#LAvenirEstSurLesRails*

PLAIDOYER

de l'industrie ferroviaire française

FIF fédération des industries ferroviaires

*La FIF est membre de Fer de France

www.fif.asso.fr

TABLE DES MATIÈRES

Les Industries du Ferroviaire : mettre l'avenir sur les rails..... p.03

A) Le plaidoyer de l'industrie ferroviaire française..... p.04

B) Comparatif des plans de relance européens :
La France est-elle au niveau de ses ambitions ?..... p.06

C) 5 propositions p.08

1. Investir massivement dans le secteur ferroviaire : 50 Mds€.....p.08

2. Proposer une loi de programmation pluriannuelle de mandat calée sur une ressource sécurisée, pérenne et fléchée.....p.10

3.Accélérer la régénération et mettre en place une politique de modernisation ambitieuse.....p.11

4.Engager un plan fret d'envergure pour doubler la part modale du rail, objectif inscrit dans la loi Climat.....p.12

5.Redynamiser les lignes de desserte fine du territoire pour un aménagement vertueux, une réindustrialisation et une revitalisation économique des territoires délaissés.....p.13

Les chiffres.....p.14

Les Industries du Ferroviaire
Mettre l'avenir sur les rails

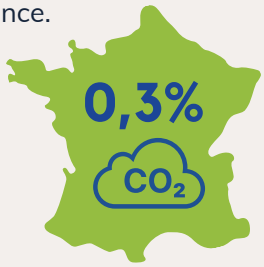
La Fédération des Industries Ferroviaires souhaite des décisions politiques fortes et structurantes pour répondre à l'urgence climatique et favoriser le report modal pour un doublement du trafic fret et voyageurs à l'horizon 2030.

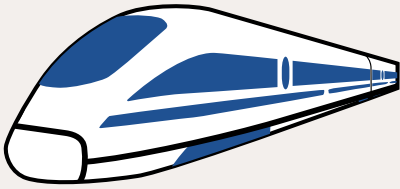
L'industrie ferroviaire française occupe le 3e rang mondial avec 4,5 Mds d'euros de chiffre d'affaires annuel...

...dont 35 % à l'export.

Elle est reconnue « filière stratégique » au niveau national.

Le train ne représente que 0,3% des émissions totales de carbone en France.





L'objectif de doublement du trafic est donc un outil majeur pour lutter contre le changement climatique.

L'industrie ferroviaire française occupe une place d'excellence dans le monde et regroupe de grands groupes internationaux et des PME-TPE. Elle participe au rayonnement de la France à l'international tout en étant créatrice d'emplois sur le territoire national.

Aujourd'hui, le réseau classique est vieillissant et exploité par des technologies anciennes. La France d'excellence du TGV est en train de décrocher à cause de l'obsolescence du réseau conventionnel.
Dans un contexte mondial de concurrence exacerbée, notre industrie prend du retard. Nous avons besoin d'un plan ambitieux, sans quoi le secteur risque un affaiblissement rapide et une perte de son potentiel d'innovation et de compétitivité.

Nos 5 propositions :

1. **Investir massivement dans le secteur ferroviaire : 50 Mds€**
2. **Proposer une loi de programmation pluriannuelle de mandat calée sur une ressource sécurisée, pérenne et fléchée**
3. **Accélérer la régénération et mettre en place une politique de modernisation ambitieuse**
4. **Engager un plan fret d'envergure pour doubler la part modale du rail, objectif inscrit dans la loi Climat**
5. **Redynamiser les lignes de desserte fine du territoire pour un aménagement vertueux, une réindustrialisation et une revitalisation économique des territoires délaissés.**

Les chiffres :

En raison d'un retard massif d'investissements accumulés sur les 30 dernières années :

x 2
Le doublement des trafics voyageurs et fret permettra de réduire l'empreinte carbone dans les transports d'au moins 8 MTCO2e par an à terme

30 ans
C'est l'âge moyen des voies du réseau français : près de deux fois celui du réseau allemand (17 ans)

