au sein des territoires.
- Une filière d'excellence et stratégique grâce à ses champions industriels et PME et ETI innovantes, qui contribuent au rayonnement international de la France.

Les obstacles au développement de l'industrie ferroviaire française

- Des investissements insuffisants pour le développement d'une mobilité verte
- Une sur-spécification et instabilité réglementaire n'améliorant pas la sécurité ferroviaire et limitant la productivité de l'industrie
- Une pénurie de main d'œuvre et une inflation persistante affectant la chaîne d'approvisionnement

Une Europe du ferroviaire est impossible, sans une industrie ferroviaire française à forte compétitivité

1. La réalisation d'une mobilité décarbonée menacée
2. Un développement économique réduit sans un secteur ferroviaire performant
3. Des coûts supplémentaires limitant la performance de la filière ferroviaire

LES SEPT THÈMES PRIORITAIRES DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

NOS PRIORITÉS

1 Des investissements massifs en faveur des transports durables pour une mobilité verte en Europe

- **Priorité n°1** : Une augmentation importante des investissements dans le système ferroviaire pour créer un choc d'offre de services afin d'avoir une hausse de la part modale du transport ferroviaire
- **Priorité n°2** : Inviter les États membres à se doter d'un plan national d'investissement à long terme pour un développement coordonné du transport ferroviaire

2 Un cadre réglementaire stable, prévisible et adapté aux réalités industrielles pour une Europe du ferroviaire

- **Priorité n°3** : Établir un moratoire sur l'établissement de nouveaux STI afin de réévaluer la stratégie ferroviaire et ses implications en matière réglementaire
- **Priorité n°4** : Un cadre réglementaire accompagnant les transformations actuelles pour la réalisation de l'industrie ferroviaire du futur

3 Une industrie ferroviaire française compétitive face à une concurrence internationale accrue

- **Priorité n°5** : Renforcer la vigilance des institutions européennes sur la protection du marché intérieur
- **Priorité n°6** : Une industrie ferroviaire contribuant au rayonnement international de l'UE

4 Attirer et former de nouvelles compétences au sein d'une industrie d'avenir à fort impact social et sociétal

- **Priorité n°7** : Augmenter les financements européens en faveur de la formation et l'emploi dans le secteur industriel
- **Priorité n°8** : Créer l'Erasmus du ferroviaire pour renforcer l'impact positif de la filière, son inclusivité, sa diversité et l'interopérabilité des compétences de sa main d'œuvre

5 Renforcer l'innovation au sein de l'industrie ferroviaire européenne

- **Priorité n°9** : Poursuivre et augmenter les fonds à l'innovation post 2027
- **Priorité n°10** : Faciliter l'accès aux PME aux financements européens

6 Une filière ferroviaire connectée, intelligente et durable

- **Priorité n°11** : Accélérer le déploiement de l'ERTMS sur le RTE-T en intégrant une meilleure reconnaissance des spécificités de l'industrie ferroviaire en matière de cybersécurité
- **Priorité n°12** : Soutenir le développement d'une filière durable ancrée dans l'économie circulaire

7 Le fret ferroviaire au cœur du système logistique pour une économie européenne décarbonée

- **Priorité 13** : Des politiques européennes et nationales cohérentes pour un report modal massif vers le fret ferroviaire

DES INVESTISSEMENTS MASSIFS EN FAVEUR DES TRANSPORTS DURABLES POUR UNE ÉCONOMIE DÉCARBONÉE

Priorité n°1 : Une hausse importante des investissements dans le système ferroviaire pour créer un choc d'offre se services afin d'augmenter la part modale du transport ferroviaire

Pour lutter contre le réchauffement climatique, l'Union européenne prévoit, à horizon 2050, une réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport de -90 % par rapport à 1990. Pour rappel, le transport est l'unique secteur à avoir connu une augmentation de ses émissions de gaz à effet de serre depuis 1990.

Une mobilité verte et une économie décarbonée ne sont possibles que par un développement conséquent du transport ferroviaire. En effet, le train est à la fois ancré dans la mobilité du quotidien des européens et l'unique mode de transport décarboné car électrifié. Cette décarbonation sera réalisée également à l'aide d'un report modal massif vers le fret ferroviaire et la réalisation du réseau transeuropéen de transport, qui facilitera l'accès au réseau en Europe.

