



**LE FRET FERROVIAIRE
POUR CONCILIER
RELANCE ECONOMIQUE
ET ECOLOGIE**

**Les propositions de l'Alliance 4F pour doubler la part de
marché du fret ferroviaire en 2030**

23/06/20

SOMMAIRE

Synthèse du rapport	page 3
Introduction – 4F une coalition inédite	page 4
1 - La déconsidération du fret ferroviaire a des impacts majeurs pour les citoyens, l'économie et les territoires français	page 5
2 - Le fret ferroviaire a atteint son point de non-retour : c'est aujourd'hui qu'il faut agir	page 8
3 - L'alliance du secteur, de l'Etat et de l'infrastructure autour d'un plan ambitieux, permet de doubler la part modale	page 10
10 axes et 30 actions pour doubler le fret ferroviaire – <i>version préliminaire</i>	page 13

Synthèse du rapport

4F « *Fret Ferroviaire Français du Futur* », est une alliance inédite qui réunit tous les acteurs de la filière en France pour proposer une ambition forte aux pouvoirs publics : **doubler la part des marchandises transportées par le rail en France d'ici 2030.**

Aujourd'hui le transport par rail ne concerne que 9% des marchandises. Le transport intérieur terrestre de marchandise en France représente ~370 milliards de tonnes-kilomètres qui sont essentiellement réalisés (89%) par la route. Cette situation découle d'une série de choix français d'équipements et de fiscalité.

Cette déconsidération du fret ferroviaire a des impacts majeurs pour les citoyens, l'économie et les territoires français. Les impacts sont très négatifs sur le climat (CO2 émis, particules fines) et la santé de ses citoyens (accidents, morts prématurées). Les sous-investissements rendent également moins compétitifs les territoires non connectés ou mal connectés. Paradoxalement, le choix français du « *tout-route* » depuis plusieurs décennies ne profite pas assez aux entreprises routières françaises qui sont sous la pression des pavillons étrangers.

Le pire est cependant à venir avec une croissance des transports orientée « seulement route » et sous des contraintes climatiques insoutenables. **Le fret ferroviaire a atteint son point de non-retour : c'est aujourd'hui qu'il faut agir.** En dépit de ses efforts d'innovation, le secteur routier seul ne permettra pas à la France d'atteindre les objectifs climatiques qu'elle s'est elle-même donné. Sans changement de cap, le fret ferroviaire sera définitivement déconnecté des territoires et des ports. Pendant ce temps en Europe, nos partenaires accélèrent, avec le risque de creuser un retard irrattrapable.

2020 est donc pour le Fret Ferroviaire Français une année charnière. Le Président de la République a récemment appelé à « *reconstruire une économie forte, écologique, souveraine et solidaire* ». Le Plan de 4F s'inscrit exactement dans cet objectif.

L'alliance 4F propose de doubler la part modale de 9% à 18% en 2030, grâce à trois piliers : le Secteur ferroviaire, l'Infrastructure et l'Etat.

Les opérateurs parlent d'une seule voix et sont prêts à travailler main dans la main avec la route et le fluvial pour orienter la croissance des transports vers la décarbonation. Ils ont besoin d'un gestionnaire d'infrastructure qui se fixe comme priorité la qualité de service et l'investissement dans la rénovation et la capacité du réseau. Pour soutenir ces investissements, l'Etat Français, avec le soutien de l'Europe, doit promouvoir énergiquement le report modal vers le rail pour une logistique « propre ». Outre les effets multiplicateurs sur l'économie et sur l'emploi des territoires, ces investissements seront compensés dès 2035 grâce à l'évitement de coûts externes.

En proposant de placer le fret ferroviaire comme épine dorsale de la chaîne logistique, c'est l'ensemble du transport de marchandise, voulu multimodal, qui bénéficie de la croissance au profit de l'ensemble de l'écosystème.

Le plan d'action réalisé par 4F comporte 10 axes et 30 actions chiffrées : c'est une proposition concrète pour donner vie à l'ambition de doublement de la part modale du fret ferroviaire.

INTRODUCTION – 4F UNE COALITION INEDITE

4F, « *Fret Ferroviaire Français du Futur* », est une alliance inédite qui réunit tous les acteurs de la filière en France pour proposer une ambition forte aux pouvoirs publics : **doubler la part des marchandises transportées par le rail en France d’ici 2030, pour participer à un développement économique durable, respectueux du climat, de la mobilité, de la qualité de vie et de la santé des citoyens.**

Ainsi 4F se positionne dans la double perspective de la relance économique post covid-19 et du temps long de la planification et de la sobriété carbone en développant un secteur de fret ferroviaire comme épine dorsale de la logistique française.

Les membres de la coalition 4F ont travaillé ces dernières semaines pour finaliser une proposition de plan de relance avec des actions claires et chiffrées, présentées dans ce rapport. Certaines sont nécessaires dès 2021 pour permettre le maintien d’une filière dynamique et performante à moyen terme.

LES MEMBRES DE L’ALLIANCE 4F

Les principales entreprises de transport ferroviaire de marchandises (Fret SNCF, DB Euro Cargo Rail, VFLI, Europorte, Lineas, RegioRail, Millet Rail),

Les principaux opérateurs de combiné multimodal en France (Novatrans, Naviland Cargo, T3M, Froidcombi), l’opérateur d’autoroutes ferroviaires VIIA, le commissionnaire Forwardis, les opérateurs ferroviaires de proximité (réunis au sein de l’association Objectif OFF)

L’Association Française du rail (AFRA), le Groupement National des Transports Combinés (GNTC), l’Association française des détenteurs de wagons (AFWP), la Fédération des industries Ferroviaires (FIF), l’Union des transports publics et ferroviaires (UTP), le Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France (SETVF), l’Association française des gestionnaires d’infrastructures ferroviaires indépendants (AGIFI), le Comité pour la liaison européenne Transalpine.

