



COMMISSAIRE SPÉCIAL À LA REVITALISATION ET À LA RÉINDUSTRIALISATION DES HAUTS-DE-FRANCE

Feuille de route régionale pour la filière ferroviaire

Le 23 janvier 2017 s'est tenu le comité régional de la filière ferroviaire (CRFF). A cette occasion, le préfet de région et le président du conseil régional ont confié à Philippe Vasseur, commissaire à la réindustrialisation, la mission d'écrire la feuille de route de la filière ferroviaire régionale.

La filière ferroviaire française occupe la 3^{ème} place mondiale et reste une filière d'excellence. Mais face à une concurrence exacerbée, notamment asiatique, face à l'évolution des usages et des modes de transport, il est vital que son modèle évolue tant au niveau régional, que national, voire européen. L'écosystème doit mieux se structurer et partager une vision stratégique et une ambition de long terme. Le tissu industriel doit se moderniser, se consolider, davantage s'exporter et innover dans des projets collaboratifs. La réglementation doit s'harmoniser et se simplifier.

La présente feuille de route débute par un diagnostic général très succinct de la filière. Elle se poursuit par une analyse thématique de son fonctionnement d'où découle un certain nombre de propositions.

I – Etat des lieux de la filière ferroviaire

I.1 - Périmètre et définition de la filière ferroviaire

La filière ferroviaire regroupe différents types d'activités et /ou segments. Ce large spectre de secteurs peut expliquer en partie la complexité et la multiplicité d'acteurs de l'écosystème qui sera explicité plus loin dans le présent rapport.

Le secteur comprend donc :

- Le matériel roulant voyageurs et marchandises,
- Les infrastructures ferroviaires comprenant l'ensemble des activités permettant de réaliser une voie de chemin de fer dans son intégralité, la production des composants de la voie, la construction des infrastructures et la pose de voie,
- la signalisation-sécurité : acteur essentiel de la sécurité sur le réseau, ce secteur comprend une large gamme de matériels de signalisation (relais, détecteurs, circuits de voie, mécanismes de postes d'aiguillage, etc.) ainsi que des équipements d'automatisme de conduite, de contrôle et de communication,
- les équipements qui regroupent quatre grandes familles d'expertise : l'aménagement intérieur, les équipements de bogies et d'attelages, l'énergie et électronique, le support client en exploitation et les services,
- la maintenance, dont la filière est encore à développer,
- la déconstruction dont la filière est à bâtir.

I.2 - Un secteur en profonde mutation

a- A l'échelle internationale

Le système ferroviaire fait actuellement l'objet de fortes évolutions techniques et institutionnelles. De nouveaux acteurs sont apparus aux côtés des opérateurs historiques, de nouvelles infrastructures sont en projet, de nouveaux types d'exploitation se développent et de nombreuses entreprises privées spécialisées dans le transport du fret circulent sur le réseau. L'activité de transport de voyageurs connaîtra une évolution semblable à moyen terme.

Alstom, Bombardier et Siemens ont longtemps dominé le marché ferroviaire mondial. Cependant, depuis une dizaine d'années – et notamment l'arrivée de la concurrence asiatique – leur position a complètement été remise en cause. Les constructeurs chinois sont d'ores et déjà très puissants et le poids de l'industrie française se réduit. Le géant chinois CRRC China Railway Rolling Stock Corp pèse à lui seul plus que Siemens, Alstom et Bombardier réunis. En outre, les pays émergents dans lesquels se trouve une grande partie du marché, imposent une production locale de la majeure partie des commandes.

La croissance mondiale du marché ferroviaire atteint près de 2,7% (source DIRECCTE). Toutefois c'est le secteur des infrastructures, de la signalisation et des services qui tirent la croissance et non le matériel roulant.

b- A l'échelle nationale

Aujourd'hui, la filière ferroviaire nationale représente 84 000 emplois (21 000 emplois directs, 24 000 salariés de la maintenance SNCF et 39 000 collaborateurs qui interviennent sur les infrastructures), et génère 4,2Mds de chiffre d'affaires.

Pourtant, après 10 ans de croissance, l'industrie ferroviaire française (3ème rang mondial) connaît un ralentissement (son chiffre d'affaires dépend à 63% du marché domestique).

Depuis décembre 2009, le marché français du transport international de voyageurs est ouvert à la concurrence. La fin du monopole de la SNCF s'accompagne depuis d'une entrée progressive de concurrents sur le marché. Cette ouverture est susceptible de générer une augmentation du trafic et donc une augmentation des commandes pour les années à venir. Face à ce phénomène, l'outil de production des usines devra s'adapter et se moderniser notamment au travers de démarches d'excellence industrielle et d'innovation.

c- A l'échelle des Hauts-de-France

- **Le tissu industriel**

La région des Hauts-de-France est la première région ferroviaire de France, avec 5 constructeurs mondiaux : Alstom, Bombardier, Siemens, Titagahr, et Faiveley.

Elle concentre près de 50% des effectifs d'emplois directs de l'industrie ferroviaire (10 000 salariés contre 21 000 en France) et compte au total 14 000 emplois (directs et indirects). D'après la profession, elle représente 1 milliard de chiffre d'affaires. Le Valenciennois constitue le centre de gravité du secteur avec près de 60 % des emplois de la filière régionale.

Le leadership de la région s'explique par la présence des deux constructeurs ferroviaires : ALSTOM (1 200 salariés) et BOMBARDIER (1 600 salariés), avec des unités d'études et de production. L'Allemand SIEMENS dispose quant à lui, à Lille, d'un centre d'ingénierie. Un centre de maintenance de la SNCF (1 100 salariés) est également implanté à Lille.

Tous les segments de la filière ferroviaire sont présents en région : matériel roulant pour voyageurs (voitures pour TER, métro, tramways), matériel roulant pour marchandises (wagons spéciaux), infrastructures, signalisation, bureaux d'études, moyens d'essais, centres de recherche, maintenance...

Autour des deux leaders Bombardier et Alstom, gravitent donc une multitude d'entreprises : équipementiers (tels que Stratiforme ou bien encore Valdunes) ou sous-traitants (en mécanique, plasturgie, traitement de surface, peinture, ...) et prestataires de services.

- **Les acteurs « institutionnels »**

Des équipements et organismes accentuent le leadership de la région Hauts de France, et en renforcent l'excellence, parmi lesquels :

- le centre d'essai ferroviaire,
- l'ERA (European Union Agency for Railways),
- le pôle de compétitivité I-Trans, pôle à vocation mondiale,
- l'IRT Railenium (seul des 8 IRT à être spécialisé sur une filière),

- l'AIF, plus ancien cluster ferroviaire français,
- le technopôle Transalley,
- la Fédération de Recherche CNRS en Transport Terrestres et Mobilités soutenue par l'université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, l'université de Lille et Centrale Lille,
- l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.

Leurs rôles respectifs et ceux d'autres acteurs jouant un rôle dans la filière sont détaillés en annexe.

