

Prise de position 2024/155

Mettre l'industrie européenne de l'approvisionnement ferroviaire sur les rails pour atteindre les objectifs du pacte vert et créer des emplois industriels de qualité

Résumé – Principales demandes d'industriAll Europe pour l'avenir de l'industrie européenne de l'approvisionnement ferroviaire

1. Un plan d'investissement européen pour le rail

- Les règles relatives aux aides d'États doivent être révisées de manière à permettre aux gouvernements d'apporter un soutien financier à la hauteur des besoins d'investissement sans précédent qu'implique la double transition
- Les investissements publics dans le rail doivent bénéficier d'une règle d'or écologique en vertu de laquelle les dépenses d'investissements publics écologiques seraient exemptées des règles du pacte de stabilité et de croissance
- Le prochain budget de l'UE doit renforcer les lignes budgétaires consacrées au secteur ferroviaire
- L'utilisation des fonds publics pour le rail doit être assortie de conditionnalités sociales et d'un quota minimum de valeur ajoutée de 50% pour le « Made in Europe »

2. Une stratégie industrielle pour le rail européen

- Le secteur ferroviaire doit être reconnu comme secteur stratégique dans la stratégie industrielle de l'UE
- Le financement européen consacré à l'innovation technologique doit être renforcé
- Les efforts visant à uniformiser les conditions de concurrence doivent être considérablement renforcés et les instruments existants doivent être appliqués et, le cas échéant, révisés pour mieux protéger les fabricants européens d'une concurrence déloyale
- Les marchés publics doivent être conformes à « l'objectif d'autonomie stratégique ouverte » et doivent mettre en œuvre les principes d'offre économiquement la plus avantageuse (MEAT)
- Améliorer les conditions de travail et la mise en place de mesures adéquates d'éducation, de formation et d'apprentissage tout au long de la vie, y compris le développement et le perfectionnement des compétences, pour remédier aux pénuries de compétences et de main-d'œuvre

3. Un cadre politique pour le transfert modal, la multimodalité et l'accessibilité financière

- Les politiques fiscales et de subvention appliquées aux modes de transport doivent être conformes aux objectifs climatiques
- La stratégie de mobilité doit veiller à ce que le rail reste abordable et attractif, notamment en garantissant l'accès à une électricité décarbonée à bas prix
- L'UE doit assurer le déploiement des infrastructures multimodales à un rythme adéquat

Introduction

L'industrie européenne de l'approvisionnement ferroviaire représente quelques 659,000 emplois dans les domaines de la conception, de la fabrication et de la maintenance de l'équipement ferroviaire, à savoir les locomotives et le matériel roulant, l'infrastructure ferroviaire, les systèmes de signalisation et d'électrification¹. Cette industrie joue un rôle stratégique dans la réalisation des objectifs du pacte vert européen, qui a pour ambition de réduire de 90% les émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'ici à 2050². Forte d'une longue histoire et d'un leadership technologique, l'industrie ferroviaire européenne occupe une position de premier plan sur les marchés mondiaux, qui devraient continuer à connaître une forte croissance dans les années à venir sous l'effet de la décarbonation des systèmes de transport, le rail étant considéré comme le mode de transport en commun le plus écologique³.

Pourtant, les statistiques disponibles font état d'un important décalage entre la réalité d'aujourd'hui et les ambitions pour l'avenir. Si, en termes absolus, le transport ferroviaire de marchandises et de passagers a augmenté dans l'UE depuis la pandémie⁴, la part du rail dans le système de transport européen diminue. Selon Eurostat, le rail représentait 17 % du transport intérieur de marchandises de l'UE en 2021, contre plus de trois quarts (77 %) pour le transport routier. Et la situation n'est pas près de s'améliorer : en 2021, la part modale du rail pour le transport de marchandises était inférieure à celle de 2011, alors que le transport routier enregistrait le pourcentage le plus élevé au cours de la dernière décennie⁵.

Le tableau n'est pas plus réjouissant pour le transport de passagers, pour lequel la part modale du rail est tombée à 6% en 2021 après une décennie de croissance stable, pour atteindre les 8 % en 2019⁶. En parallèle, les voitures particulières sont restées le mode de transport de prédilection, avec une part modale de 86 % en 2021 pour l'UE-27. De même, les infrastructures suivent une évolution qui semble contradictoire avec l'ambition politique pour le secteur ferroviaire, la longueur totale des voies ferroviaires ayant diminué au cours des dix dernières années pour passer de 203,866 km en 2011 à 202,130 km en 2022⁷.