Le gestionnaire d’infrastructure SNCF RESEAU coopère activement à ses travaux.

1 – LA DECONSIDERATION DU FRET FERROVIAIRE A DES IMPACTS MAJEURS POUR LES CITOYENS, L'ECONOMIE ET LES TERRITOIRES FRANCAIS

Le transport intérieur terrestre de marchandise en France représente ~370 milliards de tonnes-kilomètres. Il est essentiellement réalisé (89%) par la route¹. Cette situation est la conséquence de choix politiques qui n'ont paradoxalement pas évité la crise profonde du secteur routier français. Les répercussions de ces choix sont extrêmement négatives pour le climat et la santé des citoyens, mais également pour la compétitivité française et l'attractivité des territoires.

Le déconsidération du fret ferroviaire a des impacts très négatifs sur le climat et la santé des citoyens français

La Commission européenne a estimé que les coûts externes des transports en Europe s'élèvent à 1000 Mds€ par an, en s'appuyant sur une étude dédiée à l'internalisation des coûts des transport, confié à CE Delft et publiée en juin 2019. Ces coûts externes sont à 49% liés aux impacts directs sur la santé (accidentalité, pollution atmosphérique), 28% aux impacts sur le climat (climat, énergie, habitat naturel) et 23% aux impacts sur la qualité de vie (bruit et congestion).

Sur cet ensemble, entre 19% et 31% de ces coûts externes sont attribués au transport de marchandises.

Il ressort de cette étude que les poids lourds sont à l'origine de 3 à 4 fois plus de coûts externes que le fret ferroviaire à volume équivalent transporté en France. Un train de marchandises équivalant environ à 40 camions, l'effet en chaîne sur la décongestion du trafic, l'amélioration de l'efficacité économique et la qualité de vie est sensible.

Au niveau européen, le fret routier contribue de manière substantielle à la congestion sur les routes, chaque conducteur passant plus de 120 heures par an dans les embouteillages. Il représente 275 millions de tonnes de CO² par an et a un impact significatif sur la santé avec plusieurs centaines de milliers de morts prématurées en Europe dues à la pollution (90%) et aux accidents routiers (10%)².

Appliqués au volume annuel français en 2018 d'environ 330 Mds de tonnes-kilomètres, les coûts externes générés en France s'élèvent à 13,6 Mds€ dont 98% à charge du transport routier. Chaque année en France près de 50 000 personnes perdent la vie prématurément à cause de la mauvaise qualité de l'air qui coûte par ailleurs 50 Mds€ à la collectivité. Alors qu'à la tonne/kilomètre transportée, le rail émet 8 fois moins de particules nocives que la route et consomme 6 fois moins d'énergie.

¹ Commissariat général au développement durable (CGDD), Chiffres clés du transport, Edition 2020, mars 2020 – Année de référence 2018

² "30 by 2030", White paper from Rail Freight Forward, 2019

Les sous-investissements ont des impacts directs sur les territoires non connectés ou mal connectés au rail

Depuis le milieu des années 1980, les principaux investissements d'infrastructure français ont été mis au service des nouvelles Lignes à Grande Vitesse, et plus récemment des connexions régionales. Le Fret ferroviaire a été considéré comme non-rentable, au vu des recettes perçues par le gestionnaire de réseau et sans considération pour les externalités positives du secteur.

Concrètement le réseau ferroviaire français souffre d'un retard de maintenance de ses grands axes, de ses capillaires, ainsi que des terminaux et triages. Une ligne non entretenue est une ligne qui meurt. Le réseau ferroviaire est tel un chêne : solide, mais lorsqu'on coupe une de ses branches, elle ne repousse pas naturellement. Les ports français, les régions industrielles réclament la possibilité de se connecter pour éviter la saturation routière comme sur l'axe Seine qui dessert Rouen et Le Havre.

On estime à environ 1 Mds€ le retard accumulé depuis 10 ans. L'effet retard ajoute une difficulté supplémentaire : sur les axes en rénovation les travaux, effectués dans des budgets contraints, ont lieu sur les plages horaires de circulation des trains de marchandises. La qualité des sillons est de fait beaucoup plus faible, au détriment des clients finaux qui se détournent du rail pour... la route, plus fiable, même sur longue distance.

Le choix français du « tout-route » ne profite pas assez aux entreprises routières françaises, affaiblit les entreprises ferroviaires et la compétitivité française

Depuis plus de 40 ans, les choix d'équipement et de fiscalité soutiennent le trafic routier de marchandise. Mais la part réalisée par le pavillon français n'a cessé de décroître passant de 91% il y a 35 ans à 60% aujourd'hui. Ces trois dernières décennies ont vu de multiples crises du secteur concurrencé de manière déloyale par les pavillons étrangers qui ont vu leur trafic multiplié par 11. Sur cette période, la part de marché du pavillon français dans le transport international entre la France et le reste de l'Europe a régressé de 40 % (en 1999) à 5% (en 2018).