50 Mds€
A investir sur le mandat : 40 Mds€ pour un réseau moderne, 10 Mds€ pour un parc matériel performant, durable et innovant

A. LE PLAIDOYER DE L'INDUSTRIE FERROVIAIRE FRANÇAISE

L'industrie ferroviaire française occupe le 3ème rang mondial avec 4,5 Mds d'euros de chiffre d'affaires, - dont 35 % assurés - à l'export. Elle fait partie des rares industries françaises à être sur un podium international et contribue à réduire le déficit de la balance du commerce extérieur. Elle se positionne parmi les 19 "filières stratégiques" en France.

Elle participe activement au rayonnement de la France à l'international et contribue directement à la réindustrialisation indispensable du pays. L'industrie ferroviaire française offre des perspectives de création d'emplois de tous niveaux de qualification et sur l'ensemble du territoire national.

Elle est en première ligne pour lutter contre le changement climatique, afin d'atteindre l'objectif majeur fixé par la France de la neutralité carbone en 2050 et par l'Europe (Fit for 55). Elle conçoit et produit les solutions pour un mode de transport plus vertueux et décarboné par excellence et répond ainsi aux alertes du GIEC.
Ses externalités positives sont fortes (environnementales, sociales, sociétales, économiques).

De plus, notre industrie répond aux besoins immédiats et essentiels des citoyens français pour une mobilité décarbonée, accessible et du quotidien.

Dans le cadre d'un aménagement cohérent du territoire, elle permet aussi de réimplanter des usines et des emplois, grâce à la dynamique des lignes de desserte fine du territoire.

Le ferroviaire apparaît donc comme un bien essentiel pour la communauté nationale.

Pour que le ferroviaire français ne décroche pas dans un contexte international de concurrence exacerbée, notre industrie s'engage auprès des pouvoirs publics pour la régénération et la modernisation d'infrastructures performantes et de qualité.

Afin de répondre aux besoins croissants de mobilité des français (trains du quotidien, TGV...), notre industrie est en capacité d'assurer la modernisation et la digitalisation du réseau, Nous possédons sur le territoire national les compétences et les expertises nécessaires.

Nous pourrons ainsi offrir une vitrine exceptionnelle de nos savoir-faire et permettre d'exporter plus facilement nos technologies phares.

L'industrie ferroviaire est, par ailleurs, une industrie d'avenir et créative qui investit dans la Recherche et l'Innovation à tous les niveaux. La France est reconnue pour ses qualités dans ces domaines : les solutions de verdissement et de décarbonation des flottes, la digitalisation du réseau et du matériel roulant, la maintenance prédictive et préventive, la cybersécurité, l'éco-conception et l'automatisation des transports urbains. L'expertise des ingénieurs français sur ces innovations est de renommée internationale.

La contribution de la filière industrielle ferroviaire vise à améliorer la productivité du système et à développer sans cesse ses externalités positives.
Les industriels, force de propositions, de solutions et d'innovations, accompagneront les investissements nécessaires de l'État, du gestionnaire de réseau, des autorités organisatrices de mobilité et des opérateurs.

Les 5 propositions qui suivent proposent des mesures de long terme, parfois disruptives, pour prolonger et accroître notre dynamique industrielle et l'excellence de la filière ferroviaire.

Ces propositions que nous avons adressées aux politiques, permettront à notre pays de lutter concrètement contre le changement climatique, objectif numéro un de toutes nos politiques publiques, et de répondre efficacement à la très forte demande de mobilité durable de nos concitoyens.

Ces propositions doivent nous permettre de poursuivre le développement de notre industrie nationale face à une concurrence mondiale de plus en plus forte.

B. COMPARATIF DES PLANS DE RELANCE EUROPEENS : LA FRANCE EST-ELLE AU NIVEAU DE SES AMBITIONS ?

Le gouvernement a soutenu le secteur pendant la période de crise Covid-19. Cette mobilisation financière, bien que significative, vient avant tout corriger une situation antérieure très dégradée (régénération accentuée, dette reprise en partie, etc.), mais est malheureusement insuffisante pour assurer et dynamiser le développement de l'ensemble de la filière ferroviaire.