Pour y arriver, des récentes études[1] estiment qu'il faudrait uniquement pour le réseau ferroviaire, un investissement annuel[2] en Europe, de 47 milliards d'euros jusqu'en 2050. Toutefois, en 2022, seulement 18 milliards d'euros d'investissements ont été réalisés.

Une augmentation considérable des financements européens pour le développement du transport ferroviaire est donc primordiale. La FIF demande donc, lors du prochain **cadre financier pluriannuel 2028 – 2034, une hausse significative des fonds structurels et programmes européens dans le système ferroviaire.**

En effet, cette **hausse créera un choc d'offre de services ferroviaires, qui contribuera directement à augmenter la part modale de voyageurs et de marchandises du transport ferroviaire.**

La FIF souhaite en particulier une **augmentation et une intensification des investissements de la partie Transport du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.** En effet, cette hausse des financements permettra, conformément aux objectifs du règlement pour la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), d'achever respectivement le réseau central, global et élargi d'ici à 2030, 2040 et 2050. Ce qui favorisera l'interopérabilité du transport ferroviaire, par le soutien de technologies et projets clés, tels que le développement de l'ERTMS et la réalisation de lignes transfrontalières.

La FIF appelle également **la Banque Européenne d'Investissement (BEI) à intensifier son soutien financier** vers le développement de projets de transports durables au sein des territoires locaux.
Cette augmentation permettra non seulement de réaliser la décarbonation des transports, mais il améliorera également la qualité et la performance du réseau ferroviaire en Europe.

Priorité n°2 : Inviter les États membres à se doter d'un plan national d'investissement à long terme pour un développement coordonné du transport ferroviaire

Au vu des besoins d'investissements massifs et des actuels objectifs pour parvenir à une Europe du ferroviaire, de nombreux projets sont soit en pleine conception soit en cours de réalisation au sein des États membres.

[1] Institut pour l'économie pour le Climat – « Déficit d'investissement Climat européen » - 2024
[2] Commission Européenne – Analyse d'impact pour un objectif de réduction des émissions à horizon 2040, Part 3 P 176

Face à cette montée en charge industrielle et pour réaliser efficacement cette « *nouvelle donne du ferroviaire* », **il est indispensable d'avoir au sein des États membres, une vision des financements sur le moyen et long terme.**

Ces plans nationaux d'investissements, sont essentiels puisqu'ils permettront de préciser les financements nécessaires et d'assurer la pérennité de ces ressources. Ils apporteront également une vision globale à la fois au niveau national et européen, afin de suivre la réalisation et l'avancement des projets de manière coordonnée.

Cette stabilité et visibilité financière sont impératives pour la compétitivité de l'industrie, car elles répondent au "temps long du ferroviaire" et aux délais industriels nécessaires pour mobiliser les ressources de production, ajuster les investissements Adhoc et quantifier les moyens humains (recrutement et formation).

Par ailleurs, à la suite de la révision de la directive ETS, qui crée à partir de 2027, un nouveau système d'échange de quotas d'émissions, qui inclura notamment le secteur du transport routier, **la FIF propose, ainsi, que toute ou partie des recettes fiscales perçues par les États membres, dans le cadre de ce nouveau système, soit directement orientées vers le financement de projet de développement du réseau ferroviaire.**

Enfin, au vu de l'intérêt stratégique du transport ferroviaire dans la décarbonation et la réindustrialisation de l'économie européenne, ces plans d'investissements nationaux doivent s'inscrire dans un cadre réglementaire stable, prévisible et adapté aux réalités des acteurs.

UN CADRE RÉGLEMENTAIRE STABLE, ET ADAPTÉ AUX RÉALITÉS INDUSTRIELLES POUR UNE EUROPE DES TRAINS

Priorité n°3 : Établir un moratoire sur l'établissement de nouveaux STI afin de réévaluer la stratégie ferroviaire et ses implications en matière réglementaire

Le cadre réglementaire est fondamental pour la création d'un espace ferroviaire unique européen, puisqu'il permet de favoriser l'interopérabilité du système ferroviaire, il renforce la sécurité des opérations de transport, et a un impact considérable sur la compétitivité de la filière ferroviaire.

