

#2030

LIVRE BLANC
D'ANTICIPATION
DE LA FILIÈRE
INDUSTRIELLE
FERROVIAIRE



fédération des industries ferroviaires
"Les voies du progrès"

SOM- MAIRE

PROLOGUE

Et puis un jour, les trains
disparurent de France... **3**

#1

...laissant place à d'autres modes
de transport... **4**

#2

...changeant le territoire français
et la société... **6**

#3

...impactant le paysage économique. **8**

ÉPILOGUE

Sauf si... **10**

ET PUIS UN JOUR, LES TRAINS DISPARURENT DE FRANCE...

La nature de l'homme est ainsi faite qu'il prend généralement conscience des conséquences de ses actions lorsqu'il est déjà trop tard.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, les décisions prises, ou au contraire trop rapidement écartées, au sujet du ferroviaire auront des impacts tangibles sur l'ensemble de notre société.

Est-ce la fin annoncée du ferroviaire et de tous ceux qui travaillent dans son ombre, dont la filière industrielle ? Les choix politiques, sous couvert d'une justification de rendement à court terme, pourraient nous pousser à le croire. Nous ? Ce sont les industriels du ferroviaire que je représente, mais ce sont aussi les citoyens, qui ne savent plus que croire parmi l'amoncellement de données contradictoires qui rythment aujourd'hui le débat public. Le ferroviaire est-il ou n'est-il finalement pas un mode de transport d'avenir ? Peut-il contribuer fortement à une mobilité soucieuse de son environnement au sens large ?

Ce livre blanc anticipe les événements. Il vous invite à découvrir ce que serait une société sans ferroviaire. Environnement, dynamisme économique, territoires, accessibilité, cadre de vie, employabilité, compétitivité... Quels impacts sur ces pans de notre société si l'un de nos moyens de transport si profondément ancré dans notre territoire et dans notre histoire venait à disparaître ?

Notre filière a conscience des défis que le ferroviaire doit impérativement relever, mais elle ne pourra le faire qu'en concertation avec l'ensemble des mobilités afin de trouver la solution la plus pertinente pour toute la société et son avenir.

Un jour, les trains et les usines disparaissent. Ainsi que toute une filière industrielle. Emportant avec elle des centaines de PME, PMI et des dizaines de milliers d'emplois. C'est ainsi que notre histoire d'anticipation commence.

Bonne lecture et réflexion d'avenir,

Louis Nègre

Président de la Fédération des Industries Ferroviaires

ET PUIS UN JOUR LES TRAINS DISPARURENT DE FRANCE, **LAISSANT PLACE À D'AUTRES MODES DE TRANSPORT...**

Alors que des centaines de milliers de voitures, de cars, de motos avancent péniblement à l'entrée et au sortir de la grande ville, le ciel s'obscurcit. Encore une matinée et une soirée passées à patienter dans un bouchon. Alors que les grandes instances, Assises de la Mobilité, Grenelle de l'Environnement, les COP successives dont l'Accord de Paris, et les autres grands projets de lois sur la transition énergétique, loi d'orientation des mobilités, promettaient un avenir plus clair, personne n'y voit plus rien et n'y respire plus dans cette circulation trop dense.

L'IMPACT CARBONE
DU TGV EN FRANCE
**3,69 GR D'ÉQ. CO₂
PAR PASSAGER/KM**

“ L'enjeu de la mobilité : véritable carrefour des politiques environnementales, sociétales, technologiques, économiques. ”
Dominique Riquet, Député européen

“ Pour lutter contre le changement climatique il faut mettre la mobilité au cœur de cet enjeu. ”

“ L'ossature de la mobilité de masse reste et de loin le rail (train, métro, tramway...) et le bus. ”

Bruno Gazeau, Président de la Fédération des Usagers des Transports (FNAUT)

MAIS COMMENT

EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ ?

- # Largement revendiqué, le développement durable est devenu un simple affichage dans la stratégie de politique des transports. Alors que les lignes fermaient petit à petit, les efforts nécessaires n'ont pas été injectés dans notre système ferroviaire, qui a perdu tout moyen de participer au développement d'un système de mobilité durable malgré les nombreuses alertes émises par le monde du ferroviaire.
- # Alors que le ferroviaire en France, comme dans nombre d'autres pays, s'est initialement développé sur une vision à la fois monopolistique et centralisatrice, ce qui en a fait sa force hier, en fait sa faiblesse aujourd'hui.