Cela est particulièrement notable si on compare avec les efforts réalisés par les voisins européens et concurrents directs de la France.

Les chiffres ci-dessous, confirment la nécessité, si on veut éviter le décrochage, d'avoir un engagement financier plus important. Quelques exemples étrangers :

-**Italie** : le budget total est d'environ 100 Mds€ et prévoit, «un développement rationnel d'infrastructures de transport modernes, durables et couvrant tout le pays» :
Modernisation des lignes régionales de chemin de fer, investissements dans les transports ferroviaires à grande vitesse en sont les principaux objectifs.

-**Allemagne** : Le plan prévoit 86 Mds€ sur 10 ans pour le réseau (3/4 à la charge de l'État fédéral, 1/4 pour les Länder), soit 8,6 Mds€ par an sur 2021-2030, pour un réseau qui est pourtant 2 fois plus récent que le nôtre !

-**Suisse** : 6,8 Mds€/an pour 5000 km de lignes.

-**France** : le plan de relance baptisé « France relance » consacre 5 Mds€ au ferroviaire.

Ce plan de relance est peu ambitieux comparé à d'autres pays européens et apparaît davantage comme un plan de soutien.

Etat du réseau : l'âge moyen du réseau ferroviaire français s'élève à 33 ans (19 ans pour les LGV) avec des rails qui ont souvent 60 à 70 ans. Là encore, la comparaison avec d'autres réseaux européens confirme, malgré des efforts récents, un retard important, car l'âge moyen du réseau ferroviaire suisse n'est que de 13 ans et de 17 ans en Allemagne.

Utilisation du réseau : Le nombre de circulations quotidiennes par km de ligne confirme la sous-utilisation du réseau :

Fret :
Suisse : **15**
Allemagne : **19**
Belgique : **10**
Suède : **9**
France : **7**

Voyageurs :
Suisse : **102**
Royaume-Uni : **90**
Allemagne : **58**
Belgique : **65**
Italie : **44**
France : **39**

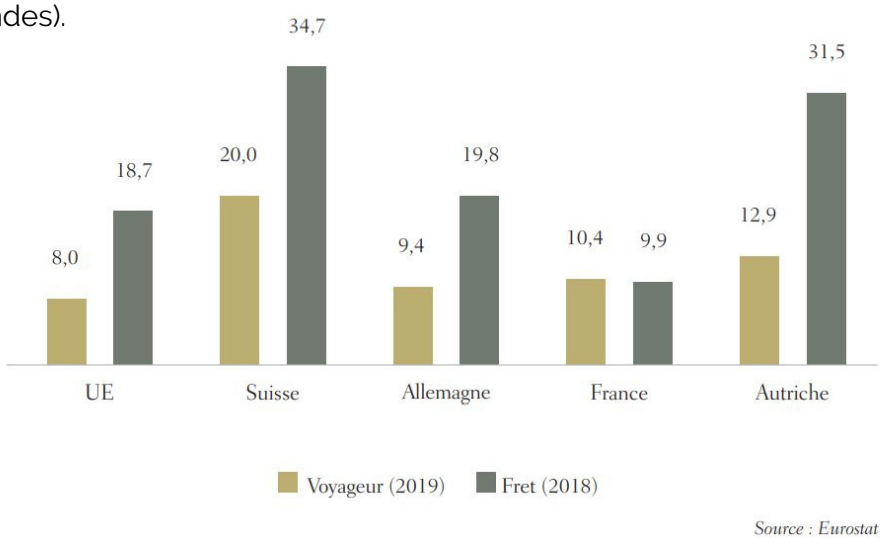
Part modale du fret ferroviaire (en % de tonnes km) :

Suisse : **35**
Suède : **30**
Allemagne : **19,8**
Italie : **14**
Belgique : **11**
France : **9**

Constat : à ce jour, la part modale du transport de fret ferroviaire s'est effondrée en France.