- **Les infrastructures ferroviaires régionales**

Elles représentent ou comptent :

- 10% du réseau ferroviaire national
- 150 gares dont 3 gares TGV internationales (Calais, Lille Europe, Haute-Picardie)
- 150 circulations grande vitesse/jour en gare de Lille avec 120 TGV (parmi lesquels 23 TERGV), 6 OUIGO, 20 Eurostar, 4 Thalys
- le 1er pôle de fret ferroviaire français (Dunkerque) avec un trafic supérieur à 13 MT/an
- deux plate-formes logistiques multimodales (Dourges et Dunkerque)
- un réseau TER en 2014 de 4 500 km de voies, 363 gares et points d'arrêts
- un trafic de 1 240 TER/jour, 50 TET/jour et 190 000 voyageurs/jour
- 8,4 millions de voyageurs dans les gares TGV internationales en 2014
- 25 000 collaborateurs du Groupe SNCF habitent en Hauts-de-France, 20 400 y travaillent.

A ce jour, d'après SNCF mobilité, 1,5% de la population active seulement prennent le train. Le potentiel de progression est donc extrêmement important. Les trains représentent 25% d'occupation moyenne.

Au regard de ce panorama, la région a toutes les conditions réunies pour constituer une vitrine ferroviaire française.

I.3 - Le Fret

Depuis 1947 où 75 % des marchandises transitaient en France par le rail, la part du fret est passée sous la barre de 10 % ces dernières années (contre 30% en Allemagne), malgré l'ouverture à la concurrence en 2006, le renouveau du fret ferroviaire préconisé par le Grenelle de l'environnement en 2007, et l'engagement national en 2009 de 7 milliards d'euros d'investissements sur la période 2010-2020 pour soutenir le secteur.

La concurrence avec le transport routier est particulièrement vive et l'ensemble des acteurs du fret ferroviaire en France sont déficitaires (Euro Cargo Rail, Europorte, 2/3 de la dette de SNCF Mobilité).

Les péages payés par les sociétés de fret pour utiliser le réseau sont toujours plus importants et nuisent à leur équilibre financier (prévision 2018-2027 : + 4,6% par an au-delà de l'inflation).

Les chantiers de régénération de l'infrastructure, le plus souvent organisés la nuit quand les trains de fret sont censés circuler, et la présence simultanée de travaux sur plusieurs lignes rendant des sillons indisponibles, amoindrissent encore l'attractivité du ferroviaire par rapport à la route. Pour autant, le rail présente aujourd'hui l'avantage d'une empreinte carbone plus favorable que la route.

I.4 - Réglementation ferroviaire

A l'échelle européenne, la réglementation repose sur les successifs paquets « ferroviaire ». Procédant par étape, la Commission européenne a en effet commencé par définir les fonctions essentielles et annoncer son intention d'ouvrir à la concurrence le fret international dans son 1er paquet ferroviaire. Ceci a conduit à la libéralisation effective du fret dans un 2ème paquet ferroviaire.

Le 3ème paquet ferroviaire a abouti à l'ouverture à la concurrence du transport international des voyageurs (cabotage) laissant inachevée la libéralisation du transport ferroviaire et ouvrant la voie à une ultime réforme libéralisant le transport de voyageurs domestique.

L'objectif du 4ème paquet ferroviaire est d'éliminer les derniers obstacles à la création d'un espace ferroviaire unique européen en prévoyant notamment l'ouverture des marchés nationaux du transport de voyageurs.

Créée en 2004, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (l'ERA), localisée à Valenciennes a pour objectif de contribuer, sur le plan technique, à la mise en œuvre de la législation européenne.

En 2006 a été créée, l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), une autorité nationale de sécurité capable de veiller à la cohérence et à la sécurité du système, de contribuer à l'interopérabilité des réseaux européens. L'EPSF, localisée à Amiens, est chargée de délivrer les autorisations de circuler et exerce des contrôles en aval.

Le transport ferroviaire national est un mode complexe dont la sécurité est maîtrisable pour autant que la responsabilité de chacun des nombreux acteurs, ainsi que leurs rôles respectifs soient clairement identifiés :

- **L'Etat** fixe les objectifs de sécurité et la façon de les atteindre. Il est responsable de la réglementation et veille à son application.
- **L'EPSF** délivre les autorisations, effectue les audits et les inspections, participe à l'élaboration des règles de sécurité et contribue à l'harmonisation des règles européennes.
- **SNCF Réseau (ex RFF)** gestionnaire d'infrastructure du réseau, conçoit et entretient les installations, gère les circulations et intervient en cas d'incidents ou d'accidents sur le réseau. Il établit également la documentation d'exploitation applicable par les entreprises ferroviaires.
- **Les exploitants ferroviaires** mettent en œuvre leurs équipements, forment leurs personnels, définissent leurs consignes et instructions opérationnelles dans le respect de la réglementation et de la documentation d'exploitation. Ils en contrôlent l'application.
- **Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)** réalise des enquêtes en cas d'accidents ferroviaires. Il exerce un rôle distinct, mais complémentaire de celui de l'EPSF.
- Par ailleurs, dans le cadre de ses multiples fonctions, **l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières)** peut être saisie à l'encontre des décisions prises par l'EPSF.

II-Analyse de la situation de la filière ferroviaire

II.1 - Un écosystème peu lisible et des rôles peu connus

La filière regroupe un très grand nombre d'acteurs et chacun n'a pas une idée claire, réelle et précise du rôle et du périmètre des autres d'où la présence de missions d'intérêt général assurées par des structures différentes, alors qu'elles pourraient être rationalisées ou mutualisées. C'est le cas des missions de veille par exemple (technique, juridique, réglementaire) et la diffusion des informations recueillies (Plateforme i-Trans Connect, AIF). C'est le cas aussi de la communication générique qui pourrait être conçue autour de la filière régionale, plutôt que chacun produise sa plaquette.

Ces exemples nous conduisent à un deuxième constat : aujourd'hui, il n'existe pas assez de coordination au sein de la filière. Peu de partenariats sont établis. Qui plus est, les entreprises ont besoin que l'écosystème soit simplifié.

a- Le Pôle I-Trans

Le pôle de compétitivité I-Trans rassemble des entreprises d'envergure internationale, des PME/PMI, des TPE, des laboratoires, des centres de recherche publics et privés, des centres de formation supérieure, universités et grandes écoles, dans les domaines de l'automobile, du ferroviaire et de la multimodalité fret et voyageurs.