Un cadre réglementaire efficace doit être doté d'une certaine stabilité et prévisibilité dans son évolution. Ces dernières doivent également être adaptées aux objectifs du secteur et les réalités industrielles, afin de favoriser l'innovation et donc la compétitivité de la filière.

Toutefois, malgré cette volonté d'un cadre réglementaire simple, qui renforce la sécurité du transport ferroviaire, **des révisions trop régulières et conséquentes ont complexifié le cadre technique et ont engendré une instabilité normative, qui participent aux retards de la livraison des projets en cours.** En conséquence, cette complexité empêche la réalisation d'économies d'échelle, limitant la compétitivité du transport ferroviaire, et donc l'achèvement d'une mobilité verte en 2050.

Ainsi, **la FIF invite la Commission européenne à élaborer une feuille de route à long terme pour un cadre réglementaire stable, prévisible dans ses évolutions et adapté aux objectifs du secteur et réalités industrielles.**

réglementation avec une interface allégée vers la normalisation, en garantissant l'interopérabilité et la sécurité sans entraver l'innovation.

Cette prévisibilité permettra à l'industrie ferroviaire, d'anticiper et de s'adapter en amont aux évolutions et donc de rester compétitive.

De plus, **la FIF appelle à réaliser un moratoire dans l'établissement de nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité (STI), afin d'avoir un délai suffisant pour analyser et réévaluer la stratégie réglementaire et ses implications sur la performance de la filière ferroviaire.**

Priorité n°4 : Un cadre réglementaire accompagnant les transformations actuelles pour la réalisation de l'industrie ferroviaire du futur

Face aux défis de la transition écologique et numérique, l'Union européenne adopte un nombre croissant de règlementations plurisectorielles. **Cependant ces dernières ne prennent pas en considération les spécificités du secteur et apportent indirectement des coûts supplémentaires pour l'ensemble de la filière.**

Pour améliorer la performance de la filière ferroviaire, il est nécessaire que la montée en charge de son industrie, soit accompagnée par un cadre réglementaire qui favorise l'harmonisation des pratiques des opérateurs de transports, et qui ne limite pas les transformations écologiques et digitales.

En effet, la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen doit être l'occasion d'harmoniser autant que possible les pratiques ainsi que les exigences de qualité, de confort et de fiabilité, des opérateurs de transports. Cette harmonisation favorisera la rapidité de la chaîne d'approvisionnement et le déploiement des produits et matériels roulants en Europe.

La FIF appelle à réaliser à l'échelle européenne un benchmark sur les règles de sécurité ferroviaire, afin d'analyser la des pratiques qui ont un impact positif en matière de sécurité. Ce benchmark doit mener à terme, à une harmonisation par un partage des bonnes pratiques et d'adapter l'exigence envers les industriels aux réalités et à la diversité des trafics ferroviaires.

En parallèle, la FIF invite la Commission européenne à optimiser la mise en œuvre du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire et son processus d'autorisation du matériel roulant. En effet, l'objectif de réduction de 20 % des coûts et des délais pour l'autorisation du matériel roulant n'as pas encore été atteint.

Enfin, au vu de l'importance du secteur pour répondre aux actuels défis, il est primordial d'avoir un cadre réglementaire cohérent pour le développement d'une économie circulaire, qui sera indispensable pour assurer la sécurité, la résilience et la rapidité de la chaîne d'approvisionnement.