La France veut désormais doubler la part modale du fret et passer de 9 à 18 % (moyenne européenne). Cet objectif est ambitieux et nécessaire. Mais pour le tenir, il faut selon nous, un engagement financier pour l'infrastructure chiffré à 10 Mds€ pour la décennie, SOIT 5 MDS POUR LE PROCHAIN MANDAT.

De son côté, on constate que l'Allemagne vise dans le même temps une augmentation de la part modale du rail en passant de 19,8 à 25% (= 13 millions de camions en moins par an sur les routes allemandes).



Source : Eurostat

Niveau moyen des dépenses d'entretien, de renouvellement, d'amélioration et d'investissement du réseau (en € par km de ligne, PPA) -2014 – 2016 :

Royaume- Uni : **535**
Belgique : **358**
France : **273**

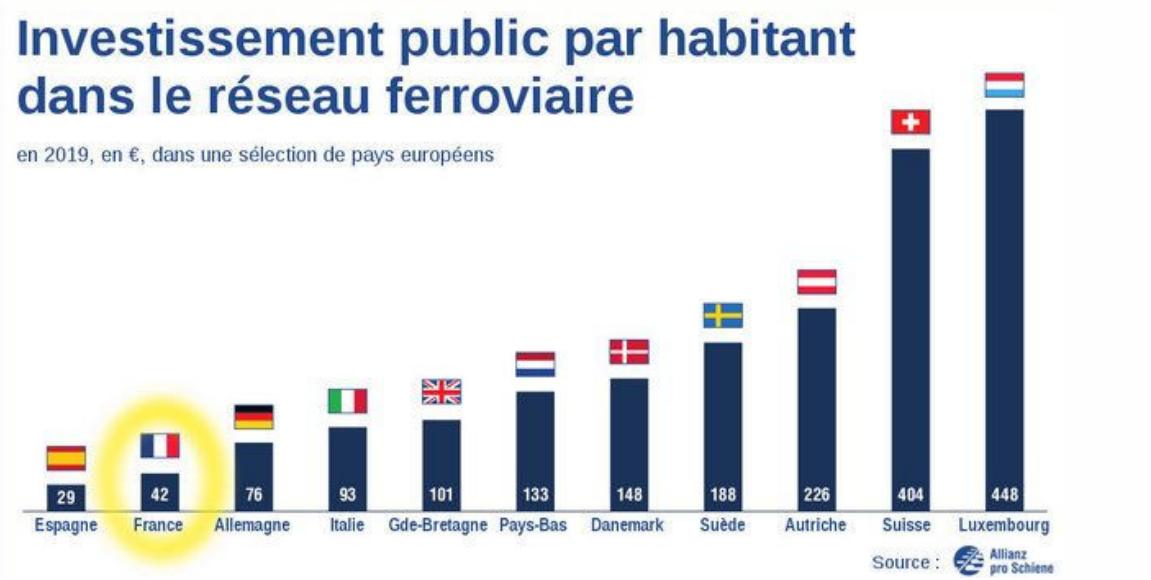
Source : Alliance 4F

C. PROPOSITIONS

L'industrie ferroviaire française souhaite que les politiques puissent s'engager clairement en faveur d'un investissement massif sur la durée du mandat autour de 5 propositions majeures :

1- Investir massivement dans le secteur ferroviaire : 50 Mds€

Si la France, nation ferroviaire par excellence, ne veut pas décrocher, il est absolument indispensable que l'Etat fasse un effort financier massif durant le mandat. Comme le montre le tableau ci-dessous, la plupart des pays d'Europe sauf l'Espagne, investissent beaucoup plus que nous, jusqu'à 10 fois plus.



Rappel : les collectivités publiques, notamment régions et métropoles, sont exemplaires à ce titre. La mobilité est le premier poste de leur budget. Suite à l'appel à projet Transport collectif en site propre (AAP TCSP) en 2021 pour la mobilité, subventionné par l'Etat à hauteur de 900 millions, les collectivités publiques se sont engagées parallèlement à hauteur de 10 Mds€.