ET EN 2020,

QU'AURIONS-NOUS DÛ FAIRE ?

- # Comprendre que le mode ferroviaire est un mode clé pour le XXI^{ème} siècle grâce à sa capacité intrinsèque à apporter de la **fluidité, de la sécurité, de la densité et un très faible niveau de pollution**.
- # Mieux penser la politique des transports à partir d'une **approche intermodale**, en créant un ministère de la mobilité et de l'intermodalité.
- # Mieux prendre en compte la responsabilité des transports dans les **coûts externes** afin de travailler sur des solutions plus propres et pérennes.
- # Prendre en considération les préconisations du Grenelle de l'Environnement qui désignait le **fret ferroviaire** comme l'un des modes à **privilégier** dans le transport de marchandises.
- # Valoriser concrètement les critères de RSE dans les appels d'offres.
- # Valoriser la **recyclabilité des matériaux** utilisés dans la conception des trains.
- # Encourager les équipementiers qui ont compris que **l'innovation** passerait dans la recherche de durabilité et qui se sont engagés à concevoir des technologies et du matériel limitant les dépenses d'énergie et **diminuant l'empreinte carbone**.
- # Trouver des solutions sobres adaptées à des utilisations non massives et développer de nouveaux "business models" dans le cadre d'une **ouverture régulée à la concurrence** fondamentalement axée sur le service au client.



ET PUIS
UN JOUR
LES TRAINS
DISPARURENT
DE FRANCE,
LAISSANT PLACE À
D'AUTRES MODES
DE TRANSPORT,
**CHANGEANT LE
TERRITOIRE FRANÇAIS
ET LA SOCIÉTÉ...**

Des métropoles trop denses, des zones rurales qui se vident. Le territoire affirme une inégalité alarmante. Certaines zones n'ont pas tenu le coup. Des sites industriels ont dû fermer leurs portes. Les derniers accidents de transport de substances pétrochimiques ont eu raison de leur sort.

**AVEC 33 MDS DE T.KM,
LE FRET FERROVIAIRE
REPRÉSENTE 10 % DU
TRAFIC DE MARCHANDISES
EN FRANCE EN 2017**

(Source SDES)

■ TGV, TER et Transilien traitent peu le marché, mal connu et sous-estimé, de la mobilité occasionnelle. Il faut renouer avec l'écoute des besoins de ce marché. ■■

Jacques Chauvineau, Président d'Objectif OFP (Opérateur Fret de Proximité)

■ Tout l'enjeu de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) est de faire en sorte que les solutions de mobilité innovantes, connectées et inter-opérables ne s'arrêtent pas au périphérique des métropoles, mais bénéficient à l'ensemble de nos territoires, y compris aux « peu denses ». ■■

Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches-du-Rhône

MAIS COMMENT

EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ ?

- # La fermeture anarchique de lignes, le délaissement des infrastructures, des gares qui autrefois étaient des lieux de vie, de rencontres, d'économie, sont aujourd'hui des espaces vétustes, sans âme et sans utilité.
- # La volonté de rentabilité n'a pas pris en compte les réels besoins quotidiens des voyageurs. Les investissements se sont concentrés sur des prouesses techniques au détriment de la praticité.
- # Le raccordement insuffisant de nos grands ports au réseau ferroviaire handicape leur développement, comme celui de l'industrie et décourage de facto l'utilisation du fret ferroviaire. Alors qu'il est indispensable au développement des nœuds portuaires, celui-ci n'a pas été reconnu comme nécessaire au développement de l'industrie et de notre compétitivité.
- # L'absence d'un dialogue constructif et responsable entre les pouvoirs publics et les syndicats du secteur n'a pas permis de développer une vision partagée sur l'avenir du mode.
- # Les inégalités du territoire ont été cachées derrière un "discours trotinette" déconnecté de la réalité du terrain de la France périphérique et des besoins des utilisateurs.
- # La rigidité "jacobine" de notre pays n'a pas permis de laisser sa chance à un mode de transport indispensable pour de nombreuses activités industrielles. Alors que des pays d'Europe, tels que l'Allemagne, la Suisse et la Grande-Bretagne ont su simplifier les procédures pour mettre en place des services de transport de fret efficaces, les démarches françaises sont restées trop lourdes et complexes pour les entreprises.