UNE INDUSTRIE FERROVIAIRE FRANÇAISE COMPÉTITIVE FACE À UNE CONCURRENCE INTERNATIONALE ACCRUE

Priorité n°5 : Renforcer la vigilance des institutions européenne sur la protection du marché intérieur

Au vu des actuels enjeux, le marché mondial du ferroviaire est en pleine croissance. L'industrie ferroviaire européenne, composée de l'industrie allemande et française, classées respectivement 2ème et 3ème au rang mondial, **apporte une réelle plus-value à la croissance économique de l'Union, grâce à sa capacité d'export au sein des pays tiers.**

Toutefois, l'accessibilité à ces marchés pour les entreprises européennes est en constant recul depuis plusieurs années, à cause de conditions de concurrence inégales par rapport aux entreprises locales. En effet, cette baisse s'illustre par le fait que désormais **39 % des marchés internationaux ne sont pas accessibles pour les entreprises européennes, ce qui représente une perte d'opportunité de 69 milliards d'euros par an[3].**

L'OCDE souligne que les marchés chinois, japonais et coréen exportent nettement plus de matériel roulant, qu'ils en importent. A noter que ces pays sont stratégiques, puisque la demande globale du matériel roulant ferroviaire est portée à 44% par les marchés provenant de l'Asie-Pacifique.

La FIF salue l'adoption et la mise en œuvre du Foreign Subsidies Regulation, pour le leader mondial chinois, CRRC, qui a perçu 72% de subventions publiques mondiales du secteur entre 2016 et 2020. Cela lui a permis d'intégrer les marchés européens en réalisant des d'offres 20 à 30% moins élevées que ses concurrents.

Les institutions européennes doivent également être vigilantes sur le fait que **l'octroi des subventions contribuent réellement à défendre la sécurité économique européenne et qu'elles ne bénéficient pas à des succursales européennes d'entreprises étrangères.**

Priorité n°6 : Une industrie ferroviaire française contribuant au rayonnement international de l'UE

La stratégie « Global Gateway » vise à investir 300 milliards d'euros jusqu'en 2027, pour financer au sein des pays partenaires de l'UE, des projets apportant des avantages durables dans les domaines de l'énergie, du numérique et des transports.

L'industrie ferroviaire française, par son expertise, peut réaliser des projets de transport stratégiques pour ces pays et contribuer ainsi au rayonnement international de l'UE. Elle demande aux institutions européennes de renforcer le rôle du ferroviaire dans ce programme.

Enfin, la FIF appelle la Commission européenne, à utiliser le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) **pour installer des conditions équitables pour les produits finis importés aux niveaux pertinents de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire.**

[3] OECD – Measuring distortions in international markets : The Rolling-stock value chain, 2023

ATTIRER ET FORMER DE NOUVELLES COMPÉTENCES AU SEIN D'UNE INDUSTRIE D'AVENIR À FORT IMPACT SOCIAL ET SOCIÉTAL

Priorité n°7 : Augmenter les financements européens en faveur de la formation et l'emploi dans le secteur industriel

Avec plus de **300 000 emplois directs et 1 millions indirects,** le ferroviaire français est un des rares secteurs, qui grâce à ses projets, contribuent directement à la lutte contre le réchauffement climatique, à la création d'emplois locaux et au désenclavement des territoires.

De plus, grâce à ses grands groupes internationaux et ses PME et ETI innovantes, l'industrie ferroviaire française occupe une place d'excellence dans le monde, ce qui lui permet d'être présente dans de nombreux pays. **Elle fait donc partie de ces rares industries françaises qui offrent la possibilité pour ses employés d'avoir une expérience professionnelle à l'international, peu importe le degré d'avancement de la carrière professionnelle.**

Toutefois, malgré ses nombreux atouts, l'industrie ferroviaire fait face à une pénurie de main d'œuvre importante, qui peut menacer à long terme, le nécessaire report modal vers le transport ferroviaire.
En effet, cette pénurie est tout d'abord liée à un important renouvellement des générations, puisque des récentes études indiquent que près de 50 000 employés de l'industrie ferroviaire européenne devraient partir à la retraite, d'ici à 2030.

L'industrie ferroviaire française est également confrontée à des difficultés de recrutement. En effet, une étude de l'Observatoire paritaire des métiers de la métallurgie sur les emplois ferroviaires **a mis en évidence un besoin annuel de 800 nouveaux ingénieurs dans la filière, notamment en sûreté de fonctionnement, signalisation mais seulement 250 sont diplômés chaque année.**

Les difficultés de recrutement sont également présentes sur les métiers historiques de la filière (chaudronnier, soudeur, ingénieurs, techniciens de maintenance…), qui affectent fortement toutes les entreprises en particulier, les ETI, PME et TPE.