Pendant ce temps, la part du rail a régressé de manière continue, tout comme celle du fluvial. Le fret ferroviaire représente 32 milliards de tonnes-kilomètres transportées, soit une part modale de seulement 9% dont 79% pour le transport conventionnel et 21 % pour le transport combiné. La part du rail s'est dégradée encore dans les années 2000.



La France est aussi à la traîne par rapport aux autres pays européens, entraînant une perte de compétitivité relative de son industrie. Dans les autres pays européens, les Etats ont mis en place des politiques de soutien du secteur ferroviaire. C'est le cas de la Suisse, de la Belgique et de l'Autriche. Ces derniers transportent déjà plus de 30 % de leurs marchandises par le rail et la moyenne européenne est de 18 %, soit deux fois la part de la France. Concrètement, pour les industriels français, l'accès à l'offre rail est limité alors qu'avec sa capacité à relier les sites de production, le fret ferroviaire devrait contribuer à la performance globale de l'industrie française.

Ces dernières années, de multiples initiatives (rapports, plans) ont été lancés pour relancer le fret ferroviaire et connecter les territoires. L'échec de ces plans trouve sa source dans la conjoncture dépréciée et la désindustrialisation française forte. Mais l'origine de ces échecs se trouve aussi dans un manque de vision, de moyens financiers, et d'un plan d'action clair et soutenu par tous les acteurs sectoriels et politiques.

2 - LE FRET FERROVIAIRE A ATTEINT SON POINT DE NON-RETOUR : C'EST AUJOURD'HUI QU'IL FAUT AGIR

Même si l'impact des choix des années passées est déjà considérable, le pire est à venir : avec une croissance des transports orientée « seulement route » et des contraintes climatiques insoutenables, le fret ferroviaire atteint un point de non-retour.

La Convention citoyenne qui vient de rendre ses propositions le souligne : certains choix français en matière de transport paraissent aujourd'hui datés aux yeux des citoyens français inquiets de la crise climatique et des inégalités dans les territoires. Sans changement de cap, le fret ferroviaire français sera totalement déconnecté du tissu économique et de la course européenne. C'est maintenant qu'il faut agir.

La société civile s'insurge contre l'inaction face à l'urgence climatique et pousse une écologie radicale

Les Français sont de plus en plus nombreux à changer leurs propres habitudes afin d'impacter positivement l'environnement. Leur action n'a pas d'impact direct sur la logistique et seule une politique cohérente pour le transport de marchandises peut changer la donne.

L'échec de la mise en place de l'écotaxe en 2013 montre toute la sensibilité d'un secteur routier français sous une pression concurrentielle internationale intenable. Le secteur routier prend ses responsabilités et investit massivement dans l'innovation afin de réduire l'impact négatif en CO² et particules fines. Pour un secteur où 10% des entreprises réalisent 73% du chiffre d'affaires total, il est inconcevable de laisser tout le poids de l'innovation aux acteurs de petite taille, pourtant essentiels pour le maillage logistique français.

Cependant, la croissance du transport terrestre en Europe, du fait des tendances de fond (*supply chain* mondiale) va rester soutenue dans les prochaines années. Même avec des innovations fondamentales (hydrogène, batteries, *platooning*) **la route ne peut pas permettre à la France d'atteindre les objectifs climatiques qu'elle s'est elle-même donné**. Aucune innovation ne permet régler le problème de congestion et le rail, du fait de ses seules caractéristiques physiques (métal sur rail vs. pneu sur route) est six fois plus économe en énergie, sans même compter l'impact de la traction majoritairement électrique.

La Convention Citoyenne pour le Climat confirme l'ambition de la société civile pour le fret ferroviaire. Son objectif est d' « *Optimiser le transport routier de marchandises en permettant un transfert modal vers le ferroviaire et/ou le fluvial.* ». Plus largement, la Convention résume l'état d'esprit des français concernant les transports « *En matière de lutte contre le changement climatique, nous n'avons pas le temps d'attendre ; chaque année compte* »

Sans changement de cap, le fret ferroviaire sera déconnecté des territoires et des ports qui souffrent déjà d'un manque de compétitivité

Les zones d'activité, concentrées ou diffuses, doivent pouvoir accéder à des corridors européens et la connexion avec les infrastructures portuaires, aéroportuaires et fluviales est un facteur de compétitivité des territoires. C'est une alternative essentielle et compétitive au transport par camion. Les principales marchandises transportées par le conventionnel sont les matières premières et matériaux de base (29%), les coques, produits pétroliers raffinés et produits chimiques (14%) les produits de l'agriculture et forêt (8%) et les produits alimentaires et boissons (6%). Pour le transport de métaux de base et produits métalliques, le recours au transport ferroviaire est de 43%.

Dans le contexte du plan de relance appelé de ses vœux par le Premier Ministre français, le rail conditionne aussi la réussite des relocalisations industrielles après la crise sanitaire. Une insuffisance du fret ferroviaire induirait des surcoûts majeurs. A l'inverse, son développement bénéficierait à un large écosystème : industriels mais aussi entreprises de BTP, ports et aéroports, producteurs d'électricité, opérateurs télécom. Et les transporteurs français, qui perdent des parts de marché face à la concurrence étrangère depuis 20 ans, gagneraient également à un rééquilibrage modal, en s'appuyant sur les complémentarités avec le fret ferroviaire.