Certains acteurs du ferroviaire ne voient pas dans le pôle l'émergence de services destinés à structurer et financer des projets de recherche. Les résultats du pôle de compétitivité I-Trans et des projets de recherche labellisés sont d'ailleurs peu connus et néanmoins très attendus.

b- Le pôle d'excellence ferroviaire :

En 2011, la création du pôle d'excellence a généré de l'espoir. Or, il n'a pas eu l'effet fédérateur attendu et n'a donc jamais fonctionné. Il a même créé de la confusion supplémentaire. Une triple gouvernance du pôle d'excellence avait été mise en place. Les membres fondateurs sont : Transalley, I-Trans, AIF. Or, ces entités n'ont pas été en mesure de travailler ensemble. Chacun faisait peu confiance à l'autre et éprouvait des difficultés à partager l'information. Quelques réunions ont eu lieu néanmoins et une plaquette existe. Les causes d'échec du pôle d'excellence mises en avant par les acteurs sont que le besoin n'existait pas et qu'au sein de la collectivité ferroviaire, il n'a pas été souhaité que cela fonctionne. Qui plus est, le pôle d'excellence ferroviaire ne détient pas de statut juridique.

c- L'IRT Railenium :

Son ambition est de rassembler des compétences et des moyens issus de neuf centres de recherche, dix-huit entreprises du secteur ferroviaire et deux gestionnaires de réseaux. Il est financé par des ressources publiques et privées dans une perspective de co-investissement.

Son but est de développer des programmes de recherche internes, collaboratifs et coopératifs pour lever les verrous technologiques de la filière. Or, il ressort de sa dernière évaluation que l'IRT n'a pas

rempli ses objectifs, ni donné les résultats attendus. Deux constats majeurs : l'implication des acteurs du ferroviaire dans l'IRT est insuffisante ; le centre d'essai ferroviaire, dans sa définition initiale, ne répond pas suffisamment aux besoins des industriels, le projet est aujourd'hui réorienté.

L'IRT est donc à un tournant et se redéfinit. Il met en place une nouvelle équipe de direction dans un souci de gouvernance commune (voire page 17).

d- L'Association des Industries Ferroviaires (AIF) :

L'association a pour objectif de mettre en réseau les différents acteurs (entreprises et institutions) de la filière afin de conforter et accroître l'activité ferroviaire dans la région. Elle regroupe les constructeurs majeurs mondiaux (Alstom et Bombardier), des équipementiers, des bureaux d'études, des sous-traitants, des prestataires de services ; l'organisme français de certification (Certifer), le centre d'essais ferroviaire, des laboratoires de test et de recherche, des membres associés : l'ICAM et l'ENSIAM.

L'AIF est l'un des 4 clusters industriels ferroviaires français, et le plus ancien.

L'écosystème l'identifie comme un acteur plutôt institutionnel (une « FIF » régionale, une structure de réseautage), alors même qu'il est l'organisation patronale qui représente les entreprises régionale du ferroviaire. Cette image que renvoie l'AIF repose sur différents facteurs : la présence des grands comptes au conseil d'administration, la création du pôle d'excellence régionale qui est venue perturber l'animation de l'écosystème, les actions de l'AIF essentiellement centrées sur la participation des entreprises à des (grands) événements, à quelques outils de communications et à de la veille, une équipe AIF très réduite.

* *

*

La filière dispose donc de tous les ingrédients mais pas de la recette. C'est pourtant une chance pour la région de rassembler autant d'atouts au même endroit. Géographiquement, le cœur de la filière est très bien situé : entre l'Angleterre, la Belgique, les Pays Bas, l'Allemagne, les autres régions françaises.

Des mesures sont donc à prendre pour aider l'écosystème à mieux s'organiser et se structurer.

Proposition 1 : Positionner une structure en capacité d'animer le réseau des acteurs de la filière ferroviaire, et d'assurer une meilleure coordination entre eux

Face à cette multiplicité d'acteurs structurés en silos, il apparaît comme une nécessité de disposer d'une instance de dialogue et de coordination qui permettra de partager une stratégie commune.

Un premier travail consistera à clarifier les rôles de chacune des structures d'animation (I-Trans, AIF, FIF, Transalley...) afin d'éliminer les missions redondantes.

Option 1 : Secrétariat général du CRFF, un espace pour favoriser l'échange

- Constituer un Secrétariat général du CRFF, qui soit une instance permanente d'expertise et de consultation pour l'Etat & la Région, représentative de tous les acteurs de la filière ferroviaire.
- A l'image du comité de filière national du ferroviaire, créer des groupes de travail thématiques (échanges grands comptes/PME, export, innovation, formation, déconstruction...). Ces groupes de travail contribueraient à définir une stratégie commune pour la filière.

Option 2 : Création d'un GIE

Le GIE regrouperait le technopôle, le pôle I-Trans, l'IRT, l'AIF, etc. Cette organisation inciterait les acteurs à se réunir autour de la table et à collaborer sur des projets d'intérêt collectif. Sa première mission consistera à clarifier les rôles de chacune des structures d'animation (I-Trans, AIF, FIF, Transalley...) afin d'éliminer les missions redondantes.

Cette organisation permettrait de mutualiser certaines fonctions, de présenter une marque commune, de valoriser les résultats issus des projets d'innovation collaboratifs, de promouvoir les produits & services mis sur le marché, de communiquer sur la filière (plaquette commune, articles de presse, émissions de télévision...)

Option 3 : Réactiver le Pôle d'Excellence Régional et créer une fonction de référent unique ferroviaire au Conseil régional

Le rôle du référent serait d'orienter et d'aiguiller tout interlocuteur vers la bonne structure. Son financement serait à définir (co-financement par les collectivités ?).

Proposition 2 : Reconfigurer la structuration de l'AIF

- S'organiser en collèges de manière à ce que donneurs d'ordre et sous-traitants aient des instances distincts de travail et de dialogue.
- Créer des collèges pour des activités annexes (ex : collège « métiers/formation », ou encore « recyclage »).
- Faut-il limiter ou réserver l'adhésion aux seules entreprises ? L'AIF doit être un réseau dont la vocation est de fédérer et faire travailler ensemble les entreprises sur des projets communs et des enjeux business, au service du développement de la filière ferroviaire.
- Permettre aux sous-traitants de contracter avec d'autres donneurs d'ordre, en France comme à l'étranger (avec Hitachi, CAF... par exemple) et adapter la composition du Conseil d'administration en conséquence.
- Devenir le bras armé de la FIF en région.

Proposition 3 : Positionner l'AIF sur une vocation business

- Accompagner les entreprises, les aider à s'émanciper d'une relation de concurrence et à entrer dans une démarche de collaboration.
- Adopter une approche projet, orientée marchés, et conduire les entreprises à proposer une offre intégrée qui réponde à ces marchés.
- Assurer des missions de veille des appels à manifestation d'intérêt / appels d'offres et susciter pour chacun la constitution d'une offre intégrée.
- Organiser des réunions business bimensuelles avec les entreprises.

f- L'entreprise Cademce rencontre des difficultés

La plate-forme CADEMCE SAS est constituée de 3 bancs d'essais, dont un unique au monde, disposés sur un espace de 800 m², associée à l'ambitieux programme régional IndustriLab (centre de recherche technologique pour les industries de l'aéronautique et du ferroviaire). Les essais portent sur les caténaires. Des difficultés techniques sur les bancs d'essais engendrent pour la plate-forme des difficultés économiques.