Régénération du réseau : 4 Mds € annuels sont indispensables pour disposer d'un réseau entretenu.

Modernisation / digitalisation du réseau (CCR, ERTMS, cyber sécurité) : (1 Md €/an pour les centres commande réseau + 1 Md €/an pour l'ERTMS).
Pour la cybersécurité, un budget devra également être alloué à hauteur de 5 Mds € (sur 5 ans)

Fret : 10 Mds € sur 10 ans dont 5 Mds € sur le mandat en cours.

Modernisation du matériel roulant : Le matériel roulant devra répondre aux impératifs de verdissement et de neutralité carbone.
Les matériels les plus innovants et performants remplaceront les anciennes générations pour accompagner la modernisation et la digitalisation du réseau.

FINANCEMENT SUR LE MANDAT			
	REGENERATION	**20 Mds€**	
	MODERNISATION RESEAU	**10 Mds€**	
	FRET	**5 Mds€**	
	MODERNISATION MATERIEL ROULANT	**10 Mds€**	Au total :
	CYBERSECURITE ET AUTRES PROJETS	**5 Mds€**	**50 Mds€ sur 5 ans**

Une attente toute particulière sera portée sur l'innovation (cf. stratégie innovation filière)

Grâce à la qualité de la recherche et de l'innovation de l'industrie française, les investissements que nous souhaitons permettront ainsi d'accélérer la transition écologique et de conserver une industrie de pointe sur le plan mondial.

Financer la gestion prévisionnelle des emplois et compétences :

Pour accompagner le plan de relance et de modernisation, la mobilisation de ressources humaines qualifiée est essentielle ; Il est indispensable de mettre en place une politique de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences d'envergure, en particulier pour former des ingénieurs aux métiers du ferroviaire (signalisation, infrastructure, matériel roulant...). Cette politique ambitieuse devra s'appuyer sur un effort de communication inédit vers les jeunes talents pour améliorer l'attractivité du secteur ferroviaire.

2- Proposer une loi de programmation pluriannuelle de mandat calée sur une ressource sécurisée, pérenne et fléchée.

Pour préserver notre dynamique industrielle, permettre une véritable adaptation aux nouvelles contraintes d'usage et relever le défi de la transition écologique, les industriels estiment qu'il est indispensable d'avoir une vision des investissements sur le moyen et long terme. Par conséquent, il est indispensable de préciser les financements nécessaires dans une loi de programmation pluriannuelle de mandat calée sur une ressource sécurisée, pérenne et fléchée.

Cette stabilité et cette visibilité financière sont impératives car elles correspondent 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).

Mettre en place une ressource de financement stable

Il est nécessaire d'établir au plan national un cadre réglementaire et fiscal stable qui confirme les objectifs de la vision à long terme d'un État stratège dans ce domaine.

Le modèle suisse de Fonds d'Investissement dans le Ferroviaire est exemplaire à cet égard et pourrait inspirer un mode de financement par fléchage d'une taxation des activités polluantes à hauteur de 10 Mds € / an vers le ferroviaire en France.
On peut de la même manière évoquer le principe du fléchage d'une partie des taxes sur la mobilité qui rapportent près de 40 Mds € dans les caisses de l'Etat chaque année. Un fléchage pérenne de ces recettes vers le mode le plus écologiquement vertueux semble logique si l'on veut redonner tout son potentiel à notre système ferroviaire et atteindre les objectifs fixés par les différents traités sur le changement climatique.

3- Accélérer la régénération et mettre en place une politique de modernisation ambitieuse.

Le réseau ferré français est vieillissant. Le risque de fermeture d'une partie de ce réseau est réel si les conditions d'exploitation devaient encore se dégrader. Il faut donc un vrai plan d'investissement d'envergure avec une visibilité et une stabilité cohérente sur le long terme.