Ces chiffres nous rappellent que les promesses d'avenir pour l'industrie ferroviaire ne doivent pas être tenues pour acquises. Exploiter ce potentiel industriel exige de l'Europe qu'elle relève d'urgence un certain nombre de défis grâce à un plan d'investissement ferroviaire européen, une stratégie industrielle globale et un cadre de mobilité plus vaste afin d'encourager le transfert de la route et de l'aérien vers le rail. Le présent document a pour objectif d'exposer la vision d'industriAll Europe de ce que devrait être une véritable stratégie industrielle européenne pour le transport ferroviaire.

¹ Commission européenne, « Étude sur la compétitivité de l'industrie ferroviaire – rapport final », 2019 ; Les estimations de l'emploi proviennent du document « Trajectoire de transition pour l'écosystème industriel de la mobilité dans l'UE » <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>

² Stratégie européenne de mobilité durable et intelligente, 2021, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf>

³ Perspectives pour l'approvisionnement en matériel roulant dans l'UE : [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747263/IPOL_STU\(2023\)747263_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747263/IPOL_STU(2023)747263_EN.pdf)

⁴ Voir les données d'Eurostat 2022 pour le transport ferroviaire de marchandises https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics et pour le transport ferroviaire de passagers https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data

⁵ Voir [base de données d'Eurostat sur la répartition modale du transport intérieur de marchandises](#), données EU-27.

⁶ Voir [base de données d'Eurostat sur la répartition modale du transport intérieur de passagers](#), données EU-27.

⁷ Voir la base de données d'Eurostat sur la longueur totale des voies ferroviaires, données EU-27 https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003_custom_9513269/default/lang=en

Outre l'importance accordée au rail, ce document s'appuie sur les documents politiques récemment adoptés par industriAll Europe, en particulier la prise de position sur « une stratégie de mobilité durable et intelligente pour l'Europe⁸ », ainsi que sur les récents projets, dont le projet sur une transition juste pour la mobilité⁹ mené en collaboration avec la Fédération européenne des travailleurs des transports (FET) et qui a abouti à l'adoption d'une déclaration conjointe intitulée « Construire une transition juste vers une mobilité intelligente et durable¹⁰ ». Une meilleure conjugaison des transports en tant que services et des industries manufacturières connexes, ainsi qu'une approche holistique de la mobilité fondée sur l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transport figurent parmi les principes directeurs tirés des initiatives et des documents existants qui ont orienté la rédaction du présent document.

1. Un plan d'investissement européen pour le rail

Le pacte vert européen et la stratégie de mobilité de l'UE poursuivent des objectifs ambitieux pour le secteur ferroviaire : réduire de 90 % les émissions des transports d'ici 2050, doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici 2030 et le tripler d'ici 2050, tout en augmentant le fret ferroviaire de 50% d'ici 2030 et en le doublant d'ici 2050. Dans le même temps, des technologies harmonisées et des solutions numériques (par exemple, l'ERTMS et le CAN) devront être rapidement déployées. Par conséquent, le système ferroviaire devra donc faire l'objet d'investissements colossaux dans les années à venir pour faire face à cette double transition. Selon les estimations de la Commission européenne, près de 46 milliards d'euros d'investissements annuels devront être consacrés au matériel roulant ferroviaire entre 2021 et 2030 pour pouvoir atteindre les objectifs climatiques européens¹¹. De même, les infrastructures devront être modernisées et étendues. L'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) requiert 1,500 milliards d'investissements, sachant que celui-ci ne couvre que 123,000 km des plus de 200,000 km de voies ferroviaires dans l'UE-27¹². Le déploiement du RTE-T doit être accéléré, car il en résultera la création d'un réseau ferroviaire transfrontalier, tout comme il est nécessaire d'améliorer les services de trains de nuit européens.

L'industrie de l'approvisionnement ferroviaire dépend des commandes des entreprises privées et publiques qui exploitent les chemins de fer, pour le transport de marchandises ou de passagers, ou qui gèrent les infrastructures. Même si la libéralisation du secteur ferroviaire a complexifié le système ferroviaire, les gouvernements jouent encore un rôle prépondérant car la majeure partie du secteur ferroviaire est détenue par des entreprises publiques. La contribution financière des utilisateurs et des clients étant par nature limitée, le secteur ferroviaire dépend par conséquent de la disponibilité et de la prévisibilité des financements publics (nationaux et européens).