Proposition 4 : Soutenir l'entreprise Cademce

- Voir dans quelle mesure l'entité pourrait être intégrée dans l'IRT Railenium (rapprochement ? Coordination ? GIE ?). Stabiliser le modèle économique de Cademce afin que la puissance publique n'ait pas à l'accompagner systématiquement.
- Mettre en place des appels à projet collaboratifs au sein d'IndustrieLab qui portent sur le ferroviaire (actuellement il en existe très peu).

II.2 – De nouvelles stratégies d'entreprises à promouvoir

La filière ferroviaire est relativement morcelée et majoritairement constituée de PME et de TPE souvent fragiles, anciennes et dont la part de jeunes dirigeants est très faible (source : rapport Banque de France 2014).

De leur côté, les grands groupes sont confrontés à une concurrence nationale, européenne et asiatique qui peut les mettre individuellement en danger. La branche ferroviaire de Skoda (siège social en Tchéquie) par exemple, a été rachetée par le groupe chinois CRRC en décembre 2016. Celui-ci est devenu un véritable mastodonte : à lui seul il représente un chiffre d'affaires de 30 Mds€, largement supérieur à celui de Siemens, Alstom et Bombardier réunis (20 Mds€ cumulés). L'entreprise tchèque Skoda a la capacité de fabriquer des tramways, aussi les équilibres risquent fortement de changer. La Tchéquie dispose d'un centre d'essai (Velim) où de nombreuses entreprises du ferroviaire internationales peuvent effectuer des essais à grande échelle (220km/h).

Tous les efforts réalisés au sein de l'Europe pour instaurer une barrière législative à travers notamment l'European Act risquent d'être réduits à néant, dès lors que des pays non membres de l'Union européenne, pourront bénéficier d'un partenaire local pour répondre à un marché public en Europe et a fortiori en France.

Propositions 5 : sécuriser les compétences clés du ferroviaire français

Intégrer la filière ferroviaire dans les secteurs dits stratégiques définis par le décret du 7 mai 2012 relatif aux investissements étrangers soumis à autorisation préalable du ministre de l'économie.

Ancrer les entreprises dans le territoire, et garantir leur pérennité, passera par le développement d'actions et d'offres communes et partenariales et le rapprochement d'entreprises.

a- Une stratégie collaborative à renforcer

De nombreux sous-traitants ne sont pas en capacité de répondre aux besoins des constructeurs soit faute d'avoir la taille et/ou la masse critique, soit faute de ne pas proposer une offre globale. Ils resteront fragiles s'ils ne s'adaptent pas. Ces entreprises de petite taille sont trop tournées vers le marché domestique. Il existe au sein de la filière une trop grande dépendance vis à vis des commandes publiques nationales en général.

Proposition 6 : Inciter les TPE/PME à établir des regroupements et partenariats

➤ favoriser les regroupements d'entreprises

Ces regroupements d'entreprises viseraient essentiellement les TPE et PME. Ils donneraient à celles-ci les moyens d'accéder à de nouveaux marchés et à des projets plus ambitieux, et les moyens de réduire leur dépendance vis-à-vis de donneurs d'ordre locaux.

Ils permettraient de :

- constituer des offres intégrées,
- atteindre la masse critique,
- mobiliser le fond croissance rail¹ aujourd'hui en dormance (ticket minimum de 1M€)
- chasser en meute, notamment à l'international,
- favoriser les partenariats entre grands groupes et sous-traitants.

Le travail réalisé par l'AIF pour aider les petites entreprises à se regrouper et à proposer des offres intégrées, notamment à l'export, est à poursuivre et à renforcer.

➤ promouvoir le groupement d'employeurs

Les petites entreprises ne peuvent souvent pas supporter financièrement certains postes à temps plein (export, VRP, RH...) et, de ce fait, renoncent aux compétences correspondantes. Mettre en place des emplois partagés où chaque entreprise bénéficiaire contribuerait au salaire de la personne, permettrait d'augmenter leur compétitivité.

➤ favoriser les fusions et rapprochements capitalistiques

La survie des TPE et PME du ferroviaire va dépendre de leur capacité à atteindre une taille critique, et pour certaines PME à devenir des ETI.

¹ Le fonds croissance rail, géré par bpifrance, a pour vocation de contribuer à la consolidation du secteur, à l'émergence d'ETI, par le biais de prises de participations minoritaires dans des entreprises performantes. Le ticket d'entrée se monte à 1 million d'euros, or les entreprises du ferroviaire n'ont pas la capacité financière de pouvoir prétendre à de tels tickets.

Propositions 7 : Inciter les leaders français à se regrouper et/ou à privilégier les consortiums ou tout autre type de rapprochement

Ces démarches sont nécessaires pour affronter les concurrents étrangers notamment des pays non membres de l'Union européenne (Chine, Russie, Etats-Unis, Japon...). La consolidation de l'industrie ferroviaire en Europe est à l'étude.

b- La diversification, un moyen de rebondir

Les entreprises sous-traitantes font partie d'une chaîne de valeur ferroviaire et ont tendance à s'y cantonner. Elles doivent se positionner sur d'autres segments.

Proposition 8 : Inciter à des diversifications

Une majorité des entreprises sous-traitantes ferroviaires sont très dépendantes des donneurs d'ordres. Pour sécuriser leur développement, elles doivent se positionner sur d'autres activités que le ferroviaire (par exemple militaire à caractère civil tel que tôlerie, serrurerie...).

La survie de ces entreprises repose donc sur le regroupement, l'internationalisation, la diversification pour ne pas être totalement dépendantes du marché domestique.

II.3 - Les opportunités

a- l'ouverture des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs

Cette ouverture, prévue par les textes européens (4^{ème} paquet), entrera en vigueur en 2023 après une période de transition qui s'ouvre dès 2019. Il en découle que les régions deviennent autorités organisatrices de transport de plein exercice.

Un nouveau cadre législatif (Projet de loi attendu d'ici fin 2017) devra laisser la possibilité pour les régions de choisir le mode de contractualisation des services ferroviaires, notamment entre attribution directe, appel d'offres, ou gestion par un opérateur interne.

Cette ouverture pourrait être l'occasion d'une réflexion collective des régions françaises les conduisant à définir leurs propres engagements pour participer au développement de la filière ferroviaire française. Il s'agit tout à la fois :

- d'accepter une certaine standardisation des trains afin que les industriels puissent tendre vers un fonctionnement en mode « produit » plutôt qu'en mode « projet », leur permettant ainsi de gagner en compétitivité,
- que de favoriser l'activité économique locale,
- ou encore de soutenir un Buy European Act afin que nos marchés ne soient pas ouverts unilatéralement à la concurrence du grand international,

La région Hauts-de-France, après celle de l'Île-de-France, est celle qui a le plus de trafic TER. La mise en concurrence pourrait faire baisser la facture TER de 20% à 30%. Différents concurrents sont prêts à se positionner sur ce nouveau marché, à reprendre le personnel, voire à une rémunération supérieure si acceptation d'une organisation du travail différente et d'une polyvalence.

