



« Être ambitieux, ensemble »

Stratégie UE 2020
- Contribution SNCF -

SNCF, acteur global du système de mobilité européen

Organisé en un groupe équilibré de mobilité et logistique
basé sur une utilisation optimale de tous les modes, SNCF est un transporteur multimodal.

SNCF est un des plus grands opérateurs présents en France et en Europe dans les transports de la vie quotidienne, régionaux et urbains, ferroviaires (trains, métros, tramways) et par bus. En 2008, son CA représente 6,3 milliards d'euro.



Directement et à travers ses filiales, SNCF est leader européen de la grande vitesse. Le transport de voyageurs longue distance et grande vitesse représente, en 2008, un CA de 7,5 milliards d'euros.



SNCF Geodis est un acteur mondial du transport et de la logistique dans le domaine du fret. Il représente, en 2008, un CA de 8 milliards d'euros. Le transport ferroviaire représente 28% de cette activité.



En tant qu'acteur européen engagé, SNCF souhaite mettre en valeur les points suivants sur la base de ses précédentes contributions aux travaux des institutions (cf. Annexe I). Cette contribution complète ou détaille des points de la contribution de la Communauté européenne du rail (CER) :

DECARBONISATION DU TRANSPORT

- 1) L'Union européenne a pour objectif de décarboniser le transport à l'horizon 2050. Pour ce faire l'Union européenne devrait fixer des objectifs intermédiaires (2020, 2030, 2040)
- 2) Dans cet objectif, la Commission européenne devrait proposer un paquet climat-transport qui ne traite pas uniquement de technologie mais fixe aussi des objectifs en matière de tarification des coûts externes, de financement et de report modal. Ce paquet climat-transport serait un signal politique fort.
- 3) L'objectif de décarbonisation du transport devrait se traduire dans le budget communautaire et dans les budgets nationaux en vue de développer une infrastructure de transport décarbonisée et économe en énergie.
- 4) L'Union européenne devrait promouvoir des « *Mégatrains* », à l'instar des Etats-Unis, plutôt que des « *Mégatrucks* » dont l'effet à moyen terme sur la décarbonisation du transport est négatif.

SECURITE FERROVIAIRE

- 5) Si le ferroviaire demeure le mode de transport le plus sûr, des progrès sont encore possibles. L'harmonisation des règles de sécurité et le contrôle de leur mise en œuvre effective sont des conditions pour un système ferroviaire européen encore plus sûr et efficace. Pour ce faire, il est indispensable de donner à l'Agence ferroviaire européenne les compétences et les moyens pour atteindre cet objectif.

DIALOGUE SOCIAL ET LUTTE CONTRE LE DUMPING SOCIAL

- 6) La sécurité et l'efficacité du transport ferroviaire mais aussi l'image de la politique européenne peuvent faire les frais d'une « *course au moins disant* » d'un point de vue social. Un dialogue social européen constructif devrait permettre de fixer des règles minimum et d'harmoniser les conditions sociales à la fois dans le transport ferroviaire mais aussi par étapes successives entre modes de transport.

EFFICACITE DU MARCHE UNIQUE

Libéralisation

- 7) Un bilan factuel de la libéralisation du fret ferroviaire doit permettre de faire de nouveaux progrès. Ce retour d'expérience doit permettre d'alimenter la réflexion sur les conditions de succès de la libéralisation du ferroviaire (cadre juridique et régulation, péages d'infrastructure et gestion des sillons, interopérabilité technique mais aussi opérationnelle et modalités d'homologation, conditions financières et de concurrence intermodale qui fixeront le champ des obligations de service public).

Agence européenne de coordination des régulateurs ferroviaires

- 8) De plus en plus, le trafic ferroviaire va être amené à se développer au niveau européen. Considérant ce qui a été décidé dans d'autres secteurs comme l'énergie, la mise en œuvre rapide d'une agence de coordination des régulateurs devrait être envisagée.

VERS UN RESEAU FERROVIAIRE REELLEMENT EUROPEEN

Vers un gestionnaire d'infrastructure européen unique

- 9) La ponctualité et la fiabilité sont citées par les chargeurs comme les principaux obstacles à une utilisation accrue du fret ferroviaire. Etant donné que le fret ferroviaire est particulièrement pertinent économiquement sur la longue distance, l'Union européenne devrait soutenir la mise en place d'un futur gestionnaire d'infrastructure européen unique. L'achèvement en 2020 d'un véritable réseau maillé européen à grande vitesse voyageurs doit renforcer cette approche.

Péages d'infrastructure ferroviaire

- 10) Le niveau et la méthode de calcul des péages ferroviaires dans l'Union européenne varient fortement d'un Etat-membre à l'autre. L'Union européenne devrait s'assurer que les péages d'infrastructure soient prévisibles, harmonisés et suivent une logique de développement du marché.

Relations entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires

- 11) Si l'Union européenne souhaite que les marchés ferroviaires se développent, les opérateurs ferroviaires ont besoin de stabilité pour le développement de leurs activités commerciales. Les relations entre opérateurs ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure, qui sont de facto des monopoles naturels, doivent donc être stables, équilibrées et transparentes. L'Union européenne peut contribuer efficacement à définir ces règles au niveau européen.

MOBILITE URBAINE

- 12) Le plan d'action sur la mobilité urbaine ne prévoit pas de mesures particulières en termes de financements. Au vu de l'importance de la mobilité urbaine tant pour les personnes que pour les marchandises, dans l'optique d'une croissance sobre en ressources naturelles, l'Union européenne devrait mettre en place un instrument financier communautaire spécifique à la mobilité urbaine sur le modèle du programme Marco Polo. Celui-ci pourrait financer des projets innovants en matière de mobilité urbaine.

RECHERCHE

- 13) Une industrie ferroviaire innovante sera source de croissance économique et d'emplois. A cet égard, on peut citer des domaines prometteurs comme l'hybridation des moteurs, le stockage d'énergie, la maintenance prédictive, la planification des circulations et l'optimisation du trafic ou encore le déploiement des technologies de l'information et de la communication (services aux voyageurs, accessibilité des trains). L'Union européenne devrait soutenir ces développements technologiques et la recherche dans ces domaines par un engagement politique de haut niveau et des financements adéquats.

Annexe I

- **Mémorandum SNCF pour la législature 2009-2014**
- **Contribution SNCF à la préparation du prochain livre blanc sur les transports**
- **Contribution SNCF aux réflexions de la DG ENVI sur la réduction des gaz à effet de serre du transport**
- **Règlement pour un réseau de fret ferroviaire compétitif – position SNCF pour la deuxième lecture**
- **Position SNCF sur les péages d’infrastructure**
- **Contribution SNCF à la consultation – la future politique RTE-T**