Par ailleurs, dans un contexte de digitalisation du réseau et des procédés industriels, le secteur a un fort besoin de compétences numériques, notamment sur la cybersécurité et l'analyse des données.

Malgré les initiatives de la filière au niveau national**, la FIF invite les candidat(e)s et la Commission européenne à soutenir une hausse du soutien financier du Fonds Social Européen (FSE) vers des programmes de formations spécialisés aux besoins de l'industrie ferroviaire.**

Cette hausse des financements permettra à la main d'œuvre actuel d'être qualifiée aux nouvelles compétences. Ils contribueront directement à l'employabilité en Europe, grâce à la création et le développement de programmes d'apprentissage et de nouveaux cursus consacrés à la filière ferroviaire au sein des écoles d'ingénieurs, qui permettront de réaliser le renouvellement des générations.

Priorité n°8 : Créer l'Erasmus du ferroviaire pour renforcer l'impact positif de la filière, son inclusivité, sa diversité et l'interopérabilité des compétences de sa main d'œuvre

La filière ferroviaire, par son impact social sur la création de bassins d'emplois locaux, de connectivité entre les territoires, et sa faible empreinte carbone, a toujours été résolument engagée pour jouer un rôle positif et durable au service de la société dans son ensemble.

Portée par cette volonté de poursuivre son engagement, la filière souhaite renforcer l'inclusivité et la diversité de sa main d'œuvre, en matière de représentation féminine, d'âges en accueillant les jeunes générations et les actifs en reconversion.

Toutefois, une étude de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) réalisée en 2022, constate également que l'industrie ferroviaire européenne comporte seulement 22 % de femmes.

La FIF, en sa qualité de représentante de la filière ferroviaire, ne peut pas se satisfaire d'un tel manque de représentativité des femmes.

Ce combat doit se faire par une mobilisation de l'ensemble des acteurs privés et publiques, c'est-à-dire les écoles, les universités, les industriels, les collectivités locales, l'État et les institutions européennes. En effet, le manque de représentativité commence dès l'école, avec par exemple, seulement 9 % de lycéennes en Terminale STI2D.

Ainsi, étant convaincue de l'importance d'avoir un secteur industriel diversifié pour la société, la FIF appelle les acteurs politiques locaux, nationaux et européen à renforcer leur soutien pour accroître son inclusivité et sa diversité.

Les politiques européennes de mobilités sont également fondamentales pour renforcer la cohésion et l'unité européenne auprès de plusieurs générations.
Au vu de l'intégration européenne croissante du transport ferroviaire, symbolisée par le projet d'une Europe des trains, qui améliorera la connectivité entre les différents États membres, grâce à des opérations transfrontalières et internationales plus fréquentes, il est indispensable d'avoir des formations européennes harmonisées pour permettre à la main d'œuvre d'acquérir des compétences propres à ses opérations.

En ce sens, face au défi de la création d'un espace ferroviaire unique européen, **la FIF invite la Commission européenne et les États membres à mettre en œuvre, au niveau européen et national, le projet Erasmus + de STAFFER (European Rail Skills Alliance).**

Ce programme permettra aussi à la main d'œuvre d'acquérir des compétences interculturelles, en matière de connaissances des différents réseaux européens et en langues étrangères, qui sont désormais fortement recherchées par les industriels.

[4] RAIL TECH, 8 MARS 2024 "LES FEMMES DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE"

RENFORCER L'INNOVATION AU SEIN DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

Priorité n°9 : Poursuivre et augmenter les fonds à l'innovation au-delà de 2027

La croissance économique de la filière ferroviaire est principalement stimulée par la commande publique, qui oriente également les projets innovants du secteur. Cette spécificité rend risquée toute démarche d'innovation hors d'une commande spécifique, ce qui limite l'investissement en recherche et développement.

Pour faciliter l'innovation au sein de la filière, l'Union européenne a lancé le premier projet d'entreprise commune du système ferroviaire européen (Shift2Rail-) pour une valeur de 450 millions d'euros, sur la période 2014 – 2021. Le projet a été renouvelé, par son successeur, le programme Europe's Rail Joint Undertaking de 600 millions d'euros, financé à travers Horizon Europe, jusqu'en 2027.

