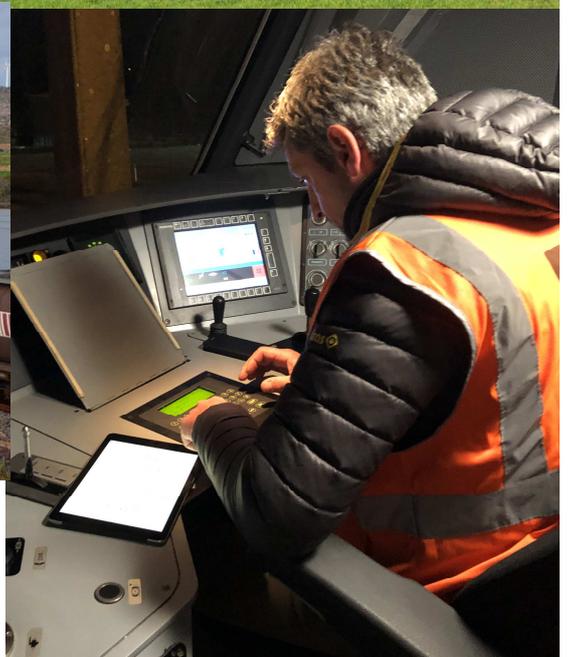
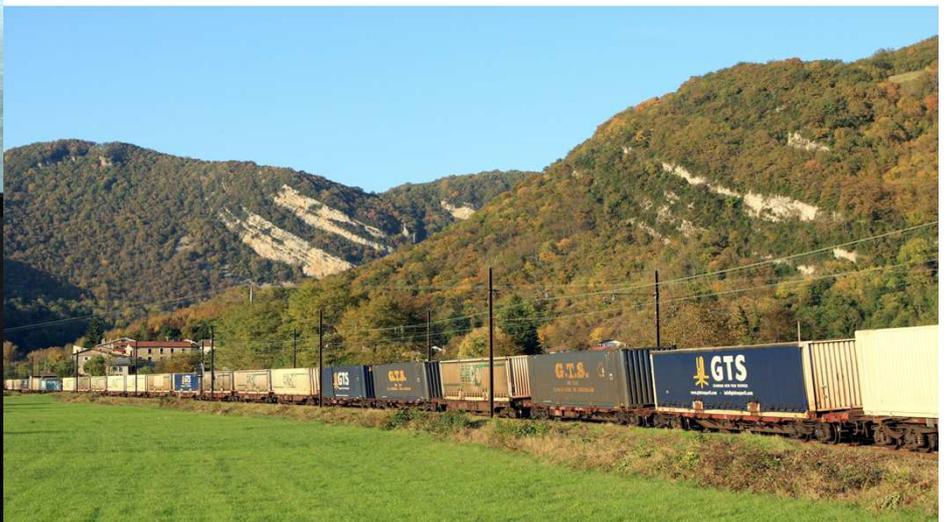


Dossier de presse



25 juin 2020

SOMMAIRE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE : le fret ferroviaire,
levier d'une économie forte qui concilie production et climat

VERBATIMS des intervenants à la conférence de presse	P.6
LES ATOUTS du fret ferroviaire au service d'une logistique durable	P. 8
LE PROJET D'AVENIR de 4F, levier d'une relance économique verte	P.10
LES CHIFFRES CLÉS du fret ferroviaire	P. 13
4F UNE COALITION INÉDITE	P. 15

Ce dossier de presse a été réalisé à l'occasion de la remise au gouvernement du rapport 4F qui identifie et promeut les mesures indispensables à la sauvegarde et au développement du fret ferroviaire, afin que celui-ci soit en mesure de répondre aux grands enjeux de l'environnement, du climat, de la santé et de la relance économique.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le fret ferroviaire, levier d'une économie forte qui concilie production et climat

Paris, le 25 juin 2020 – 4F, l'Alliance réunissant les acteurs du fret ferroviaire en France, a présenté son plan de développement visant à répondre aux grands enjeux de l'environnement, du climat, de la santé et de la relance économique. Prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et s'inscrivant dans le Green Deal visant la neutralité carbone en Europe d'ici 2050, ce projet d'avenir répond également aux propositions de la Convention citoyenne pour le Climat en matière de transport de marchandises. Le plan d'action vise à doubler la part du ferroviaire dans les marchandises transportées d'ici 2030, ce qui devrait permettre de réaliser 25 Mds € d'économies au bénéfice de la société sur la période 2020-2040.