En Europe nos partenaires accélèrent, avec le risque que la France ne creuse un retard irrattrapable

Au niveau européen, la coalition *Rail Freight Forward* qui regroupe les principaux acteurs du rail a proposé un objectif de 30% de part modale en 2030, contre 18% aujourd'hui. Si les pays européens atteignent cet objectif en 2030 et que la France arrive à maintenir sa part modale à 9% c'est un écart de 21 points (!) qui sera creusé irrémédiablement. La filière française de production de matériel (locomotives, wagons, équipements) et l'écosystème (OFP, travaux) seront privés d'un marché français avec une taille critique et des perspectives de croissance.

Deux pays ont déjà posé les actes qui permettront à une telle ambition de se réaliser. En Autriche, l'Etat a adopté des mesures de taxation progressive en fonction du tonnage transporté et des pollutions générées Les Pays Bas ont mis en place une baisse drastique des redevances sillons, à la suite de l'Allemagne qui en 2019 a réduit de 47 % les péages d'utilisation des lignes ferroviaires avec 350M€ versés par l'Etat au gestionnaire d'infrastructures. Le gouvernement fédéral a déjà décidé de verser 1 milliard d'euros de fonds propres supplémentaires à la Deutsche Bahn par an de 2020 à 2030. L'objectif est de permettre à DB Netz d'investir des capitaux supplémentaires dans la modernisation, l'expansion et l'électrification du réseau ferroviaire (Klimaschutzprogramms 2030).

L'Etat Français ne reste pas inactif et a prévu un rôle pour le fret Ferroviaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 ; cependant les lignes budgétaires sont sans commune mesure avec celles des voisins européens.

2020 est pour le Fret Ferroviaire Français une année charnière. La récente crise sanitaire ne fait que souligner la crise climatique et la nécessité de proposer des solutions ferroviaires dans les territoires français. Le Président de la République a appelé le dimanche 14 juin dernier à « reconstruire une économie forte, écologique, souveraine et solidaire ». Le Plan de 4F s'inscrit exactement dans cet objectif.

3 - L'ALLIANCE DU SECTEUR, DE L'ETAT ET DE L'INFRASTRUCTURE AUTOUR D'UN PLAN AMBITEUX PERMET DE DOUBLER LA PART MODALE

L'alliance 4F qui regroupe le secteur propose une ambition forte : doubler la part modale de 9% à 18% en 2030. Les trois piliers de ce plan sont le Secteur ferroviaire, l'Infrastructure et l'Etat. Leur action s'inscrit dans les objectifs d'une reconstruction économique *écologique et solidaire*, grâce à un partage de la croissance vers le rail ; *souveraine*, grâce une infrastructure ferroviaire au service des territoires français ; *forte*, grâce au soutien de l'Etat et de l'Europe. 10 objectifs soutiennent cette reconstruction.

Les acteurs du fret ferroviaire, réunis pour la première fois, proposent de partager la croissance des transports de manière plus durable

Les opérateurs parlent d'une seule voix, conscients de la complémentarité des différents modes de transports. Ils sont prêts à travailler main dans la main avec la route et le fluvial pour orienter la croissance des transports vers la décarbonation. Ils sont pour cela prêts à prendre des risques de reconquête du Fret Ferroviaire pour atteindre l'ambition de doublement qui nécessitera le triplement des volumes de marchandises pris en charge par les opérateurs de combiné rail-route et une augmentation de 50% du trafic conventionnel d'ici 2030 avec 5 objectifs :

1. Le renforcement de l'attractivité des solutions ferroviaires, complémentaires vis-à-vis de la route. Le secteur va se concentrer sur le développement de service numériques performants qui créent de la valeur pour le client (ETA), et en général sur un service et une expérience client fluide de bout en bout quels que soient les modes de transport successivement utilisés. Ils s'appuieront sur une collaboration étroite avec les chargeurs.
2. L'amélioration des offres : plus vertes, plus fiables, modernes et flexibles. Les opérateurs misent sur les nouveaux services, sur une offre mise à jour avec les nouvelles demandes des utilisateurs et sur la valorisation du transport écologique (labels).
3. La baisse des coûts des opérateur grâce à l'augmentation de la productivité et grâce, lorsque cela est nécessaire, aux aides directes de l'Etat. Le secteur souhaite optimiser la maintenance de son matériel roulant et rechercher des économies d'échelles supplémentaires (retours à vides).
4. La modernisation des moyens de production. Cette modernisation passe par le renforcement de l'efficacité industrielle du secteur (modularité et polyvalence) et des investissements pour la décarbonation (traction électrique).
5. L'investissement dans l'innovation pour accélérer la transformation digitale du secteur au niveau européen. La filière vise à déployer le train de fret du futur, plus efficace et plus rapide (couplage automatique digital) et à inventer de nouvelles solutions intermodales et multimodales frugales.

Le gestionnaire d'infrastructure se fixe comme priorité la qualité de service et l'investissement dans la rénovation et la capacité du réseau

La particularité du rail tient à son réseau fixe, physique, neutre, partagé et régulé. Rien ne peut se faire sans une vision commune et partagée entre le gestionnaire d'infrastructure et les utilisateurs du rail. Le doublement de la part modale se fera grâce à une meilleure productivité de la filière qui transportera plus avec les mêmes moyens.

Mais indéniablement des capacités supplémentaires seront nécessaires. Elles se traduiront par des investissements à programmer pour (re)connecter les territoires. La rénovation du réseau et la qualité de service du réseau sont des conditions nécessaires au plan de développement du Fret Ferroviaire via 5 objectifs.