Les aides d'État sont une source importante de financement pour le secteur ferroviaire. L'UE révisé actuellement les « lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires » de 2008¹³. Le régime d'aides d'État devrait permettre aux gouvernements de réaliser des investissements à la hauteur des

⁸ [https://news.industrial-all.eu/documents/upload/2023/5/638195017211034173_637545229088180098_ADOPTED_-_FR_-_Position_Paper_-_A_Smart_and_Sustainable_Mobility_Strategy_for_Europe_\(2\).pdf](https://news.industrial-all.eu/documents/upload/2023/5/638195017211034173_637545229088180098_ADOPTED_-_FR_-_Position_Paper_-_A_Smart_and_Sustainable_Mobility_Strategy_for_Europe_(2).pdf)

⁹ <https://news.industrial-all.eu/p/jt4mobility>

¹⁰ https://news.industrial-all.eu/documents/upload/2024/2/638427504151247959_Joint_Statement_v4_24102023_FR.pdf

¹¹ Commission européenne, « Evaluation des besoins d'investissement et des possibilités de financement pour renforcer les capacités de production de l'UE dans le domaine des technologies zéro émission nette », SWD (2023) 68 final.

¹² Commission européenne, « Analyse accompagnant l'analyse d'impact pour la révision du règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport », EU 2022.

¹³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_7049

objectifs politiques de l'UE, tout en gardant à l'esprit que la situation financière du secteur ferroviaire a durablement souffert de la pandémie et de la hausse des prix de l'énergie. Ces circonstances ont considérablement augmenté la dette des entreprises ferroviaires européennes. C'est la raison pour laquelle les lignes directrices sur les aides d'États doivent être révisées. Les seuils et les procédures doivent être réévalués de façon à favoriser le renouvellement de la flotte ainsi que la modernisation et l'extension des infrastructures¹⁴. De même, les investissements dans le rail devraient bénéficier d'une règle d'or écologique, en vertu de laquelle les dépenses d'investissements publics écologiques seraient exemptées de règles budgétaires conformément au pacte de stabilité et de croissance¹⁵. La législation européenne relative aux aides d'État doit être révisée à cet égard, car elle n'est pas encore appliquée aux subventions non européennes. Il convient de mettre en place un quota minimum de valeur ajoutée de 50% pour le « Made in Europe » (Art. 85 2014/25/UE) pour les soumissionnaires de pays tiers pour l'acquisition de véhicules par les entreprises de transport public et pour la passation de marchés dans le cadre de l'attribution de services de transport public - en particulier pour le transport public local et le transport ferroviaire régional.

Le budget européen est lui-aussi une source de financement importante en complément des aides d'État. L'UE et ses États membres doivent veiller à ce que le budget de l'UE alloué au rail soit à la hauteur des ambitions, ce qui n'est pas le cas pour le moment. Certaines lignes budgétaires, telles que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les transports, revêtent une importante capitale pour développer de nouvelles liaisons transfrontalières. Le budget du MIE II mis à disposition dans l'actuel cadre financier pluriannuel (CFP) de l'UE (pour la période 2021-2027) s'élève à 26 milliards d'euros, mais il ne suffit pas à couvrir les investissements requis pour atteindre les objectifs climatiques de 2030 (voir le montant ci-dessus). Les fonds structurels du budget de l'UE sont également mis à disposition des États membres, mais le montant exact octroyé au rail n'est pas encore connu à ce stade en raison de la procédure de planification. Le précédent cadre financier pluriannuel prévoyait un montant de près de 20 milliards d'euros.

Le programme Next Generation EU et sa facilité pour la reprise et la résilience (FRR) ont permis de débloquer 55 milliards d'euros de subventions pour les projets liés au transport ferroviaire, mais 225 milliards d'euros sont disponibles sous forme de prêts. Sachant que la FRR arrive bientôt à terme et que les futurs besoins d'investissements sont considérables, l'UE et les États membres doivent établir le prochain budget de manière à garantir des ressources suffisantes pour le système ferroviaire européen. L'enveloppe allouée au rail dans le cadre du MIE doit être revue à la hausse et le financement octroyé par le MIE doit être prolongé au-delà de 2027, en accord avec les objectifs du RTE-T pour 2030, 2040 et 2050. Outre les objectifs du RTE-T, le budget de l'UE doit davantage encourager les investissements ferroviaires dans les projets urbains et interurbains à travers le FEDER et la politique de cohésion. Si nécessaire, des ressources propres supplémentaires devront être envisagées. À l'avenir, la règle des 50% de « Made in Europe » (contenu local) devra être appliquée à tous les projets cofinancés par les contribuables européens à travers des fonds de l'UE.