L'Europe et la France sortent d'une crise sanitaire sans précédent et les Français, à commencer par leur Président, appellent maintenant de leurs vœux une « **reconstruction économique qui réconcilie production et climat** ».

Le fret ferroviaire a montré son rôle vital pour fournir des services de transport essentiels aux besoins des Français pendant cette crise sanitaire et la filière du rail **assume désormais sa responsabilité de contribuer à la reconstruction de l'économie**.

Au-delà de son importance économique, **le fret ferroviaire est également un élément important de la politique climatique**. Le rail consomme 6 fois moins d'énergie et émet 9 fois moins de CO₂. Il peut donc contribuer à réduire considérablement les émissions de CO₂ du système de transport actuel qui représente 39 % des émissions totales. 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 donnée. C'est aussi ce que souligne la Convention citoyenne pour le Climat qui fait plusieurs propositions d'incitations vers le mode ferroviaire et le mode fluvial dans le domaine du transport de marchandises.

■ Investir maintenant pour le futur

L'initiative 4F est un évènement en soi. La France a un potentiel ferroviaire de premier plan. Tous les acteurs réunis ont regardé ensemble ce potentiel avec les yeux de demain, ceux d'une logistique verte à dimension européenne et leur engagement est total.

C'est donc le bon moment pour la filière du ferroviaire et pour l'État d'agir et de décider des mesures de soutien au rail qui contribueront significativement à la reconstruction de l'économie et aux objectifs climatiques et environnementaux. C'est le signal politique fort qu'attendent les Français comme vient de le montrer la Conférence citoyenne pour le climat.

■ Doubler la part des marchandises sur le rail en France

4F ambitionne de doubler la part des marchandises transportées par le rail en France, en passant de 9 à 18% de part de marché, et d'opérer ainsi un rattrapage avec l'Europe, avant que l'écart ne soit impossible à combler. En effet, certains pays européens transportent déjà plus de 30 % de leurs marchandises par le rail (Suisse, Autriche...) et la moyenne européenne est de 18 %. L'Europe s'est d'ailleurs fixé pour objectif de faire passer la part du rail à 30 % en 2030. Ce doublement de la part de marché du rail passe par un triplement du Transport Combiné Rail Route.

■ Un plan d'action fondé sur 3 piliers

4F propose **un plan d'action en faveur du climat**, de la relance économique, de la santé, et des territoires. Un projet d'avenir au service de l'ensemble des acteurs du transport et d'une logistique verte, un projet qui s'appuie sur les complémentarités entre les différents modes rail-route-fleuve-mer. Ce plan d'action couvre la période 2021-2030.

Ce projet repose sur **trois piliers, trois engagements** :

- Celui des **opérateurs**, qui parlent aujourd'hui 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. Ainsi, ils sont prêts à innover et à prendre des risques.

- Celui du **Gestionnaire d'Infrastructure**, associé à 4F dans l'élaboration du plan d'action, qui donne priorité à la qualité de service et à l'investissement dans la rénovation du réseau.
- Celui de l'**État**, qui, comme c'est le cas dans d'autres pays, doit accompagner la décroissance des émissions de CO2. Il doit décider maintenant des mesures de soutien financier au rail et mettre en place les incitations qui faciliteront l'évolution vers une chaîne logistique plus durable.

■ Des investissements générateurs d'économies au bénéfice de la société

Le plan d'action propose une planification des investissements sur dix ans qui permettront de proposer une offre ferroviaire plus verte et plus attractive, une exploitation modernisée plus efficace et plus souple ainsi qu'une meilleure qualité de service.

Doubler la part du rail en passant de 9 à 18 % permettra une **économie sur les coûts externes** du transport terrestre de marchandises estimée à 25 Mds€ entre 2020 et 2040. À partir de 2030, les économies dégagées se monteront à 1,5Mds€ par an au bénéfice de la société, de l'industrie, de l'emploi et des territoires. Dès 2032, les gains d'externalités seront supérieurs aux investissements consentis (étude Altermind 2020).