6. L'investissement dans la modernisation et dans les augmentations de capacité ciblées indispensables pour doubler les capacités du réseau. Ceci nécessitera une intensification des travaux de régénération du réseau ferroviaire, une concertation avec les entreprises ferroviaires et bien sûr des investissements capacitaires dans le réseau stratégique de fret ferroviaire (lignes et contournements)
7. La modernisation des terminaux ferroviaires (combinés, conventionnels, installations terminales embranchées et ports) dans les territoires grâce à un plan pluriannuel concerté avec tous les acteurs. 4F préconise également une évolution des compétences et des ressources des Régions pour leur donner des responsabilités en matière de logistique et de transport, au plus près des besoins locaux.
8. Le renouvellement de la conception de l'infrastructure. Une vision différente pour élargir les possibilités d'amélioration : des gabarits élargis (P400), des trains plus longs, des travaux conçus pour protéger les trafics frets.
9. La simplification et la standardisation du service horaire pour l'organisation des sillons avec des logiques de corridor, des planifications à 5 ans, des outils digitaux et une vision nouvelle de la répartition de la capacité (fret, voyageurs, travaux).
10. Une planification et une gestion des circulations ferroviaires de bout en bout et non en « tronçons », à l'image des flux des clients. Dans cette optique, le secteur propose une qualité de service redéfinie pour le fret, un pilotage de la performance et une dynamique de progrès continu (à l'image de tous les autres secteurs industriels) ;

L'Etat Français, avec le soutien de l'Europe, promeut énergiquement le report modal vers le rail pour une logistique « propre »

L'Etat, comme le font d'autres pays, doit accompagner la décroissance des émissions de CO2 et pour cela décider maintenant de mesures de soutien financier au rail. Il doit aussi mettre en place les incitations qui faciliteront l'évolution vers davantage de solutions multimodales, au service d'une chaîne logistique plus durable.

La filière s'engage à investir, moderniser. Mais son action seule n'est pas suffisante. Le rôle de l'état est essentiel pour compenser les déséquilibres structurels et conjoncturels, en particulier pour l'aide spécifique au wagon isolé (75 millions d'euros par an), au transport combiné et à la couverture des péages ferroviaires (130 millions d'euros par an selon une trajectoire budgétaire indexable).

Le gestionnaire d'Infrastructure, contraint par sa trajectoire financière, ne peut seul décider des choix stratégiques français pour une économie plus décarbonée. A court terme, l'intensification des travaux de régénération du réseau ferroviaire entre 2021 et 2024 nécessitent un investissement d'1 milliard d'euros. Les investissements à programmer pour contourner les métropoles ou mettre en place des voies d'évitements, dont les effets seront bénéfiques pour les voyageurs comme pour le fret, ne sont que partiellement budgétées chez SNCF Réseau et dans la LOM. Au total ces investissements sont estimés à 12 milliards d'euros entre 2025 et 2030.

L'impact de ces investissements sur l'économie et l'emploi local est très positif, dans le contexte actuel de relance de l'économie. A titre d'exemple, les effets multiplicateurs de la construction de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux ont été évalués à 1,96 (1 emploi investi génère 1,96 € de production) et à 2,44 (1 emploi direct occupe génère 1 emploi indirect et 0,44 emploi induit localement).

Les investissements nécessaires dans la rénovation et la capacité du réseau sont estimés à environ 13 Mds d'euros d'ici à 2030. Ils sont nécessaires pour le fret mais également pour le passager (contournements). Avant même de prendre en compte l'effet « boule de neige » positif des investissements sur l'économie et l'emploi en France, le retour sur investissement pour la société française serait positif dès 2035. En effet le doublement de part modale permettrait d'éviter des coûts externes d'un montant équivalent à une date comprise entre 2034 et 2035, selon la valeur retenue pour le CO2 (entre 100€ et 500€)³.

Ainsi, on assiste aujourd'hui à un « alignement de planètes » inédit entre une filière unie autour d'un même objectif, un besoin d'investissement fort dans les territoires et une vision politique soutenue par une impulsion citoyenne puissante. Le plan d'action de 4F avec ses 10 axes et 30 actions est une proposition concrète pour donner vie à l'ambition de doublement de la part modale du fret ferroviaire.

³ Etude Altermind, "Les co-bénéfices du Fret ferroviaire" juin 2020

10 AXES ET 30 ACTIONS POUR FAVORISER LE REPORT MODAL – *VERSION PRELIMINAIRE*

Axe 1 : Améliorer pour les clients l'attractivité des solutions ferroviaires, complémentaires vis-à-vis de la route

Action 1 : Rendre plus flexible l'offre de transport ferroviaire en développant un nouveau service numérique performant qui crée de la valeur pour le client

Mesures préconisées :

- Développement d'une plateforme de gestion de la capacité résiduelle de tous les opérateurs aux clients indiquant en temps réel les capacités de transports disponibles sur chaque train à disposition pour chaque date
- Développement d'un outil d'information et de suivi des chargements de bout en bout, partagé entre opérateurs, chargeurs et commissionnaires de transport (indication de l'heure d'arrivée estimée (ETA), géorepérage indiquant en permanence la position et le déplacement des trains avec envoi de notifications aux chargeurs (géofencing) et standards communs pour relier les différents types de flux, physiques, d'information et financiers

Estimation et financement : 30M€ pris en charge par les Entreprises Ferroviaires d'ici 2024

Action 2 : Assurer un service et une expérience client fluide de bout en bout, tout au long de la chaîne logistique, quels que soient les modes de transport successivement utilisés

Mesures préconisées :