ET EN 2020,

QU'AURIONS-NOUS DÛ FAIRE ?

- # Reconnaître le rôle structurant du ferroviaire dans la **protection des zones rurales** en voie d'isolement ou enclavées.
- # Défendre les lignes qui participaient au **maintien et au développement économique des entreprises et de l'emploi local.**
- # Favoriser le développement des **lignes de proximité**, ces petites lignes qui permettent aux PME locales d'affréter leurs productions, de les diriger vers les hub ferroviaires et de les dispatcher ensuite à travers toute la France et à l'international.
- # Optimiser la **cohabitation** entre le transport des voyageurs et le réseau fret.
- # Renforcer le déploiement des trains, des métros, des tramways, conçus pour **l'accès de l'ensemble des personnes à mobilité réduite.**
- # Valoriser les infrastructures de transports les mieux à même de répondre aux évolutions démographiques, urbaines, économiques.
- # Reconnaître le ferroviaire comme **transport de masse et irrigateur des territoires.**
- # Arrêter d'opposer les différents modes de transport entre eux mais les **penser collectivement** comme des outils complémentaires facilitant le quotidien des voyageurs.



ET PUIS
UN JOUR
LES TRAINS
DISPARURENT
DE FRANCE,
LAISSANT PLACE
À D'AUTRES MODES
DE TRANSPORT,
CHANGEANT LE TERRITOIRE
FRANÇAIS ET LA SOCIÉTÉ,
**IMPACTANT LE PAYSAGE
ÉCONOMIQUE...**

Aujourd'hui, le transport collaboratif a remplacé le transport collectif. Des innovations ont eu lieu : voiture autonome, route intelligente, transports low cost... Si tous apportent soit plus de confort aux voyageurs, soit une plus grande accessibilité en termes de coût, ils ne répondent pas à tous les besoins du transport de masse. Alors que la population augmente et qu'il devient de plus en plus courant d'augmenter le nombre de kilomètres pour aller travailler, les pouvoirs publics affichent un plan de mobilité qui fait la part belle aux mobilités alternatives.

—
+ 30 000
SALARIÉS
—

■ ■ Il faut l'aider (le système ferroviaire) à se réformer par des apports nouveaux et que les apports acquis à l'international servent la nation [...] l'ouverture du ferroviaire à la concurrence, c'est l'oxygène dont le système transport a besoin. ■ ■

Claude Steinmetz, Président de l'Association Française du Rail (AFRA)

■ ■ L'amélioration des relations donneurs d'ordres-fournisseurs est une priorité pour la CPME, mais doit aussi le devenir pour nos dirigeants. Encore trop de PME souffrent, par exemple, du non respect des délais de paiement. ■ ■

François Asselin, Président de la Confédération des PME (CPME)

MAIS COMMENT

EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ ?

- # Les débats sont restés focalisés sur la rentabilité à court terme et le modèle économique actuel, et ont renforcé l'idée que le ferroviaire était un mode de transport de plus en plus obsolète et sans grand avenir.
- # L'ouverture à la concurrence a été freinée par la peur du changement et par une vision essentiellement défensive. Elle n'est pas allée jusqu'au bout de ce qu'elle pouvait faire. Les acteurs privés n'ont pas pu s'intégrer dans cette démarche. Cette situation prend en partie sa source dans la faiblesse de l'État Stratège et une sclérose culturelle paralysant l'ensemble du système.
- # Les pouvoirs publics ont fait le pari du "tout routier"/"tout électrique" avec la conviction que la route intelligente, la voiture et le camion autonomes électriques étaient les seules vraies réponses aux défis futurs de la mobilité sur moyennes et longues distances.
- # La filière ferroviaire est composée d'une multitude de PME-PMI innovantes et actives, dont la capacité à être entendue a été trop souvent occultée dans le débat.
- # La France n'a pas su mettre en place un modèle économique soutenable pour le ferroviaire permettant de conjuguer des investissements massifs sur la grande vitesse et une politique ambitieuse de régénération et de modernisation du réseau classique.

