

***Préparer le monde ferroviaire de demain et relever les défis [d'une mobilité durable], tels sont les engagements actés par le secteur avec l'État le 9 avril 2019. À travers ce contrat, c'est toute la filière industrielle ferroviaire qui se mobilise et s'engage autour de 5 axes et 13 actions prioritaires. État des lieux.***

Ce 9 avril 2019, tout le Landerneau ferroviaire (ou presque) était sur le pont du « Paquebot » à Bercy, pour la signature de son contrat de filière. Apposées à côté de celle d'Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports, les signatures d'Agnès Pannier-Runacher, secrétaire d'État auprès du ministre de l'Économie et des Finances (Bruno Le Maire s'étant excusé), d'Henri Poupart-Lafarge, président du comité stratégique de filière (CSF) ferroviaire et de Louis Nègre, vice-président du CSF ferroviaire, ont acté le contrat de filière ferroviaire, en présence des Régions de France et des organisations syndicales. Un contrat qui engage une filière représentant 1 300 entreprises (à 90 % des PME) et 3,8 milliards d'euros de CA, dont 26 % à l'export. Soit 29 000 salariés qui, chaque jour, contribuent à faire de notre secteur un fleuron de l'industrie française, par ses capacités d'innovation et ses prouesses technologiques. Mais une filière qui connaît cependant un certain nombre de faiblesses à commencer par le manque criant d'entreprises de taille intermédiaire et de grosses PME, une faible attractivité chez la jeune garde, ou encore une fluidité insuffisante entre les acteurs opérationnels ou fonctionnels. Et ce alors qu'une compétition mondiale fait rage avec des déséquilibres marqués par l'absence de réciprocité dans l'ouverture des marchés et des distorsions de concurrence. Enfin, une problématique majeure pour la filière concerne l'avenir du système ferroviaire français : il s'agit de la « *capacité de notre pays à transformer dans les années à venir un réseau ferré national vieillissant (...) en un réseau 4.0 en réussissant l'ouverture de son marché domestique à une concurrence maîtrisée et stimulante pour l'ensemble des acteurs* ». Dans ce contexte, le CS2F a réfléchi aux actions permettant à la filière de pouvoir se saisir pleinement de ces opportunités. Ces cogitations se sont concrétisées en cinq domaines dans lesquels 13 actions précises peuvent être développées en partenariat avec l'État et les Régions.

## **Axe 1 : LA RECHERCHE, L'INNOVATION ET LE DÉVELOPPEMENT**

Le premier levier d'action concerne un programme dédié à la modélisation et prévision ferroviaire et qui comporte à la fois des sujets de prévision de durée de vie, de maintenance

prédictive et de gestion de l'énergie. Le second, partie intégrante du projet CEPCIE, vise à créer à Valenciennes un centre d'essai ferroviaire intégrant des actifs existants, notamment le centre d'essai actuel de Petite-Forêt, d'en ouvrir la gouvernance à la filière, et de le doter d'un investissement nouveau : une voie droite de 6 km capable de réaliser des essais jusqu'à 160 km/h. Le calendrier de réalisation du centre d'essai prévoit une mise en service opérationnelle en 2023. Quant aux trois autres actions prioritaires, elles ont respectivement pour objectif de favoriser l'émergence des trains à hydrogène d'ici 2024, de convertir les trains diesels existants en trains à batterie et de viser une innovation de rupture : en l'espèce le train autonome.

## **Axe 2 : LE NUMÉRIQUE**

Concernant la transformation digitale, le CS2F préconise la mise en place d'une plateforme connectée pour intégrer les relations entre acteurs du ferroviaire et qui permettra « des gains d'efficacité importants dans le traitement des commandes, une fiabilité accrue et une meilleure visibilité des commandes permettant d'optimiser les plans de charge ». Un démonstrateur dénommé « FerConnect », piloté par la FIF, a déjà été réalisé avec cinq fournisseurs et trois donneurs d'ordre. À partir des enseignements de ce pilote, le déploiement du système dans la filière est prévu en 2020. En outre, la filière vise la mise en place d'un système de codification unique des pièces et équipements. Cette codification commune concourra à la standardisation progressive des échanges au sein de la filière. Elle sera mise au point à partir des solutions déployées dans certains programmes de matériel roulant en 2020. La filière souhaite de plus aller collectivement vers un fonctionnement plus efficace entre donneurs d'ordres et industriels en dématérialisant les échanges documentaires.

## **Axe 3 : L'INTERNATIONALISATION DU TISSU DES PME**

Porté par le projet CARE (Compétitivité Accompagnement Rail Emploi), cet axe vise la montée en compétences des PME pour pallier à la faiblesse chronique du secteur concernant la taille et le développement à l'international de ses PME-PMI. « Il s'agit d'atteindre un meilleur fonctionnement interne, une plus grande efficacité de la gouvernance, la mise en œuvre de stratégies et de visions robustes, et un renforcement des capacités de développement des PME PMI » indique le rapport. Plus précisément, les principaux engagements de l'État sur ces points concernent le déploiement en 2019 du projet-pilote CARE au niveau régional (Hauts-de-France) réalisé par l'AIF et piloté par l'État, la Région des Hauts-de-France, la FIF, Alstom et Bombardier Transport. La définition des modalités d'extension de CARE à l'échelle nationale par un groupe de travail de la FIF incluant les régions membres de Régions de France, et le lancement à l'échelle nationale en 2020 avec un soutien public dans le cadre du dispositif des 10 000 accompagnements vers l'industrie du futur.

#### **Axe 4 : LA GESTION PRÉVISIONNELLE DES EMPLOIS ET DES COMPÉTENCES**

Un plan d'action sur les emplois et les compétences doit être lancé. Il s'agit de la gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) à laquelle participent des représentants syndicaux et qui doit pallier à une pénurie de compétences et au vieillissement de la population ouvrière. Les syndicats réclament donc de former des jeunes et notamment de les préparer à l'évolution des métiers.

#### **Axe 5 : LA MODERNISATION DU RFN**

Enfin, la cinquième priorité évoquée concerne l'établissement d'une feuille de route sur la modernisation du réseau qui constitue la « pierre angulaire du système ferroviaire français et de la filière industrielle » en faisant appel aux compétences des entreprises de la filière. La réforme du pacte ferroviaire conduite par le Gouvernement et votée par le Parlement en 2018, ainsi que l'ampleur des investissements publics engagés ou prévus au cours des prochaines années s'inscrivent pleinement dans cette dynamique « qui ne manquera pas d'offrir aux entreprises promotrices de la mobilité ferroviaire de remarquables opportunités ». Dont acte.