Grâce à ces aides à l'innovation, l'industrie ferroviaire a pu développer des technologies telles que le Digital Automatic Coupling (DAC) ainsi que l'ERTMS, qui contribueront au développement du transport ferroviaire en Europe.

Ainsi, la FIF invite les institutions européennes à établir un troisième projet d'entreprise commune, pour la période post 2027. Il devra être augmenté pour permettre le déploiement de technologies innovantes qui renforceront la compétitivité du ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

Priorité n°10 : Faciliter l'accès aux PME aux financements européens

La hausse des fonds structurels doit également être accompagné par une simplification de l'accès aux PME à ces financements. En effet, il est actuellement difficile pour une PME de candidater à ces fonds, à cause des critères de sélection contraignants et une procédure administrative particulièrement lourde pour des entreprises, qui n'ont pas les ressources humaines suffisantes.

Un accès simplifié à ces fonds, notamment sur les critères de candidature comme l'abaissement des seuils de participation, favorisera le développement par ces acteurs de produits industriels innovants qui amélioreront la qualité et la performance du réseau ferroviaire.

Par ailleurs, face au mur d'investissement, **faciliter l'accès à ces fonds renforcera la compétitivité du tissu industriel composé majoritairement de PME**, donc la résilience des chaines d'approvisionnements qui sera cruciale pour réaliser cet effort industriel afin d'avoir une Europe des trains.

Enfin, un accès simplifié à ces financements contribuera directement au développement économique de ces PME, qui pourront croitre et intégrer à terme d'autres marchés, notamment d'État tiers, par le biais des grands groupes internationaux.

UNE FILIÈRE FERROVIAIRE CONNECTÉE, INTELLIGENTE ET DURABLE

Priorité n°11 : Accélérer le déploiement de l'ERTMS sur le RTE-T en intégrant une meilleure reconnaissance des spécificités de l'industrie ferroviaire en matière de cybersécurité

Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) est une innovation technologique qui favorise l'interopérabilité du transport ferroviaire entre les États membres et qui permet de tendre vers l'achèvement d'une Europe des trains.

En effet, l'ERTMS facilite l'accessibilité, pour les usagers et les chargeurs, au réseau en renforçant sa sécurité et la performance grâce à une augmentation des opérations de transport, en particulier pour les liaisons transfrontalières.

Au vu de ses nombreux bénéfices, l'Union européenne a imposé aux États membres, une obligation de déploiement de l'ERTMS sur l'ensemble du RTE-T d'ici à 2050, dont une étape intermédiaire pour 2030 concernant le réseau central, et 2040 pour le réseau étendu.

Toutefois, malgré ses objectifs et sa plus-value pour le développement du transport ferroviaire, certains États membres n'ont **ni programmé les financements adéquats, ni publié de plan pluriannuel pour le déploiement de l'ERTMS.**

Ainsi, la FIF invite les institutions européennes et les États membres à accélérer et à surveiller le bon déploiement de l'ERTMS sur l'ensemble du RTE-T.

De plus, les différentes initiatives européennes pour accélérer la transition numérique de nos économies (European strategy for data, Data Act…) sont particulièrement importantes, puisqu'elles permettront d'améliorer la résilience de la supply chain, de développer la maintenance prédictive pour renforcer la sécurité du réseau ferroviaire, afin d'assurer un service de qualité.

Toutefois, malgré le rôle stratégique du secteur pour réaliser la transition écologique et pour contribuer à la croissance économique, les particularités de la filière ferroviaire sont faiblement prises en considération lors de l'élaboration des politiques européennes, en matière de digitalisation et cybersécurité.

En effet, un des principaux enjeux dans le cadre de la transition numérique, réside dans le partage de la donnée, précisément sur la clarification du système de gouvernance de la donnée. Contrairement à d'autres secteurs, les activités économiques de la filière ferroviaire sont réalisées en BtoB avec une multitude d'acteurs historiques (gestionnaire de l'infrastructure, l'opérateur de transport, le fournisseur, l'acteur public…) qui évoluent dans un même écosystème.