A noter que l'Etat cèdera 50 TET au conseil régional le 1^{er} janvier 2019.

Proposition 9 : Améliorer les appels d'offres Hauts-de-France

- Identifier l'ensemble des sujets à traiter en amont et lors de l'élaboration des appels d'offres [Conseil Régional → Régions de France]
- Apporter un éclairage sur les avantages et inconvénients des différentes solutions envisageables sur le mode de contractualisation des services ferroviaires, notamment entre attribution directe, appel d'offres, ou gestion par un opérateur interne. [Conseil Régional → Régions de France]
- Rédiger une trame de cahiers des charge/versions génériques partagées par toutes les régions françaises [Conseil Régional → Régions de France]
- Simplifier les cahiers des charges des appels d'offres engagés. [Conseil Régional → Régions de France]

Proposition 10 : Opter pour des marchés publics responsables

- Introduire dans les marchés publics des seuils hauts de clauses sociales et environnementales (bilan carbone, critères RSE).
- Mettre en place un organe de contrôle visant à vérifier que les lots fabriqués par le porteur de projet respectent les critères annoncés dans le projet retenu à l'issue de l'AO (utilisation de produits fabriqués localement, appel à des sous-traitants locaux, etc.)

Proposition 11 : Défendre le Buy European Act

- Assurer un fort et constant lobbying politique au niveau national et européen jusqu'à adoption. [Conseil Régional → Régions de France]

Proposition 12: Expérimenter l'ouverture à la concurrence

L'Etat s'est engagé à proposer au Parlement une loi d'expérimentation locales d'ici la fin 2017 (possibilité de faire appel à un autre opérateur que la SNCF, durée expérimentation 5 ans).

- Positionner une/plusieurs lignes des Hauts-de-France dans le cadre de cette expérimentation [Conseil Régional]
- Participer aux réflexions de Régions de France sur les modalités pratiques de mise en œuvre de l'expérimentation ainsi que sur ces conséquences et ses modalités d'évaluation [Conseil Régional]

b- le train du futur

En France entre 2002 et 2015, les coûts de productions du TER ont doublé, passant de 2,0 Mds€ en 2002 à 4,0 Mds€ en 2015, soit +98% d'augmentation. Ces coûts s'élèvent à 23€ par train.km en 2015 (contre 15 € par train.km en Allemagne, soit 35% moins cher), dont 17 € de contribution régionale.

Vers des trains 100 % autonomes ?

Le développement de trains semi-autonomes ou autonomes permettrait des gains en compétitivité considérables en limitant les retards et en baissant les coûts d'exploitation et de maintenance. Cette technologie a l'ambition de rendre possible de nombreux services pour la conduite des trains, comme les arrêts à quai précis, ou encore une meilleure prédiction des opérations de maintenance.

Ces trains autonomes rendraient le réseau régional plus performant, en supprimant la signalisation ferroviaire au sol extrêmement coûteuse. En effet, afin de suivre la position de ces trains, une multitude de capteurs est installée le long des lignes.

Proposition 13 : Positionner le Conseil Régional comme prescripteur d'innovations

- Profiter du projet Réseau Express Régional pour expérimenter le train autonome
- Conventionner avec l'IRT Railenium sur un projet fédérateur à définir, à l'image de l'engagement de la Région Occitanie avec le laboratoire « Guide » sur le projet GEOFER. Ce projet est axé sur la géolocalisation par satellite (déjà utilisée pour le guidage des avions). L'objectif est de faire émerger des solutions d'exploitation et de contrôle des trains régionaux et des installations ferroviaires. Pour la Région, il s'agit de moderniser un secteur que l'exigence de sûreté de fonctionnement n'a pas contribué à faire évoluer et dont les coûts d'exploitation sont très élevés.

c- La rénovation et la maintenance

La SNCF, historiquement très internalisée, n'a pas fait sa révolution d'externalisation (contrairement à l'automobile qui a commencé dans les années 70). Elle commence à « faire faire » dans un rythme de mise en œuvre assez lent. L'ordre de grandeur serait de 20 à 30 % (quand Renault est à 80%).

En dehors de l'astreinte, tout peut être externalisé. La SNCF gardera la maîtrise des savoir-faire pour les interventions en cas de crise (intempéries...). Au-delà, il existe un vrai potentiel d'activités et en même temps une vraie difficulté (acquisition des savoir-faire par les partenaires, dialogue social...).

Proposition 14 (matériel roulant) : Faire monter en compétences les partenaires [Implication de SNCF Réseau, en tant que donneur d'ordre, dans une logique gagnant / gagnant].

Les fabricants de matériels roulants ainsi que leurs sous-traitants disposent de compétences en maintenance mais néanmoins l'offre est peu développée. La SNCF n'assure pas l'entretien des wagons livrés mais dispose d'une trentaine de techno-centres à l'échelle nationale où elle effectue le montage et le contrôle technique.

Proposition 15 (réseau ferroviaire) : faire monter en compétences sur la maintenance réseau

- Développer une filière de maintenance en lien avec la SNCF. Aider les entreprises à proposer une offre intégrée « produit neuf, maintenance, formation » (rôle AIF)
- Réaménager certaines voies de fret (par exemple entre Crespin et Mons) ce qui permettrait aux entreprises d'envisager l'opportunité de créer une ou plusieurs activités de maintenance sur leur site.

d- la déconstruction, une filière à bâtir

Une tentative de création d'une sous-filière déconstruction de voitures et de wagons fret avait été lancée en 2012/2013 par plusieurs industriels. Elle n'a pas abouti à l'élaboration d'une offre. Plusieurs raisons peuvent expliquer cet échec : un besoin en espace de stockage des voitures important et non disponible, des coûts de désamiantage élevés, l'absence d'un industriel de l'économie circulaire dans le groupement.

Proposition 16 : Connaître le marché de la déconstruction français : Etablir un diagnostic relatif au nombre de wagons usagés présents sur le territoire français. Connaître les offres des entreprises en matière de maintenance, rénovation déconstruction et constituer des offres intégrées (rôle AIF).

Proposition 17 : Constituer un « business » cluster réunissant 3 compétences : la déconstruction, le désamiantage, le recyclage et la valorisation des matériaux et déchets.

Proposition 18 : Etudier l'idée d'utiliser la gare de Somain pour stocker des wagons usagés et y créer un centre de « rénovation, réparation, déconstruction ».

- Evaluer les coûts de sécurisation de la gare de Somain pour un tel projet.
- Trouver une solution de tractage des wagons afin que ces derniers soient acheminés en toute sécurité.

e- les chantiers régionaux débloqués / en cours (rappelés pour mémoire)

- **Le chantier du barreau ferroviaire Picardie-Roissy**

La mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire de 7 km en 2024 permettra aux usagers du sud des Hauts-de-France de rejoindre sans correspondance la gare de Paris aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Le projet figure dans le Contrat de développement territorial de l'Amiénois.