Régénération :
Le point de départ reste la régénération du réseau. En effet malgré les 2,8 Mds € investis par an (contre 1,5 mds € auparavant), il manque encore 1,2 Mds €/an pour faire baisser significativement l'âge moyen du réseau.
Dans son état actuel, le réseau ne permet pas d'augmenter la fréquence des circulations, donc de proposer une offre attractive, et encore moins de procéder aux travaux de digitalisation élémentaires pour maintenir le réseau à niveau.

Modernisation :
La France compte sur son réseau 2200 postes d'aiguillage, dont plus des trois quarts ne sont pas télécommandables. Un réseau rajeuni et modernisé, basculé en technologie digitale, pourra assurer une densité de trafic très supérieure à sa performance actuelle. La mise en place de 16 Centres de Contrôle du Réseau (CCR) est de nature à permettre un surcroît de trafic sur l'infrastructure actuelle de l'ordre de 20 à 30%.

Une modernisation complémentaire consiste à déployer le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur le réseau structurant en lieu et place des technologies anciennes. Ce programme permet un doublement du nombre des circulations dans les zones denses (évaluation sur Marseille-Vintimille) et donc de répondre efficacement au besoin croissant de mobilité du quotidien, notamment dans la région Sud PACA où trois grandes métropoles comme Marseille, Toulon et Nice forment la colonne vertébrale du réseau ferroviaire du territoire .

En parallèle, une profonde modernisation doit être opérée pour adapter le réseau aux exigences de numérisation et d'interopérabilité demandées par l'Europe. Cela permettra une meilleure gestion de la maintenance, une diminution des défaillances et une plus grande attractivité pour ses clients voyageurs et fret.

Autre défi majeur pour le ferroviaire du futur : celui de la sécurité.
La cybersécurité du système ferroviaire est devenue un enjeu de sécurité nationale à tous les niveaux, en cohérence avec la LPM (Loi de Programmation Militaire).
Il est impératif d'assurer la sécurité des voyageurs en premier lieu, mais aussi celle du transport de marchandises (pouvant contenir des produits dangereux), et enfin la protection des données numériques.

4-Engager un plan fret d'envergure pour doubler la part modale du rail, objectif inscrit dans la loi Climat

En France, le fret ferroviaire souffre d'un déficit économique mais aussi d'une mauvaise image : trop cher, peu fiable, trop compliqué… Cependant ses externalités positives, par rapport au camion, sont reconnues en faveur de l'environnement, de l'emploi ou de l'aménagement du territoire. Développer le fret, c'est aussi accroître ses gains d'effets externes et, là encore, lutter concrètement contre le changement climatique, priorité déclarée de l'Europe et de la France.

Il est indispensable d'agir simultanément sur **5 axes majeurs**, pour stopper le recul continu du fret ferroviaire français depuis des décennies :

1) Régénération : la priorité est, et restera, la qualité et la capacité du réseau pour lesquelles l'engagement financier est de l'ordre de 10 Mds€ sur 10 ans pour sa régénération, soit 5 Mds€ sur le mandat* ;

2) La modernisation des infrastructures dont l'ERTMS, CCR… ; *

3) La construction de voies nouvelles dédiées ;

4) La mise en place de contournements des nœuds ferroviaires ;

5) La modernisation du matériel de fret (wagons, locomotives, attelages automatiques…).

La digitalisation de l'écosystème dans sa globalité est essentielle pour le fret. Les services apportés par la digitalisation permettraient de rendre les trafics fret plus fluides, avec de plus grandes capacités, une meilleure traçabilité et donc une offre de services beaucoup plus intéressante.

La France a un énorme retard à ce niveau, c'est un constat ! Elle doit donc engager là encore un vrai programme d'innovation avec la digitalisation des trains, du réseau et de son accès.

*cf proposition n°2

5. Redynamiser les lignes de desserte fine du territoire pour un aménagement vertueux, une réindustrialisation et une revitalisation économique des territoires délaissés.