C'est pourquoi le rapport de l'Alliance 4F propose d'agir maintenant pour un transport de marchandises plus efficace et durable, qui soit à la fois un acteur majeur de la « *reconstruction d'une économie forte, écologique, souveraine et solidaire* » souhaitée par tous mais aussi un atout sur le long terme pour une logistique verte.

Le rapport a été remis au Secrétaire d'État chargé des Transports et l'annonce des engagements de l'État est attendue pour l'automne.

Pour retrouver l'intégralité du rapport, cliquez sur le lien :

<https://www.fret4f.fr/accueil/>

Contacts presse :

Association Française du Rail : mariepierre.berry@ha-ha.fr - 06 11 23 57 56

Groupement National des Transports Combiné : aurelien.barbe@gntc.fr – 06 81 84 26 21

SNCF fret ferroviaire et multimodal : philippe.moritz@sncf.fr - 06 35 50 63 43

VERBATIMS DES INTERVENANTS À LA CONFÉRENCE DE PRESSE



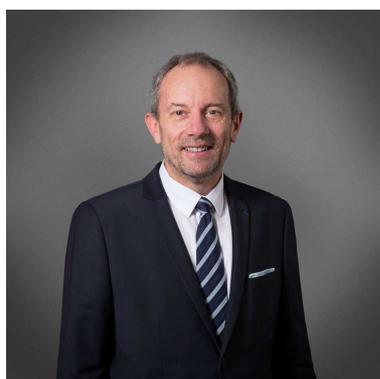
Franck Tuffereau,
Coordinateur 4F

« La France a un potentiel ferroviaire de premier plan qui doit être sauvegardé et développé. C'est pourquoi pour la première fois tous les acteurs de la filière fret se sont mobilisés dans une alliance et travaillent main dans la main pour proposer un plan qui réponde aux grands enjeux environnementaux et sociétaux. »

Delphine André,

Présidente du Groupe Charles André, société mère des opérateurs de combiné Novatrans et Greenmodal

« Le projet de 4F est un véritable plan d'action en faveur du climat, de la relance économique, de la santé et des territoires. C'est un projet d'avenir qui mobilise et engage de façon inédite tous les acteurs du transport pour évoluer vers une logistique verte. La complémentarité des différents modes rail-route-fleuve-mer est au cœur de ce plan avec un objectif de triplement des volumes de marchandises pris en charge par les opérateurs de combiné rail-route d'ici 2030. »



Pascal Sainson,

Président d'Europorte France - groupe Getlink

« Le Président de la République a récemment appelé de ses vœux la « reconstruction d'une économie forte, écologique, souveraine et solidaire ». C'est le bon moment pour la filière du rail et l'État de se mobiliser pour faire du fret ferroviaire, non seulement un acteur majeur de cette reconstruction réconciliant production et climat, mais aussi l'épine dorsale d'une future logistique verte. »



Gottfried Eymmer,

Président d'Euro Cargo Rail - groupe DB Cargo

« 4F ambitionne de doubler le fret ferroviaire en France en faisant passer la part du rail à 18 % des marchandises transportées. Une répartition plus harmonieuse de la croissance attendue du total des marchandises transportées d'ici 2030 permettra de parvenir à ce doublement. »

Frédéric Delorme,

Président de SNCF Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises - Fret SNCF

« Le projet de la coalition 4F n'est pas un plan de survie post Covid : c'est un plan de sauvegarde et de développement à moyen et long terme. Chaque milliard d'euros investi dans le programme que nous proposons, dégagera 2 milliards d'euros de co-bénéfices sur 20 ans valorisables pour la santé et le climat. »



Eric Tassilly,

Vice-Président de la Fédération des Industries Ferroviaires, Président de Knorr-Bremse

« Au-delà des atouts majeurs du rail pour le climat et la santé, le projet de 4F recèle un potentiel de création d'emplois élevé, pour l'industrie ferroviaire française comme pour l'ensemble de l'industrie. Il insufflera au niveau régional une véritable dynamique territoriale, renforcée par les relocalisations industrielles voulues par l'État et dont il faudra prendre en charge les flux. »