- Une connexion efficace des services de transport combiné à la logistique urbaine
- Développement des partenariats entre entreprises afin de proposer aux clients un service de transport complet (planification, exécution et livraison des marchandises transportées) s'intégrant dans la chaîne logistique

Financement : pris en charge par les Entreprises Ferroviaires d'ici 2024

Action 3 : Embarquer l'ensemble des acteurs pour préparer la croissance du ferroviaire et du transport combiné

Mesures préconisées :

- Etude avec l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) des bonnes pratiques contractuelles et définition des indicateurs clés de performance.
- Etablissement de contrats tripartites avec SNCF Réseau, l'Entreprise Ferroviaire et le chargeur (ainsi que le commissionnaire de transport) et mise en place d'un suivi du coût global
- Production de statistiques fiables et distinguant le réseau national, l'international et le transit

- Elaboration avec les chargeurs d'une feuille de route concrète d'augmentation des volumes ferroviaires, par filière

Financement : pris en charge par les Entreprises Ferroviaires d'ici 2023

Axe2 : Améliorer les offres afin que le ferroviaire devienne une solution logistique clé de la supply chain : plus vertes, plus fiables, modernes et flexibles

Action 4 : Miser sur une amélioration de la qualité de service et sur de nouveaux services

Mesures préconisées :

- Collaboration et partage renforcés pour favoriser les trains complets et concentrer les flux
- Accord sur un Pacte Qualité avec tous les acteurs (Entreprises Ferroviaires, personnels, Gestionnaire d'Infrastructures, Etat) pour éviter les blocages du secteur
- Offre de services sur mesure pour les clients qui le souhaitent
- Travail conjoint avec les filières spécifiques pour profiter de l'effet de masse et développer l'industrie française et adaptation à des nouveaux débouchés sectoriels

Financement : pris en charge par les Entreprises Ferroviaires d'ici 2022

Action 5 : Adapter l'offre aux besoins des chargeurs/clients et partager les bénéfices communs

Mesures préconisées d'ici 2021 :

- Production plus facile des trains le week-end (par exemple : ouverture des gares garanties)
- Possibilité pour le client de contractualiser et de réserver directement

Action 6 : Valoriser le transport écologique

Mesures préconisées d'ici 2023 :

- Travail avec les organisations environnementales et les citoyens sur les priorités du secteur et création par la filière des labels appropriés (par exemple : des écolabels pour le transport par wagon isolé et le transport combiné)
- Développement des investissements verts (par exemple locomotives à hydrogène et hybrides)
- Utilisation du GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) comme carburant alternatif (route et traction terminale) pour un transport 100 % écologique, de bout en bout

Financement : pris en charge par les Entreprises Ferroviaires

Axe 3 : Soutenir la compétitivité du rail par l'amélioration de la productivité et des aides directes

Action 7 : Encourager la complémentarité entre les modes de transport

Mesures préconisées :

- Régulation de l'usage du mode routier pour favoriser la croissance et son partage entre les Entreprises Ferroviaires et routières en France :
 - Inciter le recours au mode ferroviaire notamment sur la longue distance
- Soutien à la croissance du rail sur le modèle de ce qui est fait dans d'autres pays de l'UE grâce à :
 - Une prise en charge par l'Etat de 50 % des péages ferroviaires
 - L'abandon de la tarification des créneaux de circulation au tonnage des trains afin de la rendre cohérente avec le TCRR (Transport Combiné Rail Route)
- Soutien au développement du transport combiné grâce à :
 - La progression de l'aide au transbordement (« aide à la pince ») pour les opérateurs de TCRR de 27 M€ /an à 75 M€
 - Augmentation de 5 % du Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) jusqu'à 46 tonnes pour les seuls parcours d'approche ou de desserte terminale couplés à un parcours combiné
 - Révision de la fiscalité des engins de manutention
- Valorisation financières des avantages écologiques et énergétique du ferroviaire, comme la tonne de CO2 économisée par le transporteur ou les Certificats d'Economies d'Energie
- Créations de nouvelles aides pour :
 - Le démarrage de nouveaux services, par exemple dans les ports ou pour le wagon isolé
 - La création de service fret pour les marchandises de faible valeur
 - Les plateformes logistiques qui facilitent aussi le fret conventionnel
- Introduction de mécanismes incitatifs en faveur du report modal, par exemple dans les contrats d'exploitation

Délais : à partir de 2021

Estimation et financement : par l'Etat, 120 à 130 M€ par an

Action 8 : Abaisser les coûts des opérateurs par une meilleure productivité

Mesures préconisées d'ici 2021 :

- Rationalisation des obligations de formation des conducteurs et agents et développement d'une filière de formation
- Benchmark européen sur les règles de sécurité ferroviaires des grands réseaux ferroviaires européens et actualisation des règles françaises avec l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) (exemple : optimisation des règles pour la maintenance du matériel roulant)
- Optimisation de la maintenance du matériel roulant

- Recherche des économies d'échelle grâce :
 - aux trains longs et lourds
 - à la limitation des retours à vide
 - à la mutualisation grand parcours/derniers kilomètres

Action 9 : Equilibrer durablement le modèle du wagon isolé

Mesures préconisées :

- Benchmark sur les mécanismes de soutien au wagon individuel en Suisse, Allemagne, Belgique et Autriche
- Aide au wagon isolé de 75 Ms€/an

Délais : à partir de 2021

Estimation et financement : par l'Etat, 75 M€ par an

Axe 4 : Soutenir la compétitivité du rail par la modernisation de ses moyens de production