ET EN 2020, QU'AURIONS-NOUS DÛ FAIRE ?

- # Investir dans les **innovations** qui étaient pourtant réelles : allègement de masse, utilisation de matériaux composites, récupération de l'énergie au freinage, train hybride, train à hydrogène, train autonome...
- # Faciliter une **ouverture régulée et maîtrisée à la concurrence** qui aurait créé de l'émulation (si tant est que cette concurrence puisse permettre aux nouveaux entrants de montrer ce qu'ils peuvent faire dans les limites d'un cadre sur-réglémenté).
- # Accélérer la **modernisation et la digitalisation du réseau** pour en augmenter sa performance quels que soient les territoires.
- # Développer de nouveaux "business models" dans les **relations donneurs d'ordres-fournisseurs**, fondés sur une démarche d'amélioration continue et "gagnant-gagnant".
- # Améliorer toujours plus le **confort des passagers** pour que le train ne soit pas perçu comme le transport du dernier choix.
- # Réaliser un audit précis de chaque ligne pour en connaître l'utilisation et l'optimiser à bon escient.
- # **Investir dans le fret** pour encourager l'économie industrielle, notamment celle de l'industrie pétrochimique et agroalimentaire.

SAUF

S

A decorative graphic on the left side of the page. It features a diagonal split: the top-left portion has blue and white horizontal stripes, while the bottom-right portion is solid green. The letters 'SAUF' are positioned across this split. The 'S' and 'A' are filled with the blue and white stripes, while the 'U' and 'F' are solid green. Below the 'S' is another 'S' with the same striped pattern. To the right of the 'S' is a green bar chart consisting of four vertical bars of varying heights, with the first bar being the tallest and the others decreasing in height from left to right.

- # Les décideurs politiques prennent aujourd'hui, avec la **LOM** et **la loi de programmation des infrastructures**, pleinement la mesure des enjeux que porte le ferroviaire.
- # Le ferroviaire est enfin considéré à sa juste valeur: comme un mode de transport structurant, **colonne vertébrale** d'un développement soutenable aux niveaux local, national et international.
- # Nous prenons tous la mesure des opportunités d'une **décentralisation intelligente et pragmatique**, et lui donnons du sens à travers une stratégie des transports pensée globalement.
- # Les pouvoirs publics donnent tous les moyens au ferroviaire de s'intégrer au mieux dans une **logique multimodale**.
- # **L'ouverture aux opérateurs privés** se réalise dans un cadre intelligemment réglementé où chaque nouvel entrant a l'opportunité de créer sa propre valeur ajoutée.
- # Nous redonnons aux **PME** leur place d'acteurs de proximité, indispensables à la dynamique du pays.

Jean-Pierre Audoux
Délégué Général de la Fédération
des Industries Ferroviaires

“ Cette histoire, qui finalement ne touche pas
seulement la filière ferroviaire,
vous a été racontée par les industriels du
ferroviaire. Des industriels qui veulent anticiper
le ferroviaire du futur et qui prennent toute
leur part pour relever les défis de demain. ”

Comité de rédaction : Louis Nègre, Jean-Pierre Audoux, Sandrine Cheminel,
Luc Aliadière, Cédric Giraud, l'Agence Planète

Conception-création : www.lagenceplanete.fr

© Mars 2019

OBJECTIF 2030



fédération des industries ferroviaires
"Les voies du progrès"

La FIF rassemble aujourd'hui plus de 300 entreprises et représente l'ensemble des activités de l'industrie ferroviaire : des constructeurs de matériel roulant aux ingénieries en passant par les équipementiers ferroviaires, les industriels de la voie et de la signalisation, le design intérieur ou encore les essais. Ses actions visent principalement à contribuer à la mise en œuvre d'une amélioration concernant, d'une part, l'environnement réglementaire et technique, d'autre part, les conditions d'activité de la profession.



www.afnor.org

60, rue Anatole France / 92300 Levallois-Perret
01 55 63 83 60 / fif@fif.asso.fr
www.industrie-ferroviaire.com