- **Le renouveau des lignes ferroviaires Paris-Amiens-Boulogne et Paris - Saint-Quentin – Maubeuge – Cambrai.**

- **Le Réseau Express Grande Région (horizon 2030)**

Le nouveau programme d'études et son financement ont été actés par le Conseil régional le 30 mars 2017. Le projet porte sur un nouveau service ferroviaire de liaisons rapides et fréquentes entre les principaux pôles urbains de la région.

II.4 - Une inadéquation entre l'offre et la demande de main d'œuvre

L'industrie ferroviaire s'est développée en Hauts-de-France notamment grâce à la présence d'une main d'œuvre qualifiée et abondante. Elle regroupe près de la moitié des employés du secteur sur le territoire national. C'est une industrie qui se caractérise par des savoir-faire spécifiques et exigeants à tous les niveaux et pour tous les métiers (mécanique, tôlerie, chaudronnerie, traitement de surface...).

Son effectif est vieillissant (pyramide des âges plus élevée que dans le reste de l'industrie manufacturière) et elle risque de perdre des compétences (soudeurs, fraiseurs...). Elle souffre d'une image négative (liée au manque d'attractivité des métiers industriels en général). Elle anticipe peu les métiers futurs (métiers en mutation et nouveaux métiers liés notamment à l'intégration du numérique, de la connectivité dans les équipements, et à l'évolution des matériaux) et elle a des besoins croissants en termes de maintenance des matériels et des infrastructures notamment.

Constat des branches professionnelles (chiffres grande région)

Besoins nets en recrutement pour le ferroviaire :

Entre 2014 et 2020 : 6650 emplois par an

Entre 2020 et 2025 : 13750 emplois par an

Besoins nets en recrutement pour la métallurgie :

Jusqu'en 2020 : 550 emplois

La filière est donc confrontée à un réel enjeu de renouvellement des compétences.

L'offre de formation régionale semble assez complète et en lien avec les problématiques des industriels, tant au niveau de l'enseignement supérieur, que du niveau secondaire et bac+2.

En région de véritables identités locales sont nées (Réseau des lycées professionnels et technologiques, UVHC, ENSIAME, CFA...), renforcées récemment par le campus des métiers et des qualifications du ferroviaire, porté par le lycée du Hainaut. Il représente un espace de concertation visant à rapprocher les besoins en ressources (effectifs et compétences) de la filière et les réponses apportées en termes de formations initiales ou continues.

Proposition 19 : Améliorer l'attractivité des métiers du ferroviaire

- Poursuivre les opérations de valorisation des métiers du ferroviaire (semaine de l'industrie, Road train organisé par l'AIF...)
- Accompagner des projets innovants (Showroom des transports ferroviaires à Transalley, plateforme numérique de valorisation des métiers...)

Proposition 20 : Promouvoir la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, afin :

- d'anticiper les départs à la retraite et les recrutements de la nouvelle génération,
- d'organiser la formation des salariés à de nouveaux produits ou matériaux (composites) et à des métiers nouveaux (pour préparer le train du futur) ou en mutation (multi-compétences mécanique, électrique, électrotechnique par exemple),
- de s'adapter aux aléas des carnets de commandes, c'est-à-dire de profiter des creux de charge pour former les salariés à d'autres métiers, y compris inter-filières

Proposition 21 : Assurer une meilleure adéquation Formation / Marché du travail / Besoins des entreprises

- Assurer un soutien à la démarche Campus des métiers
- Exploiter l'étude sur les formations supérieures dans le domaine ferroviaire - FIF
- Développer/renforcer l'offre de formation visant à satisfaire aux besoins de main d'œuvre et à permettre aux employés du ferroviaire d'être multidisciplinaires.
- Conserver les savoir-faire (ex. soudeurs...) en facilitant le détachement des personnes impactées par des périodes de chômage technique.

II.5 - L'innovation est un enjeu important pour l'avenir de la filière

L'innovation est un facteur de différenciation par rapport à la concurrence étrangère mais aussi un moyen d'améliorer la rentabilité économique de l'exploitation des lignes par les opérateurs.

a- La R&D au sein des entreprises du ferroviaire

Les grands opérateurs sont engagés dans des démarches d'innovation. La SNCF par exemple compte plusieurs innovations en développement : usage du big data (maintenance prédictive), robots pour faciliter la maintenance ou renseigner les voyageurs, train autonome pour faire circuler plus de trains en toute sécurité, récupération d'énergie (au freinage) et capteurs... La SNCF doit promouvoir un esprit de filière industrielle : nouveaux enjeux, nouvelles technologies, plus de connexion avec les acteurs...

Parmi les dernières actualités des constructeurs :

- Alstom a développé un train régional fonctionnant à l'hydrogène notamment pour l'Allemagne où une grande part du réseau n'est pas électrifiée,
- Bombardier, associé à la PME Prosyst et à l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, ont créé un laboratoire commun SurfLab, dédié à la recherche de solutions industrielles innovantes dans le domaine des technologies numériques embarquées.
- Alstom, deux PME (Haption et Savimex), le laboratoire LAMIH et l'IRT Railenium, ont conçu EcoVigiDriv, un système d'écran transparent placé au niveau du regard du conducteur, où s'affichent les principales informations de sécurité et de consommation du tram. Onze brevets ont déjà été déposés pour ce système qui va considérablement réduire la fatigue de la conduite de tramway.
- Exemple du projet Geofer en Occitanie (cf proposition 13)

Ces partenariats associant les constructeurs, les laboratoires de recherche publics et des sous-traitants est typiquement le mode de travail collaboratif dont la région a besoin. Ces exemples restent toutefois peu nombreux et demandent à être amplifiés et généralisés.

Le soutien du FEDER, d'une part, et le rôle central du pôle de compétitivité et de l'IRT d'autre part, doivent conduire à multiplier ces démarches innovantes. L'association des sous-traitants de petite taille est un enjeu pour améliorer la compétitivité de l'ensemble de la filière en Hauts-de-France.

L'absence de l'IRT Railenium dans ces projets de recherche illustre le manque d'interactions entre l'IRT et les grands donneurs d'ordre.

Proposition 22 : Favoriser les liens entre l'IRT Railenium et les entreprises, qu'elles soient des grands donneurs d'ordre ou des PME ou ETI afin de nouer des partenariats/collaborations pour conduire des projets de recherche en commun.

b- L'IRT Railenium, un organisme en cours de mutation

L'IRT RAILENIUM est un institut de recherche technologique (il en existe huit en France, un dans la région) au service de la filière industrielle ferroviaire. Il est né en 2012 de l'impulsion donnée par le pôle de compétitivité I-Trans et grâce au soutien de l'Etat et de la Région. Son objectif principal est de « contribuer à une infrastructure ferroviaire plus durable, plus économique, plus sûr et plus intelligente ». Sélectionné dans le cadre du Programme des investissements d'avenir (PIA), cet IRT avait été dimensionné pour conduire des projets de R&D pour un budget de 80 millions d'euros, traduisant ainsi l'impulsion donnée par l'Etat pour faire émerger des partenariats stratégiques publics-privés en matière de recherche, de formation et d'innovation.