Action 10 : Moderniser la flotte et l'adapter aux besoins des clients étudiés conjointement avec les filières

Mesures préconisées :

- Modernisation des locomotives dans le cadre de retrofits : modularité, connectivité, bio-carburants, signalisation (ERTMS)
- Renouvellement des wagons :
 - Modularité, polyvalence, composants standardisés intégrant la connectivité
 - Interface clients/quais optimisés conformément aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI), notamment bruit
 - Wagons poches à chargement horizontal
 - Résistance des attelages
 - Marquage optique des wagons
- Portiques d'identification et d'inspection des conteneurs

Estimation et financement : 320 M€ par le secteur avec des aides à l'investissement de la part de l'Etat et de l'Europe

Action 11 : Renforcer l'efficacité industrielle du secteur

Mesures préconisées :

- Développement des solutions de gestion des ressources par exemple pour augmenter les rotations de wagons chargés, mettre en place une maintenance prédictive

- Digitalisation des opérations ferroviaires comme les essais de freins, la visite technique, la mise en tête, le tri des wagons, les détecteurs de surchauffe des essieux
- Amélioration de la connectivité entre véhicules autonome de tous modes afin de garantir des optimisations logistiques

Estimation et financement : 70 M€ par le secteur avec des aides à l'investissement de la part de l'Etat et de l'Europe

Action 12 : Investir dans la décarbonation

Mesures préconisées :

- Sortie du thermique sous 10 à 15 ans pour les parcours non électrifiés nécessitant de l'énergie de traction autonome

Estimation et financement : 100 M€ par le secteur avec des aides à l'investissement de la part de l'Etat et de l'Europe

Axe5 : Soutenir les investissements dans l'innovation pour accélérer la transformation digitale du secteur au niveau européen

Action 13 : Déployer le train de fret du futur, plus efficace et plus rapide

Mesures préconisées :

- Développement et industrialisation du train autonome
- Promotion de l'attelage et du désaccouplement automatique des wagons (Attelage Automatique Digital DAC)
- Développement d'un outil d'information sur l'évaluation de l'impact environnemental d'un transport en temps réel

Estimation et financement : 400 M€ par le secteur avec des aides à l'investissement de la part de l'Etat et de l'Europe

Action 14 : Inventer de nouvelles solutions intermodales et multimodales frugales

Mesures préconisées :

- Acquisitions d'engins moteurs de type rail route, offrant plus de souplesse et d'efficacité dans les dessertes
- Autorisation de circulation sur le réseau ferré national de ces engins rail route facilitée pour la logistique en zone urbaine et dense
- Nouveaux concepts de matériels intermodaux, par exemple des wagons pour le transport de produits palettisés
- Electrification économique de parcours terminaux pour effectuer l'entièreté du trajet en traction électrique
- Systèmes de triages de wagons
- Terminaux de transport combiné plus automatisés

- Evaluation des sources d'énergie du futur avec les gestionnaires d'infrastructure, par exemple batteries, biogaz, hydrogène...

Estimation et financement : 220 M€ par le secteur avec des aides à l'investissement de la part de l'Etat et de l'Europe

Action 15 : Stimuler et contribuer à l'innovation en France

Mesures préconisées :

- Développement de coopérations pour les filières génératrices de nouveaux écosystèmes
- Débouchés pour le digital (French Tech)

Estimation et financement : 50 M€ par le secteur avec des aides à l'investissement de la part de l'Etat et de l'Europe

Axe 6 : Investir dans la modernisation et dans les augmentations de capacité ciblées indispensables pour doubler les capacités du réseau

Action 16 : Intensifier les travaux de régénération du réseau ferroviaire

Mesures proposées :

- Intégration au programme de régénération des lignes à faible trafic uniquement fret (lignes capillaires)
- Au-delà de la régénération, adaptation des triages et voies de service en intégrant l'évolution de la longueur des trains (850 m. et plus)

Délais : 2021 à 2024

Estimation et financement : par l'Etat et l'Europe, 400M€

Action 17 : Développer la concertation avec les entreprises ferroviaires (EF) et les candidats autorisés sur les plans d'exploitation capacitaires émergents (à 10 ans)

Mesure préconisée :

- Définition des plans d'exploitation capacitaires par axe et définition des capacités réservées respectivement au transport fret, voyageur et aux travaux

Action 18 : Développer les investissements capacitaires dans le réseau stratégique de fret ferroviaire (lignes et terminaux)

Mesures préconisées :

- Voies supplémentaires de circulation : voies d'évitement permettant à certains trains de se faire dépasser par d'autres et voies équipées pour autoriser les circulations à contre sens
- Constructions des raccordements de St Fons, Conflans Jarny et Le Boulou pour éviter les changements de sens de circulation des trains (rebroussements)
- Traitement des sites transfrontaliers
- Contournements des métropoles de Paris, Lille et Lyon pour éviter les axes saturés par les trains de voyageurs
- Suppressions des passages à niveau pénalisants sur le réseau structurant
- Engagement des études techniques dès 2020 pour les grands projets d'infrastructures et capacitaires de 2024 et au-delà

- Concertation en anticipation avec les riverains sur les impacts du doublement de la part modale du fret
 - o Particulièrement en ce qui concerne le bruit
 - o En intégrant les effets positifs de l'équipement en semelle composite des wagons
 - o Étude d'impacts, estimation des investissements nécessaires et réservation des lignes budgétaires

Délais : 2025 à 2030

Estimation et financement : par l'Etat et l'Europe, 10.5 Mds€

Axe 7 : Moderniser les terminaux ferroviaires (combiné, Installations terminales embranchées et ports) dans les territoires