LES ATOUTS DU FRET FERROVIAIRE AU SERVICE D'UNE LOGISTIQUE DURABLE

Le fret ferroviaire bénéficie de nombreux atouts pour être une des locomotives de la reconstruction de l'économie française et du Green Deal européen :

■ Sa contribution puissante à la décarbonation par ses faibles émissions de CO2

Doubler la part du rail en France en passant de 9 à 18 % éviterait chaque année à partir de 2030 l'émission de 8 millions de tonnes de CO2. Comme un train de marchandises décharge la route d'environ 40 camions, l'effet en chaîne sur la décongestion du trafic, l'amélioration de l'efficacité économique et la qualité de vie est vite très sensible.

La France relèverait ainsi le défi du réchauffement climatique, en ligne avec l'Accord de Paris, le Green Deal européen et les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat.

■ Son apport à la santé par sa contribution à la réduction des accidents et à la dépollution urbaine

Les accidents et la pollution de l'air sont les principales externalités négatives induites par le transport de marchandises. Chaque année en France 48 000 personnes perdent la vie prématurément à cause de la mauvaise qualité de l'air, qui coûte par ailleurs 50 Mds€ à la collectivité. Alors que le rail émet 8 fois moins de particules nocives que la route (pour une tonne transportée sur un kilomètre).

■ Son apport à une logistique verte au potentiel croissant

Avec sa capacité à relier les sites de production, le fret ferroviaire contribue à la performance globale de l'industrie française. Il conditionne aussi la réussite des relocalisations industrielles après la crise sanitaire. Une insuffisance du fret ferroviaire induirait des surcoûts majeurs mais, à 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 routiers 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.

- **Ses réserves d'innovation technologique, créatrices d'activité et d'emplois pour les industries ferroviaires**

Le potentiel d'innovation pour le fret ferroviaire est très important. Tout le système doit être modernisé : le réseau, les locomotives, les wagons, les conteneurs, et la digitalisation peut s'appliquer à toute les opérations de production des trains, dans la perspective à plus long terme du train autonome.

- **Son adéquation à l'espace européen**

Le fret n'est pas sous la contrainte de la distance, car l'enjeu de la fiabilité est plus important que celui du temps, ce qui donne toute sa pertinence à l'espace européen.

- **Son ancrage local contribuant à la compétitivité des territoires**

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



LE PROJET D'AVENIR DE 4F, LEVIER D'UNE RELANCE ÉCONOMIQUE VERTE

4F présente dans son rapport, sa vision, ses objectifs et son plan d'action pour faire du fret ferroviaire la colonne vertébrale d'un système de transport hautement performant, rentable et durable, épine dorsale d'une logistique terrestre verte et multimodale.

Le projet de l'Alliance 4F identifie des grands objectifs, et propose pour chacun des actions spécifiques avec un calendrier et un chiffrage. La responsabilité de leur mise en œuvre incombe aux entreprises ferroviaires, au gestionnaire d'infrastructure et à l'Etat.

■ Le secteur du fret ferroviaire doit innover et investir dans le train de fret digital

- À court terme, les clients bénéficieront de meilleurs services (réservation, suivi des trains, prédiction de l'heure d'arrivée), d'une information de bout en bout incluant tous les modes de transport utilisés et de place de marché digitales.
- D'ici trois ans, l'efficacité industrielle et économique du secteur sera renforcée grâce aux solutions de gestion des locomotives et wagons (utilisation maximisée, chargements optimisés, maintenance prédictive...)
- D'ici cinq ans, le digital permettra d'automatiser les opérations de préparation du train (essais de freins, visite technique, tri des wagons, attelage de la locomotive...).

Toutes ces avancées amélioreront en même temps les conditions de travail des cheminots, l'efficacité opérationnelle et la mise en œuvre des procédures de sécurité. À terme les trains de fret pourront être télécommandés, voire autonomes.

Le train de fret de demain doit en outre devenir modulaire et standardisé. Comme le matériel ferroviaire coûte cher à l'entretien et doit durer longtemps, sa modernisation est nécessaire pour répondre aux besoins des clients (connectivité, télécommande, télédiagnostic...).