L'IRT Railenium est donc issu de la volonté de renforcer la compétitivité de la filière ferroviaire et dans le contexte suivant :

- Création du pôle de compétitivité I-Trans en 2005 ;
- Nécessité d'aller plus loin que l'action du pôle afin de faire évoluer la filière ;
- Sous-investissement en R&D et retard d'innovation dans la filière ;
- Manque de pérennité des partenariats dans le cadre des projets collaboratifs du pôle de compétitivité ;
- Une filière qui, comparée à l'aéronautique reste largement composée de grands comptes et de très nombreuses PME encore fragiles ;
- Délais de certification et besoin d'équipement de test ;
- L'IRT fut initialement ciblé sur les infrastructures (boucle d'essais ferroviaires).

Rapprochement entre le pôle I-Trans et Railenium

La nomination d'un nouveau président en 2016, à la tête du pôle I-Trans et de l'IRT, marque une étape supplémentaire dans le rapprochement, initié depuis deux ans, entre les deux organismes. Une évolution commune à la Direction Générale de ces deux organismes doit aboutir à plus de lisibilité et de complémentarité dans les missions de ces derniers au sein de la filière ferroviaire. Les deux structures resteront toutefois indépendantes juridiquement, et elles conserveront des objectifs, des indicateurs propres et leurs domaines d'intervention respectifs : Railenium se concentrant sur la filière ferroviaire, I-Trans s'intéressant à l'ensemble des transports terrestres (dont la filière automobile, qui représente aujourd'hui 40 % de son activité). Des mutualisations sont déjà en cours et à renforcer.

Analyse du fonctionnement de l'IRT

En 2016, l'IRT a fait l'objet d'une évaluation conduite par l'agence nationale pour la recherche (ANR). Cette évaluation a confirmé la nécessité de développer un centre d'essai adapté aux besoins de la filière et les plates-formes de simulation numérique. Elle a également mis en lumière les manques de l'IRT Railenium depuis 3 ans dont la difficulté à susciter les projets de R&D auprès des industriels concernés.

L'Etat a accordé un délai à mi 2017 afin que l'IRT démontre la nécessité à être pérennisée. Un programme redéfinissant les ambitions de l'institut, ses perspectives et son plan de charge est en cours d'élaboration. Parallèlement, plusieurs actions ont été lancées (sollicitation des grands acteurs pour évaluer leur niveau d'engagement à court, moyen et long terme, lancement du recrutement d'un directeur commun à I-Trans et Railenium...) et des décisions ont déjà été actées (hypothèque levée sur le projet initial de centre d'essai et réorientation vers un projet adapté aux besoins de la filière faisant appel à des simulations numériques...).

Proposition 23 : Redéfinir le cadre de l'IRT

➤ Accueillir de nouveaux membres

- Intégrer des donneurs d'ordre tels que RATP, SNCF mobilité et les grands comptes tels que Bombardier, Siemens, Transdev, etc.
- Intégrer de nouvelles structures académiques

➤ Simplifier la gouvernance

- Réduire le nombre d'acteurs présents au sein du CA (48 membres)
- Garantir une représentativité équilibrée de l'ensemble des acteurs de la filière

➤ Simplifier la feuille de route de l'IRT (trop volumineuse avec près de 130 pages) et bâtir une stratégie portant sur 3 ou 4 axes de travail parmi les sujets d'avenir suivants :

• Les gains de masse :

Avec des trains plus légers, il est possible d'augmenter le nombre de passagers de 15 à 20%, le train usant moins la voie, les coûts de maintenance diminuant.

• La navigation satellitaire :

Ce système permet de rapprocher les trains. Actuellement les trains laissent une certaine distance devant eux présupposant que le train qui précède est arrêté. Le système de gestion de déplacement des trains n'est pas assez permissif. Des calculateurs au sol qui donnent des indications de navigation, permettraient d'adapter la vitesse à la réalité. Ceci permettrait de quasi-doubler le nombre de trains qui circulent.

- **L'internet des objets :**

Ce système permettrait de gagner 40% sur les coûts de maintenance. Actuellement pour entretenir les aiguillages, les agents SNCF se rendent sur place. Si l'on dote l'aiguillage d'une puce connectée qui mesure le temps de basculement des aiguillages, dès qu'il y a une dérive, la puce l'indique. Les données sont alors remontées en big data. De gros coûts seraient ainsi évités.

- **D'autres choix de sujets de réflexion peuvent être envisagés :**

- le « métro du futur »,
- les trains autonomes,
- les matériaux composites,
- la facilitation de la maintenance par la digitalisation,
- un outil innovant permettant de minimiser les essais (comment procéder pour livrer un train qui fonctionne correctement dès le premier jour ?),
- le concept de « labo train » (outil de simulation numérique).

Proposition 24 : Améliorer les relations entre l'IRT, les industriels et les académiques

Les interactions entre l'IRT et les chercheurs mériteraient d'être renforcées. Les sujets de recherche définis par l'IRT ne semblent pas suffisamment corrélés aux besoins des industriels, eux-mêmes pas suffisamment investis dans l'IRT.

Les relations gagneraient à évoluer :

- Développer les synergies entre l'IRT et les académiques régionaux
- Etablir les projets de recherche à partir des besoins des industriels, ce qui impose préalablement de les mobiliser comme pourvoyeurs de projets
- Sécuriser le parcours de chercheurs qui s'engagent dans des projets de recherche
- Créer un comité de suivi qui exige une évaluation, un compte rendu des actions, un état d'avancement des projets de l'IRT Railenium

c- Les moyens d'essais ferroviaires sont insuffisants

Il existe en Europe 3 lieux où sont testés les trains :

1. Le Centre d'Essais Ferroviaires à Petit Forêt (92% Alstom, 1% Bombardier)
2. Un centre piste d'essais en Allemagne qui appartient à Siemens (160km/h)
3. Un centre en Tchèque, VELIM, loin, coûteux mais où il est plus facile d'avoir des créneaux (220km/h, 13km)

La demande d'accès à ces moyens d'essais ferroviaires est actuellement insatisfaisante (délais, créneaux, vitesse...).

Le projet de construction d'une grande boucle d'essai, tel qu'envisagé en 2012, a été abandonné, car elle ne répondait pas suffisamment aux besoins des entreprises, en plus de susciter une opposition vive des riverains et des agriculteurs, et de son coût exorbitant.

Plusieurs solutions de remplacement se profilent à ce jour.