Action 19 : Régénérer et rénover les infrastructures terminales embranchées

Mesures préconisées :

- Régénération des installations terminales embranchées, terminaux combiné et portuaires pour préserver l'accès au ferroviaire des territoires.
- Révision de la stratégie de maintenance sur les terminaux
- Révision des conventions d'exploitation avec les opérateurs

Délais : 2021 à 2024

Estimation et financement : 100 M€ de 2021 à 2024 par l'Etat

Action 20 : Moderniser, développer les terminaux existants du combiné et créer de nouvelles plateformes sur la base d'un plan pluriannuel concerté avec les acteurs du TCRR

Mesures préconisées

- Modernisation des accès ferroviaires aux ports,
- Développement de la capacité des installations ferroviaires et logistique des ports et des zones industrialo-portuaires dans le cadre des projets stratégiques des ports français
- Après concertation avec les Entreprises Ferroviaires et les logisticiens, constitution d'un réseau de plateformes multimodales, conventionnelles et mixtes, et modernisation des installations existantes

Délais : 2020 à 2030

Estimation et financement : par l'Etat et l'Europe, 2021-24 150 M€ / 2025-30 350 M€

Action 21 : Faire évoluer les compétences et les ressources des Régions pour leur donner des responsabilités en matière de logistique et de transport

Axe 8 : Renouveler la conception de l'infrastructure :

Action 22 : Etendre le périmètre du ferroviaire

Mesure préconisée :

- Elargissement du gabarit (encombrement maximal en hauteur et en largeur des véhicules ferroviaires) des axes stratégiques de fret ferroviaire du réseau pour développer le transport de semi-remorques sur les trains (P400)

Estimation et financement : par l'Etat et l'Europe, 2021-24 200 M€ / 2025-30 400 M€

Action 23 : Améliorer la productivité du fret ferroviaire

Mesures préconisées :

- Finalisation du réseau des trains longs de 850 m. d'abord sur Paris-Hendaye, puis pour l'accès à la Maurienne, sur les transversales Rennes-Strasbourg et Bordeaux-Narbonne.
- Incitation pour les pays d'Europe à adopter au minimum la longueur standard européenne (750 m.)
- Engagement des moyens permettant de faire circuler des trains d'une longueur de 1500 voire 1700 m sur les grands axes stratégiques
- Renforcement des Installations Fixes de Traction Electrique (IFTE) pour augmenter les tonnages par train, notamment sur la Bresse

Estimation et financement : par l'Etat et l'Europe, 2021-24 100 M€ / 2025-30 300 M€

Action 24 : Protéger le fret ferroviaire de l'impact des travaux de voie sur le réseau ferré

Mesure préconisée :

- Création d'une ligne budgétaire pour financer les surcoûts qui permettent de rendre l'impact des travaux compatible avec les impératifs de circulation des trafics fret :
 - o Pas de plage travaux supérieure à 6h
 - o Pas d'interruption sur les deux sens de circulation sauf s'il existe un itinéraire de détournement
 - o Stabilisation du calendrier des travaux dès qu'ils sont programmés
 - o Pas de plage de maintenance ou de régénération au-delà des plages travaux pré-réservées

Estimation et financement : par l'Etat et l'Europe, 2021-24 400 M€ / 2025-30 200 M€

Axe 9 : Simplifier et standardiser la construction du service horaires pour une meilleure performance

Action 25 : Mettre en place une véritable logique de corridor en France comme à l'international

Mesure préconisée :

- Disposer de bout en bout de sillons performants (délais de transport incluant les attentes au départ et à l'arrivée, stabilité, visibilité anticipée...)

Action 26 : Généraliser à l'ensemble des grands axes fret une planification à 5 ans de la répartition des différents usages de la capacité (fret, voyageurs, travaux)

Mesures préconisées :

- Préserver une capacité suffisante jusqu'au jour de la circulation pour répondre aux besoins du marché fret tant pour les trafics réguliers que pour les commandes tardives
- Faire évoluer les trames 2 et 24h pour les adapter à la longue distance et en vue de préserver de la capacité dans ces trames pour le fret
- Homogénéiser les indices de vitesse des trains pour fluidifier le trafic et améliorer la performance globale des sillons

Action 27 : Investir dans la poursuite de la digitalisation des outils de gestion de la capacité et de l'exploitation

Estimation et financement : par l'Etat et l'Europe, 2021-24 25 M€

Axe10 : Planifier et gérer les circulations de bout en bout pour améliorer une qualité de service redéfinie pour le fret

Action 28 : Mettre en œuvre un pilotage de la performance et installer une dynamique de progrès continu

Mesure préconisées :

- Garantir aux circulations fret le même niveau d'exigence que pour les trafics voyageurs en matière de performance et de qualité
- Mettre en place pour les trains de fret une logique de gestion d'axe tant pour la gestion des circulations que pour la gestion des travaux et la construction des sillons
- Renforcement de la Plateforme de service aux opérateurs de trains combinés avec des moyens humains dédiés

Action 29 : Privilégier le déploiement de procédures d'exploitation simplifiées pour faciliter l'exploitation des transports exceptionnels et garantir la possibilité pour les trains de fret d'emprunter des itinéraires alternatifs équivalents en cas d'indisponibilité (travaux, aléas...) de l'itinéraire principal.

Action 30 : Rendre plus souple et digitaliser la gestion des gares, voies de service et relais