

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre article intitulé « *Quelle filière pour le ferroviaire* », paru dans le numéro de Ville, Rail & Transports du 23 mars 2011.

Sur le fond et sur la forme, le contenu de cet article me conduit à apporter quelques précisions et commentaires, sans lesquels la compréhension de vos lecteurs pourrait être biaisée : A la lecture des propos qu'il rapporte, on serait tenté de penser qu'il n'y a aucune organisation, aucune coordination, aucun pilotage véritables au sein de la filière ferroviaire et « qu'il serait temps de se mettre au travail ».

« *Il y a urgence* ». Sur ce point, le rédacteur de l'article a raison.

C'est au vu de la situation de l'industrie française, et pas uniquement ferroviaire, que le gouvernement français, à la demande du président de la République, a lancé en janvier 2010 les Etats généraux de l'industrie, qui ont permis à l'ensemble des parties de s'exprimer. Cette première étape indispensable a permis de définir au niveau national 11 filières industrielles majeures, dont le secteur ferroviaire désormais reconnu comme tel. Le gouvernement a ensuite mis en place un outil de gouvernance à travers un comité stratégique présidé par le ministre de l'Industrie lui-même et dont j'ai l'honneur d'être le vice-président.

La FIF, comme l'a indiqué M. Jean-Claude Volot, médiateur des relations interentreprises industrielles et de la sous-traitance, a largement depuis « mouillé sa chemise ».

En effet, la FIF, particulièrement consciente des enjeux de la filière, a fortement œuvré, en très étroite relation avec l'ensemble des partenaires de la filière industrielle et la DGCS du ministère de l'Industrie, à la préfiguration, puis à la mise en place du comité stratégique de la filière ferroviaire et enfin des groupes de travail associés. C'est ainsi que cinq grands axes stratégiques ont ainsi été définis, là encore en accord avec le ministère de l'Industrie, les partenaires sociaux (CFDT, CGT, CFTC, FO, CGC) et les organisations professionnelles membres de la Filière :

1. Stratégie de la filière

2. Cohésion et solidarité dans la filière

3. Optimisation des outils de la filière à l'international

4. De l'innovation au marché

5. Quelle GPEC au service de la filière ?

Nous avons également, d'un commun accord avec l'ensemble des partenaires, défini le calendrier de travail pour 2011. Les premières réunions ont déjà eu lieu, avec pour objectif de pouvoir présenter sur la base d'une réflexion sérieuse et approfondie des conclusions au ministre de l'Industrie pour la fin de l'année 2011.

Aujourd'hui, grâce à ce travail considérable en amont, la filière ferroviaire est incontestablement l'une des plus avancées dans la démarche construite et cohérente voulue par le gouvernement.

Par ailleurs, certains intervenants considèrent que « la filière s'est constituée autour d'Alstom ». Nul ne saurait de fait nier le rôle majeur qu'une entreprise comme Alstom, grand industriel

français, peut jouer dans la filière, mais cette affirmation n'en reste pas moins réductrice de la réalité industrielle. En effet, on ne peut ignorer, le rôle joué en France et au sein de la filière, pour ne citer qu'elles, par des sociétés telles que Bombardier, Siemens, Knorr-Bremse, Thales, Faiveley, Ansaldo, Vossloh-Cogifer, Railtech International, Tata Steel Rail, AFR... Celles-ci sont, je le rappelle, au même titre qu'Alstom, membres à part entière du comité stratégique de filière et, de fait directement impliquées dans divers groupes de travail, qui couvrent non seulement le champ du matériel roulant mais aussi ceux de l'infrastructure et de la signalisation. Cette mobilisation des industriels confirme la volonté et la motivation des acteurs principaux d'aboutir.

Enfin, il est fait état de la charte régissant les relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs au sein de la filière ferroviaire de bonnes pratiques, signée le 14 décembre dernier, comme une « *actualisation d'une charte des bonnes pratiques qui avait déjà été conclue* ». En effet, si le corps de la charte reprend bien les termes de la charte dite «Lagarde», elle est précédée d'un préambule qui présente les spécificités du ferroviaire, préambule directement inspiré de la charte de progrès constructeurs-équipementiers élaborée par la FIF. Ce document est de fait plus qu'une simple «

actualisation

» de la charte originelle, elle en constitue une déclinaison spécifique au secteur ferroviaire. La FIF, en partenariat étroit avec les services de la médiation de la sous-traitance, travaille aujourd'hui à son application et à son extension au sein de toute la filière, ce dont on ne peut a priori que se réjouir.

Permettez-moi de conclure sur deux remarques :

- Les auditions vont se poursuivre, il est important d'attendre le rapport de la commission, dont nous trouvons le travail particulièrement bienvenu, pour avoir une bonne vision de la situation de cette filière.

- Il me semble enfin éminemment souhaitable, au-delà des critiques qui peuvent apparaître infondées aux yeux des acteurs de cette filière naissante et des positions qui inquiètent inutilement les partenaires, de mettre plutôt en œuvre une approche constructive, rassemblant plutôt que divisant un secteur qui a, plus que jamais, besoin que l'ensemble des partenaires se retrouvent pour travailler en commun si l'on tient véritablement à construire la filière ferroviaire française.