2. Une politique industrielle pour le rail européen

Si la mobilisation de fonds pour le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires est la première condition pour créer des emplois de qualité dans l'industrie européenne de l'approvisionnement

¹⁴ Voir les propositions détaillées sur la révision des lignes directrices sur les aides d'États aux entreprises ferroviaires : https://cer.be/images/publications/positions/230918_CER_Updated_Position_Paper_State_aid_Guidelines.pdf et <https://www.unife.org/wp-content/uploads/2022/04/UNIFE-position-on-the-revision-of-State-Aid-Railway-Guidelines.pdf>

¹⁵ Voir « [Politiques budgétaires pour atténuer les changements climatiques dans la zone euro](#) », ECB Economic Bulletin, Issue 6/2022.

ferroviaire, cette condition doit s'inscrire dans une stratégie industrielle holistique. À ce stade, le secteur ferroviaire ne reçoit pas l'attention qu'il mérite malgré son importance stratégique et ses perspectives de croissance.

L'industrie de l'approvisionnement ferroviaire est reléguée au second plan plutôt que d'être au cœur de la stratégie industrielle de l'UE. Dans la stratégie industrielle de l'UE de 2020¹⁶, le rail a été intégré dans l'écosystème industriel de la mobilité aux côtés de chaînes de valeur telles que le transport routier, les deux-roues et le transport par voie d'eau. Conformément aux principaux objectifs politiques de la stratégie industrielle de l'UE (c'est-à-dire mener une double transition numérique et écologique et réduire la dépendance stratégique de l'Europe), une trajectoire de transition a été élaborée par la Commission européenne avec la participation active des principales parties prenantes du secteur¹⁷. Même si la trajectoire de transition offre une large vue d'ensemble des défis à venir pour les secteurs concernés, et bien qu'elle propose des recommandations d'action pertinentes, cela n'en fait pas pour autant une stratégie industrielle adaptée aux besoins du secteur ferroviaire.

Depuis la stratégie de 2020 et sa mise à jour de 2021, l'UE a également formé plusieurs alliances industrielles pour contribuer à la réalisation des objectifs politiques dans les secteurs essentiels. L'aviation, les matières premières critiques, le photovoltaïque, l'hydrogène propre, les batteries, les carburants bas carbone, les semi-conducteurs, les données industrielles et les médicaments d'importance stratégique font désormais l'objet d'une collaboration renforcée entre les acteurs industriels. Malheureusement, le rail fait partie des secteurs qui ont été négligés lors de la création des alliances industrielles. De même, aucun des projets importants d'intérêt européen commun approuvés par la Commission européenne depuis 2018 ne cible spécifiquement le rail¹⁸, ce dernier étant considéré comme un bénéficiaire indirect théorique des développements technologiques attendus.

La même approche a été adoptée pour les initiatives européennes plus récentes en matière de politique industrielle. Le plan industriel du pacte vert européen de 2023 ne fait pas mention du rail, même s'il a pour ambition de « *créer un environnement plus favorable à l'accroissement des capacités de fabrication de l'UE pour les technologies et les produits à zéro émission nette, qui seront nécessaires pour atteindre les objectifs ambitieux de l'Europe en matière de climat*¹⁹ ». De même, la proposition de règlement établissant un cadre de mesures pour le renforcement de l'écosystème européen de fabrication de technologies à zéro émission nette (règlement pour une industrie « zéro net ») repose sur des technologies génériques qui peuvent être déployées dans différents secteurs. Si certaines des technologies énumérées, telles que l'hydrogène ou les batteries, présentent un intérêt pour le secteur ferroviaire, le projet de règlement ne fournit aucune indication claire sur la manière dont les initiatives proposées profiteront à l'industrie de l'approvisionnement ferroviaire.

Le secteur ferroviaire bénéficie d'un soutien spécifique d'Horizon Europe, le programme de recherche et d'innovation de l'UE qui encourage la création et la diffusion de connaissances et de technologies de pointe. L'entreprise commune « Système ferroviaire européen » (EU-Rail) fait partie des 9 entreprises communes créées par l'UE au titre de l'actuel cadre financier pluriannuel 2021-2027²⁰. Sa mission est triple : « contribuer à la réalisation de l'espace ferroviaire unique européen ; garantir une transition rapide vers un système ferroviaire européen plus attractif, convivial, compétitif, abordable, facile à entretenir,

¹⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_416

¹⁷ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>

¹⁸ https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/ipcei/approved-ipceis_en

¹⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_510

²⁰ L'entreprise commune « Système ferroviaire européen » (EU-Rail) succède en réalité au programme Shift2Rail qui s'inscrivait dans les cadres pluriannuels financiers précédents.

efficace et durable qui soit intégré dans l'ensemble du système de transport ; soutenir le développement d'une industrie ferroviaire européenne forte et compétitive à l'échelle mondiale ».