Les petites lignes ferroviaires, également appelées « lignes de desserte fine du territoire » (LDFT), constituent un enjeu majeur d'aménagement du territoire pour notre pays.

En effet, elles contribuent au désenclavement des territoires et des villes moyennes en facilitant la circulation des biens et des personnes, tout en préservant l'environnement. Elles sont, de plus, de nature à permettre l'indispensable réindustrialisation de la France en irrigant tous les bassins de vie et d'emplois.

Cependant le constat s'impose : un manque d'investissement chronique sur ces lignes a engendré de nombreuses réductions de vitesse et une insuffisance des dessertes ayant pour conséquence mécanique de « détourner » nos concitoyens du rail. Ils ont fait le choix d'autres modes de transports individuels, participant inévitablement à terme à la fermeture de ces lignes.

Pourtant ces lignes peuvent constituer des réponses concrètes aux besoins de mobilité des français . Elles sont une alternative de déplacement financièrement accessible par rapport à la voiture individuelle dont les coûts flambent. A condition d'avoir accès à ces transports sûrs et fiables, elles permettent de désenclaver des territoires qui grâce à cette offre de transport redeviennent aussi attractifs.

Elles sont écologiquement vertueuses, car elles s'inscrivent totalement dans notre combat commun en faveur de la transition écologique et de la lutte contre le changement climatique,

Pour autant, il est indispensable de revoir leur modèle de fonctionnement et de les doter d'innovations du 21ème siècle qui leur permettront de les rendre plus fiables et attractives.

Il faut maintenant nous donner les moyens de mettre en place le cercle vertueux attendu par tous et pour tous.

La FIF a mobilisé les industriels qui ont produit un rapport remis au Gouvernement le 18 octobre 2021, qui explicite la problématique de ces lignes et qui propose des solutions. Nous souhaitons que les politiques puissent s'engager à le mettre en place.

Les chiffres

18%
=
C'est la part actuelle du rail, en moyenne, pour les transports de marchandises à l'échelle de l'Union Européenne

30%
C'est l'objectif que Bruxelles s'est donné pour 2030 pour la part du rail pour les transports de marchandises à l'échelle de l'Union Européenne

9%
=
C'est ce que le fret ferroviaire représente en France dans le transport de marchandises

SOUTENIR LE PLAN FRET :

Doublement du trafic = **10 Mds €** d'investissements, amortis par les **23 Mds€** des externalités négatives évitées d'ici **2030**

30 % de croissance de la demande de transport terrestre de fret **d'ici 2030**.

Le fret ferroviaire = 9 % des marchandises et **1 %** des émissions de CO_2 liées au transport de marchandises.

Par rapport à la route (t/km) :
3,5 x moins de coûts externes
9 x moins d'émissions de CO_2
8 x moins d'émissions de particules nocives
6 x moins d'énergies consommées

Les différents acteurs du fret, dont la FIF, se sont réunis au sein d'une alliance (Fret Ferroviaire Français du Futur : 4F) afin de proposer des perspectives concrètes de déploiement et de dynamisation du fret ferroviaire.

12 %
des distances parcourues

40 fois moins
d'émission de GES

Voyager de Lille à Lyon en TGV représente
30 fois moins
d'émissions de CO_2
que ce même trajet en voiture !

La pollution de l'air tue de manière prématurée **48 000** personnes par an en France.

CONCLUSION :

Le seul secteur qui n'est pas parvenu à réduire fortement ses émissions de gaz à effet de serre ces dix dernières années est celui des transports.
Cependant, le train représente 12 % des distances parcourues alors qu'il émet 40 fois moins de gaz à effet de serre (GES) que la voiture.

La lutte contre le changement climatique est notre priorité absolue, reconnue tant par notre pays que par l'Europe.
Notre demande est simple, nous avons soumis un ensemble de 5 propositions. Quels engagements financiers clairement identifiés les politiques peuvent-ils prendre ?

FIF : 60, rue Anatole France
92300 Levallois-Perret
01. 55. 63. 83. 60
fif@fif.asso.fr