Au vu du long cycle de vie des produits, il est fréquent que ces derniers, bien qu'ils soient réalisés par les industriels, soient utilisés sur le long terme par les acteurs historiques du transport. En ce sens, **la filière est confrontée à des barrières à l'accès aux données. Il est donc particulièrement difficile de partager efficacement la donnée.**

De plus, dans un contexte de digitalisation du secteur ferroviaire, le risque de cyber attaque augmente et menace de perturber des infrastructures critiques pour le transport des passagers et des marchandises.

La cybersécurité représente ainsi un enjeu majeur pour les industriels du ferroviaire, puisqu'ils doivent protéger à la fois, leurs activités et leurs produits présents sur le réseau ferroviaire, qui sont indispensables pour la sécurité du trafic.

Ainsi, la FIF demande aux institutions européennes, d'éviter d'adopter une approche transversale lors de l'élaboration des politiques en matière de digitalisation et cybersécurité, et de prendre en compte les spécificités de la filière ferroviaire.

Priorité n°12 : Soutenir le développement d'une filière durable, ancrée dans l'économie circulaire

Bien que le transport ferroviaire et son industrie aient un impact carbone très faible, la filière souhaite poursuivre sa décarbonation, afin d'atteindre la neutralité climatique.

Pour cela, la filière a entrepris, au niveau national, des initiatives telles que reprises dans son livre blanc « Décarboner le transport en France : la voix du ferroviaire », notamment sur l'optimisation des ressources et la généralisation du recyclage des produits de dépose (rails, ballast, traverses en béton …), et sa plateforme d'échanges de bonnes pratiques, « Ferro'vert », qui partage le retour d'expériences d'entreprises du secteur sur leurs actions de décarbonation.

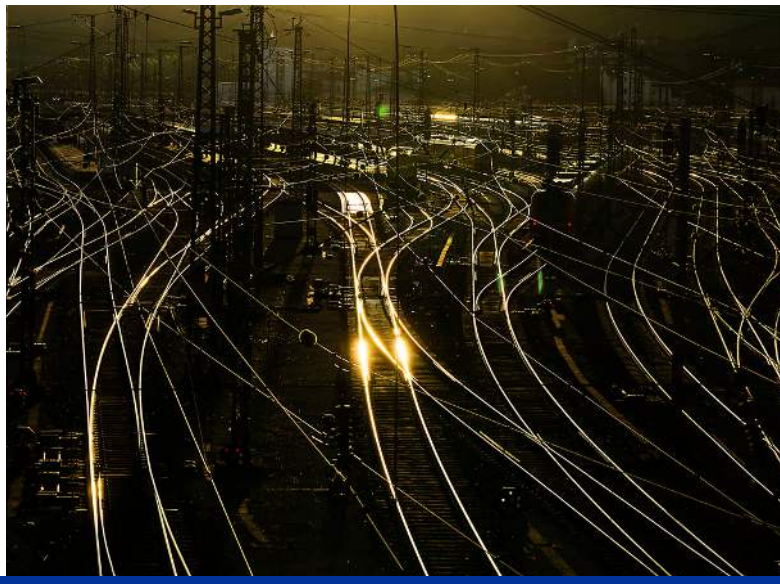
Pour atteindre cette neutralité climatique, le verdissement de ses chaînes d'approvisionnement, via le développement d'une économie circulaire est essentielle pour la filière. En effet, l'industrie ferroviaire est consommatrice de matières premières, en particulier lors de la réalisation de chantiers de travaux, et de matériels roulants. En ce sens, le recyclage et la réutilisation de ces matières ont un impact considérable pour la décarbonation, puisqu'ils réduisent l'importation vers des pays tiers, et renforcent donc la souveraineté économique européenne.

En conséquence, la mise en œuvre par l'Union européenne du passeport numérique des produits (DPP), représente une avancée pour améliorer la traçabilité, l'information sur l'impact environnemental du produit ainsi que pour faciliter la réparation et le recyclage.

Toutefois, la promotion de l'économie circulaire doit être accompagnée par un soutien financier au niveau national et européen. **En ce sens, la FIF propose pour la période post 2027, une hausse considérable des fonds du programme LIFE, en particulier sur les sous programmes « Économie Circulaire et Qualité de Vie » et « Transition Énergétique Propre ».**

L'économie circulaire a un intérêt stratégique puisqu'il renforce la résilience et la sécurité de nos chaînes de valeur, en évitant les approvisionnements vers les États tiers.