Le financement de l'innovation technologique et son déploiement pour améliorer l'interopérabilité, accélérer la numérisation et l'automatisation, tout en garantissant la normalisation, revêtent une importance majeure pour le secteur, mais une politique industrielle holistique en exige davantage. La souveraineté numérique et la résilience numérique revêtent une importance toute particulière. Les aspects liés à la cybersécurité (KRITIS) doivent figurer parmi les priorités premières et le règlement sur la cyberrésilience devrait être révisé en fonction des besoins de l'industrie ferroviaire, car celui-ci est trop axé sur les produits de consommation finale.

Tout comme beaucoup d'autres secteurs, l'industrie ferroviaire est confrontée à une hausse des coûts de l'énergie, des matières premières et des produits de base. Ces hausses nécessitent de toute urgence des investissements colossaux à long terme et une transformation structurelle du système énergétique européen afin de garantir un approvisionnement en énergie à un prix compétitif tout en réduisant la dépendance à l'égard des combustibles fossiles importés²¹. L'UE a adopté un train de mesures pour remédier à ce problème d'ordre structurel, mais les premiers résultats significatifs ne pourront être observés qu'après un certain temps²². Dans l'intervalle, l'UE et les États membres doivent mettre à profit tous les instruments juridiques disponibles pour atténuer l'impact de la hausse des coûts de l'énergie sur l'industrie dans le but de préserver les emplois pendant la transformation, tout en évitant des bénéfices exceptionnels et en imposant des conditionnalités sociales aux entreprises bénéficiant d'un soutien financier.

Outre les coûts énergétiques, l'industrie de l'approvisionnement ferroviaire a besoin d'une concurrence économique équitable avec ses principaux concurrents. La longue durée de vie des équipements ferroviaires signifie des commandes moins fréquentes que pour d'autres catégories de biens, poussant les fabricants à répartir leurs offres sur une zone géographique large. Selon l'OCDE, « le marché du matériel roulant est éminemment international, les entreprises se livrant une concurrence mondiale pour décrocher des contrats importants²³ ». C'est la raison pour laquelle les marchés mondiaux sont cruciaux.

Les activités de fabrication situées en Europe sont susceptibles d'être impactées par le prix du carbone le plus élevé que le système réformé d'échange des quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) générera, en raison de l'accélération des réductions d'émissions qu'implique le paquet « Ajustement à l'objectif 55 % ». Toutes choses étant égales par ailleurs, les coûts de production des métaux de base augmenteront en Europe à cause de la hausse attendue du prix du CO₂. L'entrée en vigueur du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) augmentera quant à lui le prix des métaux importés, puisqu'il égalisera le prix du carbone entre les producteurs et les importateurs de l'UE pour 6 catégories de biens : fer et acier, aluminium, hydrogène, électricité, engrais et ciment.

L'industrie ferroviaire requérant une quantité considérable de métaux, les fabricants de ce secteur situés dans les pays européens couverts par le SEQE-UE seront désavantagés en termes de prix par rapport à

²¹ Pour les prises de position d'industriAll Europe sur l'énergie, voir : https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2023/5/638204408099867574_Position_paper_-_Electricity_regulation_-_for_a_Just_Energy_Transition_and_the_right_to_energy_-_FR.pdf ; https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2022/5/637890078951589279_dopted%20-%20The%20energy%20prices%20crisis%20and%20its%20impact%20on%20households,%20industries%20and%20jobs%20-%20FR.pdf

²² Nous faisons ici référence au plan REPowerEU, au plan industriel du pacte vert européen, à son règlement pour une industrie « zéro net » ainsi qu'à son règlement sur les matières premières critiques.

²³ [OCDE, « Mesurer les distorsions sur les marchés internationaux, la chaîne de valeur du matériel roulant »](#)

leurs principaux concurrents. Une usine d'assemblage située dans un pays couvert par le SEQE-UE et le MACF n'aura accès qu'à des métaux de base qui intègrent un prix carbone significatif, alors qu'une installation située dans un autres pays pourra utiliser des métaux exempts de tout coût carbone. Par conséquent, le champ d'application du MACF devrait être étendu au segment du secteur de l'approvisionnement ferroviaire qui pourrait être désavantagé par sa mise en œuvre.