Dans les prochaines années les wagons (moyenne d'âge de 35 ans) seront à remplacer, ce qui sera l'occasion d'investir dans plus de modularité et de polyvalence et d'introduire l'attelage automatique. C'est une grande opportunité pour les wagonniers français de développer leur activité.

La construction de matériels comme les locomotives bi-modes (électrique et diesel) sur les longs parcours ou les engins moteurs rail route offrant plus de souplesse et d'efficacité pour les dessertes terminales constitue également une opportunité de relance fortement créatrice d'emplois pour l'industrie ferroviaire française.

■ **Le gestionnaire d'infrastructure doit développer les leviers d'actions nécessaires au report modal**

Une conception de l'infrastructure qui accroît l'impact des investissements sur la capacité disponible

Une simplification et une standardisation de l'accès au rail qui répond aux besoins des clients en quête de compétitivité

Une planification de bout en bout qui maximise les capacités du réseau

Le réseau devra être en capacité d'accueillir :

- Trois fois plus de transport combiné rail route et 50 % de plus de transports de fret conventionnels
- Des trains longs (750 à 1500 m) et lourds (jusqu'à 3000 tonnes), transeuropéens et à haute productivité, sur des artères électrifiées et permettant le transport de semi-remorques.
- Des plateformes territoriales pour alimenter les trains européens, avec la réappropriation de leur potentiel ferroviaire par les Régions, les métropoles et les territoires

En outre les sillons devront être fréquents, rapides et fiables entre hubs et de bout en bout en Europe, ce qui implique une accélération de la modernisation des outils digitaux pour la conception et la gestion opérationnelle des sillons.

■ **Les autorités publiques doivent promouvoir le mode ferroviaire pour renforcer sa compétitivité par rapport à la route et favoriser la relocalisation en France des emplois et de la création de valeur**

La stratégie pour le fret ferroviaire prévue par la Loi d'Orientation des Mobilités doit s'inspirer des politiques européennes similaires et intégrer des mesures telles que :

- La prise en charge par l'Etat de 50% des péages
- Des subventions au wagon isolé
- Un soutien accru au transport combiné (triplement de l'aide à la pince) et au report modal dans les ports français
- Des aides aux investissements ou co-financements tant pour les opérateurs que pour les infrastructures, la taxation des transports polluants, des incitations fiscales...
- Des mesures d'incitation à l'usage du mode ferroviaire comme il en existe dans tous les pays européens où la part de ferroviaire est élevée (Allemagne, Suisse, Autriche...)
- Une politique incitative pour les citoyens comme pour les chargeurs (par exemple un label écologique)

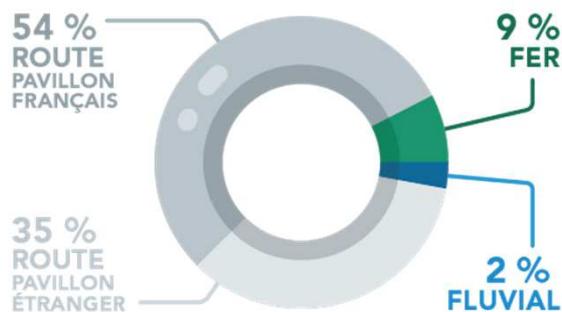


LES CHIFFRES CLÉS DU FRET FERROVIAIRE

Le fret ferroviaire, utile aux Français



Part du fret ferroviaire



Par rapport à la route
le ferroviaire génère :



IL EXISTE DIFFÉRENTS TYPES DE TRAINS DE MARCHANDISES

- Des convois hétérogènes composés de différents types de wagons (wagons isolés).



- Des convois homogènes composés d'un seul type de wagons (trains dédiés).



- Des convois combinés d'unités de transport rail-route.



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 OFP)

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'infrastructures SNCF RESEAU coopère activement à ses travaux.

■ LES MEMBRES DE L'ALLIANCE 4F

Les acteurs du rail français réunis		 <small>Association Française des Constructeurs d'Infrastructures Ferroviaires Indépendantes</small>		
				
		 <small>LIGNON EUROPÉENNE LIEN - TURIN</small>		
				
				