Enfin, la FIF invite aussi les députés européens à créer un intergroupe sur les transports publics durables qui aura pour objet d'analyser l'adéquation des niveaux de financements par rapport aux objectifs de décarbonation.



LE FRET FERROVIAIRE AU CŒUR DU SYSTÈME LOGISTIQUE POUR UNE ÉCONOMIE EUROPÉENNE INDUSTRIELLE ET DÉCARBONÉE

Priorité n° 13 : Des politiques européennes et nationales cohérentes pour un report modal massif vers le fret ferroviaire

Face au double défi de la décarbonation et de la réindustrialisation de l'économie, **le fret ferroviaire a des atouts considérables, en matière d'impact économique, sociale et écologique, pour avoir une Europe verte, industrielle et indépendante.** En effet, un train de marchandises transporte une charge équivalente à 40 poids lourds, tout en émettant neuf fois moins de CO2 et en consommant six fois moins d'énergie.

Toutefois, malgré ses nombreux atouts, le fret ferroviaire représente seulement, en moyenne, 18 % des marchandises transportées en Europe. Il est en difficulté face à d'autres modes de transport, qui disposent d'une certaine flexibilité et où les externalités négatives ne sont peu ou pas prises en considération.

Pour réaliser un report modal massif vers le fret ferroviaire, il est indispensable qu'il soit au cœur du système logistique européen. Pour ce faire, la Commission européenne ambitionne dans sa « stratégie de mobilité durable et intelligente », une augmentation du fret ferroviaire de 50 % d'ici et à 2030 et un doublement d'ici à 2050, par rapport à 2015.

En tant que députés européens, vous avez la possibilité d'agir à l'échelle européenne et nationale, pour parvenir à ces objectifs.

Par exemple, la France en tant que « carrefour de l'Europe », joue un rôle stratégique. Toutefois, malgré l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire de 9 à 18% d'ici à 2030, le fret entre 9 et 10 % depuis plusieurs années face à des difficultés financières et un manque de visibilité des investissements à long terme.

Au niveau français, Il est important de lancer un plan de financement de 10 milliards d'euros pour la régénération du réseau, jusqu'en 2030. Il doit également œuvrer pour la modernisation des infrastructures et du matériel roulant, ainsi que pour des voies nouvelles dédiées.

Au niveau européen, il est important que le fret ferroviaire soit pleinement intégré dans le transport global des marchandises, par un développement du transport combiné et des terminaux intermodaux. **Les récentes initiatives en matière de décarbonation du transport routier ne doivent pas ralentir un report modal massif vers le transport ferroviaire, qui est l'unique solution viable pour une décarbonation des trajets à moyennes et longues distances.**

En conséquence, la révision de la directive « Poids et Dimensions » qui autorise à la fois la mise en circulation en Europe, de véhicules utilitaires lourds à combustibles fossiles de 44 tonnes et de systèmes modulaires européens de 60 tonnes, représente un non-sens écologique et économique. **Nous invitons les États membres et les parlementaires européens à rejeter l'adoption de cette révision, si elle contient toujours ces dispositions.**

L'Union européenne peut également encourager un report modal massif vers le transport ferroviaire et combiné, par la réduction des coût des opérations de transport, grâce à la révision des lignes directrices sur les aides d'Etats concernant le secteur ferroviaire. En effet, **la FIF juge que l'intensité de l'aide favorisant l'interopérabilité devrait être portée de 50 à 100%. Cette aide permettra notamment d'accélérer le déploiement de l'ERTMS,** si crucial pour parvenir à une Europe des trains, et qui contribuera au développement du fret ferroviaire en Europe. Il renforcera la digitalisation des trains, du réseau et améliorera la sécurité et la fluidité des opérations de transports.

fédération des industries ferroviaires
"Les voies du progrès"

industries-ferroviaires.fr

Fédération des Industries Ferroviaires
60 rue Anatole France
92300 Levallois-Perret

fif@fif.asso.fr