Comment mentionné précédemment, l'industrie ferroviaire européenne est leader mondial dans le développement de technologies et de solutions ferroviaires, un véritable moteur pour la capacité d'exportation de l'ensemble de l'industrie européenne. Cette prérogative doit être soutenue et protégée contre les opérateurs économiques susceptibles de se livrer à des pratiques commerciales déloyales, et les critères de juste réciprocité établis dans l'AMP (accord sur les marchés publics) doivent être plus rigoureusement appliqués. Un système commercial équitable requiert également une symétrie d'accès au marché. « Les entreprises ferroviaires restant aux mains du gouvernement, une grande partie du marché du matériel roulant pour le transport de passagers implique des appels d'offres pour des marchés publics passés par des entreprises d'État²⁴ ». C'est pourquoi l'instrument international de passation des marchés publics de l'UE et le règlement européen sur les subventions étrangères²⁵ doivent être rapidement mis en œuvre et leurs répercussions doivent être étroitement surveillées et évaluées par l'UE. L'UE doit prôner la réciprocité vis-à-vis des concurrents des pays tiers dont les marchés ne sont pas pleinement accessibles aux entreprises européennes. C'est l'unique moyen d'établir des conditions de concurrence équitables fondées sur des règles.

Par ailleurs, les marchés publics sont cruciaux sur le marché européen, où le principe de l'offre économiquement la plus avantageuse (MEAT) doit s'appliquer²⁶. Les aspects de bien-être public doivent être mieux pris en compte dans les appels d'offres publics, les fonds publics doivent être assortis de conditionnalités sociales, telles que le respect des conventions collectives, des critères sociaux et une plus grande transparence, pour assurer la création d'emplois de qualité en Europe dans le secteur de l'approvisionnement ferroviaire.

La qualité des emplois doit être la pierre angulaire de la stratégie européenne pour remédier aux pénuries de compétences qui touchent tous les secteurs, mais dont l'industrie ferroviaire souffre tout particulièrement. IndustriAll Europe estime que l'amélioration des conditions de travail et d'emploi doit être la priorité première pour qu'un secteur soit en mesure d'attirer et de retenir des travailleurs qualifiés. Qui plus est, les syndicats mettent en garde contre une recrudescence des pénuries de compétences depuis déjà des décennies, et réclament des mesures adéquates en matière d'enseignement, de formation et d'apprentissage tout au long de la vie, y compris le développement et le perfectionnement des compétences. IndustriAll Europe et ses membres ont fait de la formation une priorité absolue en plaidant pour l'instauration d'un droit individuel à la formation²⁷.

²⁴ [OCDE, Mesurer les distorsions sur les marchés internationaux, la chaîne de valeur du matériel roulant](#) »

²⁵ Voir : <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/the-eu-s-international-procurement-instrument-ipi.html> et https://competition-policy.ec.europa.eu/foreign-subsidies-regulation_en

²⁶ MEAT fait référence ici à la définition utilisée par la Commission européenne dans la trajectoire de transition pour la mobilité : « offre économiquement la plus avantageuse (MEAT) – utilisation de critères tenant compte des aspects qualitatifs, techniques et durables de l'offre, en plus du prix, pour décider de l'attribution d'un marché »

²⁷ Voir : https://news.industriall-europe.eu/documents/upload/2023/6/638216433346423820_Adopted_-_Urgency_to_invest_in_workers_training_and_quality_jobs_to_loosen_the_tight_labour_market_and_meet_the_shortages_-_FR.pdf

3. Un cadre d'action pour un transfert modal, une multimodalité et des prix abordables

Le rail est le mode de transport de masse le plus écologique pour les passagers et le fret. En effet, l'intensité des émissions de CO₂ du fret ferroviaire est près de dix fois inférieure à celle des camions (par tonne-kilomètre), tandis que les émissions du transport ferroviaire de passagers sont cinq fois moins élevées que pour le transport aérien²⁸. Pourtant, sa part modale en Europe reste beaucoup trop faible, tant pour le transport de passagers que pour le fret (voir ci-dessus). Cette tendance résulte en partie de changements économiques et sociétaux irréversibles. Par conséquent, les efforts déployés pour améliorer la part modale du rail doivent être accompagnés d'initiatives visant à développer la multimodalité. Un système de mobilité en accord avec les objectifs climatiques de l'Europe doit permettre d'accroître le rôle du rail tout en développant la complémentarité entre les modes de transport. Cela nécessite un cadre d'action composé d'un ensemble de mesures variées.

La concurrence entre les modes de transport a un impact direct sur la performance économique du rail et donc sur la demande de matériel ferroviaire. Les données disponibles montrent que le transport routier et l'aviation bénéficient d'importants avantages fiscaux directs et indirects. En 2022, le transport routier était le secteur ayant le plus bénéficié de subventions énergétiques dans l'UE-27 avec un montant de 31 milliards d'euros, soit 83 % des subventions totales accordées à l'ensemble du secteur des transports²⁹. Au cours de la même période, le transport ferroviaire a reçu 1 milliard d'euros de subventions énergétiques.³⁰ En d'autres termes, pour 1 euro de subvention octroyé au rail, 30 euros sont investis dans le transport routier. Cette politique de subvention est préjudiciable au transport ferroviaire et cette tendance doit être inversée. Pour ce faire, l'UE doit parachever la réforme de la directive sur la taxation de l'énergie afin de mieux prendre en considération l'intensité des émissions de CO₂ des modes de transport. En outre, les États membres doivent mettre en œuvre la directive Eurovignette, révisée en 2022 dans le but de mettre en place un système de tarification basé sur les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds tout en tenant compte de la contribution à la pollution de l'air.

Toutes les incitations fiscales dans le secteur des transports doivent être soumises au principe suivant : les moyens de transport les moins nuisibles à l'environnement doivent être les plus subventionnés. Les nombreux avantages financiers dont bénéficie le transport aérien fragilise la position du transport ferroviaire dans le système de mobilité. L'absence de taxation du carburant d'aviation confère un avantage compétitif au transport aérien incompatible avec son impact sur le climat et l'environnement³¹. Les passagers ferroviaires ne doivent plus être désavantagés par rapport aux passagers aériens pour les voyages internationaux. La révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE soumettra les vols intérieurs à des prix du carbone, mais cela ne suffit pas pour aligner la politique fiscale relative aux transports sur l'ambition climatique. Là encore, la réforme de la directive sur la taxation de l'énergie semble nécessaire, que ce soit pour la cohérence environnementale ou la justice sociale, puisque le kérosène, contrairement aux carburants utilisés par les consommateurs pour le transport routier et le chauffage, n'est pas taxé alors que sa demande ne répond pas à des besoins fondamentaux.

La même analyse devrait être appliquée dans le contexte du transport urbain, où les systèmes ferroviaires électrifiés (tramways, trains légers, métros automatiques) représentent les solutions les plus adéquates au développement durable des zones urbaines. L'électrification du transport urbain est un objectif absolu, la voiture électrique peut y contribuer mais le véhicule individuel continuera à générer une occupation non durable des routes et des espaces publics. Il est impératif de réduire la part modale des voitures

²⁸ <https://www.iea.org/energy-system/transport/rail>

²⁹ https://energy.ec.europa.eu/system/files/2023-10/COM_2023_651_1_EN_ACT_part1_v4.pdf

³⁰ Le transport aérien a bénéficié de 3,6 milliards d'euros de subvention et le transport par voie d'eau a bénéficié de 1,8 milliards d'euros.

³¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RW22_01/RW_Energy_taxation_EN.pdf

particulières et de faire des transports collectifs le système « lymphatique » de nos villes. Dans ce contexte, les gouvernements européens et nationaux doivent élaborer des mesures incitatives et de financement pour les réseaux de transport, en exigeant des autorités locales qu'elles appliquent des conditions strictes pour décourager, voire pénaliser économiquement le transport individuel dans les zones urbaines, évidemment seulement après avoir mis en œuvre de solutions qui ne réduisent pas les besoins de mobilité des personnes et des marchandises.

Les prix de l'énergie sont indispensables à l'amélioration de la part modale du rail dans le système de mobilité. L'électricité est la principale source d'énergie pour le transport ferroviaire de passagers (85 %) et le fret ferroviaire (55 %), et sa part dans le bouquet énergétique du rail augmentera en raison du besoin de décarboner davantage le secteur. Garantir à long terme l'approvisionnement en électricité propre à un prix compétitif pour le rail, avec une exonération de la taxe sur l'électricité, doit être une priorité pour l'UE et les États membres. Le transport ferroviaire doit être considéré comme une priorité dans la planification du réseau et les investissements. De même, les instruments tels que les « contrats d'achat d'électricité » ou « les contrats d'écart compensatoire » doivent être mis à profit pour fournir aux entreprises ferroviaires de l'électricité à des conditions préférentielles.

Les instruments réglementaires peuvent eux-aussi contribuer à renforcer le rôle du rail dans le système de mobilité. Le ferroutage obligatoire, lorsqu'il est cohérent et n'entraîne pas une concurrence avec le fret ferroviaire, ou les zones à émissions limitées dans les villes sont autant d'exemples de mesures capables de contribuer au transfert modal de la route vers le rail.

Le transfert modal est un moyen nécessaire mais insuffisant pour faire progresser la transition de la mobilité. Le système de transport est et sera composé de différents modes de transport qui peuvent fonctionner de façon complémentaire. C'est pourquoi l'Europe a besoin d'une politique consacrée à la multimodalité. Depuis 1992, l'UE dispose d'une directive sur les transports combinés qui vise à supprimer les obstacles techniques et administratifs au transport multimodal³². Bien qu'utile, cette harmonisation technique et administrative n'est pas suffisante. Outre les incitations financières mentionnées ci-dessus, la multimodalité requiert des infrastructures et des outils numériques spécifiques. Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) vise à « garantir un réseau d'infrastructures suffisant pour recharger ou ravitailler les voitures, les camions, les navires et les avions en carburants alternatifs (par exemple, l'hydrogène, le méthane liquéfié), avec une couverture géographique suffisante ».

Le cadre d'action national que les États membres doivent préparer dans le contexte de l'AFIR (art. 14) doit garantir l'accès multimodal aux infrastructures de recharge et ravitaillement. L'UE et les États membres doivent veiller à ce que le transport ferroviaire soit au cœur de la conception de ce réseau de stations de recharge afin de permettre une véritable multimodalité autour du transport ferroviaire. Le récent paquet sur le fret écologique contient une proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire qui pourrait « modifier les règles relatives à la capacité de l'infrastructure ferroviaire et à la gestion du trafic, au suivi des performances du transport ferroviaire, à la coordination des parties prenantes et à l'attribution des capacités au trafic ferroviaire dans le cadre d'une chaîne de transport intermodal »³³. Ce règlement et l'AFIR doivent créer un cadre politique cohérent pour développer davantage les infrastructures multimodales.

L'intermodalité et la multimodalité deviendront plus faciles à l'avenir à condition de créer un meilleur accès aux données et de simplifier la réservation de billets sur les plateformes grâce à la clarification d'un

³² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/multimodal-and-combined-transport_en

³³ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-07/COM_2023_443_0.pdf

cadre juridique européen pour les déplacements multimodaux. En outre, le transfert modal pourrait offrir un potentiel supplémentaire si un réseau européen fonctionnel de liaisons ferroviaires de nuit était mis à disposition. Pour y parvenir, la complexité des différentes réglementations, les modalités techniques et les désavantages en termes de fiscalité doivent être réduits ou harmonisés grâce à l'harmonisation des normes.

Le transfert modal et la multimodalité ne doivent pas faire oublier la nécessité de renforcer la décarbonation du système ferroviaire. Cela doit également s'accompagner d'efforts visant à réduire les émissions de CO₂ du rail en électrifiant davantage les voies et le matériel roulant, en s'attaquant aux émissions de type 2 en continuant à développer la production et l'utilisation d'électricité sans carbone, et en augmentant les taux d'occupation des trains.

La mobilité est une condition préalable à l'intégration sociale et doit rester accessible et abordable pour tous. Cette condition doit être un principe directeur de la politique des transports de l'UE³⁴. De même, les principes et les propositions énoncés dans le Manifeste pour une transition juste d'industriAll Europe, ainsi que les conclusions du projet « Une transition juste pour la mobilité », doivent être au cœur des actions menées par les gouvernements pour soutenir les communautés et les travailleurs touchés par les changements structurels induits par la double transition³⁵.

³⁴ Voir la prise de position d'industriAll Europe sur la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente [https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2023/5/638195017211034173_637545229088180098_ADOPTED_-_FR_-_Position_Paper_-_A_Smart_and_Sustainable_Mobility_Strategy_for_Europe_\(2\).pdf](https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2023/5/638195017211034173_637545229088180098_ADOPTED_-_FR_-_Position_Paper_-_A_Smart_and_Sustainable_Mobility_Strategy_for_Europe_(2).pdf)

³⁵Projet JT4Mobility, rapport final https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2023/9/638297824466369332_IndustriAll_JUST_TRANSITION_EN_23_1%D0%90.pdf