Proposition 25: à court terme, s'appuyer sur les infrastructures existantes, renforcées par le développement de bancs d'essais ciblés et le couplage de moyens physiques et numériques

- **Etendre la boucle d'essai ferroviaire de Petite Forêt (solution récemment choisie)...**
... **et la mettre à disposition des tiers par l'intermédiaire d'un gestionnaire de site indépendant (option à étudier)**
Le CEF ainsi réaménagé permettrait de faire réaliser 80% des essais RER et TET en Hauts-de-France.
 - Mobiliser les financements de l'extension
 - Ouvrir le capital du CEF (aujourd'hui détenu à 92% par Alstom)
 - Identifier un gestionnaire indépendant du site (IRT-Railenium ?)Tous les éléments seront alors réunis pour faire du CEF - Petite Forêt un site d'envergure européenne.
- **Proposer des outils de simulations qui permettront de caractériser la performance renouvelée du système ferroviaire (infrastructures, systèmes et matériels roulants)**
 - Accélérer la mise en service des bancs d'essai de Cademce (test des infrastructures)

Proposition 26 : à plus long terme, réfléchir à l'aménagement d'un centre d'essai ferroviaire plus ambitieux permettant de tester des équipements pour des trains circulant à plus de 200km/h

Considérant...

- l'abandon du projet de boucle d'essai ferroviaire (construction nouvelle intégrale),
- le risque concurrentiel du centre de Velim,
- la position monopolistique de ce centre en Europe,
- la place qu'occupe la filière ferroviaire régionale,

... la région des Hauts-de-France pourrait envisager de porter un nouveau projet de centre d'essai ferroviaire dans le cadre d'une opération d'intérêt régional. Cette boucle pourrait s'appuyer cette fois sur des rails existants, équipés en conséquence.

Les besoins exprimés portent sur :

- une boucle d'essais test de 13km dont 3km en ligne droite,
- ou une ligne droite de 25km pour des essais allant jusqu'à 220km/h.

II.6 - Des normes trop complexes

Aujourd'hui le ferroviaire est devenu un transport de masse, où la sécurité des usagers devient primordiale avec l'augmentation du nombre d'utilisateurs. Mais les normes de sécurité peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre. Celle-ci additionnée à une administration parfois complexe peuvent freiner les entreprises ferroviaires dans leur tentative d'accéder aux marchés. Une harmonisation est donc nécessaire entre les Etats Membres.

L'Agence ferroviaire européenne (ERA), située à Valenciennes, fournit un support technique aux travaux sur l'interopérabilité et la sécurité. Dans ses champs d'activités figure le développement de normes communes de sécurité. L'agence joue un rôle pivot dans les travaux de rapprochement des systèmes techniques de chemin de fer.

Et pourtant, alors que cette agence est implantée dans la région Hauts de France, il existe finalement peu d'interactions entre les acteurs régionaux du ferroviaire et l'ERA.

Proposition 27 : Intégrer l'agence européenne du ferroviaire dans les circuits d'échanges et de partenariats de la filière ferroviaire et profiter de sa présence géographique dans la région afin de faire évoluer les normes et la réglementation ferroviaire dans le sens de la simplification.

Le système ferroviaire français est donc caractérisé par des lourdeurs dans les procédures et les normes. Par exemple, l'autorisation administrative permettant de réserver un tronçon pour des essais nécessite un délai de près de 6 mois. De même, lorsqu'une PME du ferroviaire développe un produit, un délai de 10 ans est nécessaire pour son homologation. Un délai de 3 ans sépare la commande d'un train et sa livraison et un délai de 6-7 ans entre la conception et cette même livraison.

Proposition 28 : Simplifier les procédures d'autorisation, raccourcir les délais d'homologation

Des limites subsistent cependant à cette proposition :

- la sécurité ferroviaire reste une priorité ;
- les mesures afférentes relèvent du niveau national et/ou européen.

II.7 - Le fret, un gisement qui pourrait être mieux exploité

Pour répondre à la demande de transport du secteur économique et parallèlement pour offrir une alternative au « tout route », la région Hauts-de-France dispose de 12 terminaux de transport combiné (sur les 49 en France), dont seulement 2 incluant du ferroviaire (Grand Port Maritime de Dunkerque et Delta 3 à Dourges) pour 36 en France.

Partout en France, la SNCF, avec l'ouverture du fret à la concurrence, s'est peu à peu désengagée du fret. Ses infrastructures se sont dégradées et ont parfois été démontées (ex. gare de fret du Nord de Douai il y a dix ans).

Dans le même temps, le GPMD transportait, presque exclusivement du charbon vers Florange, et peine à trouver un chemin de reconversion après l'arrêt des hauts-fourneaux. Par ailleurs, le 1^{er} port de la région, non connecté à Dourges, n'a pas de réseau à l'international.

De son côté Dourges est ouvert à l'international (Italie, Espagne, Allemagne...) mais pas sur Lyon qui lui ouvrirait les portes de la soie (Chine), ni en direct sur le Royaume-Uni (à l'étude avec un objectif de 5 trains par semaine).

Proposition 29 : Construire et promouvoir une offre fret ferroviaire

- Désigner un opérateur pilote capable de fédérer les acteurs pour mener une réflexion visant à définir une stratégie régionale de déploiement du fret ferroviaire en Hauts-de-France (CCIR, Euralogistique, GPMD, Delta 3, CSNE, I-Trans...)
- Démarcher les clients potentiels : élaborer un argumentaire des atouts du fret et des offres frets régionales ; identifier les clients potentiels (céréaliéristes, métallurgies...) ; déployer le changement amorcé dans les mentalités des opérateurs industriels et des chargeurs qui s'intéressent aujourd'hui aux propositions tarifaires et offre de services du fret ferroviaire ;

- Promouvoir le déploiement de nouvelles lignes : mettre en place des aides d'appui au démarrage de ligne fret (aide de minimis), notamment pour développer le trafic vers le Grand-Est (Strasbourg) ; anticiper les liaisons intermodales (plateformes multimodales du Canal Seine Nord Europe).

Proposition 30 : Promouvoir la mise en œuvre soutenue et rythmée des engagements nationaux

En 2017, les objectifs définis dans l'engagement national 2010-2020 pour le fret ferroviaire restent pour l'essentiel d'actualité. Plusieurs de ces objectifs sont adoptables par le territoire régional.

- la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires ;
- une aide massive au développement du transport combiné ;
- le développement et la qualité du service de fret massifié au travers des trains complets ;
- la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ;
- le développement du fret ferroviaire express ;
- la création d'un réseau à priorité d'utilisation fret ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire des grands ports français ;
- et enfin, la modernisation de la gestion des "sillons".

Proposition 31 : Développer la desserte fret ferroviaire

- Accélérer la rénovation du réseau ferroviaire régional
La 100aine de chantiers/nuit sur le réseau, consécutive aux carences des 20 dernières années, représente un handicap majeur au déploiement du fret. La réduction du nombre de chantiers contribuera à une meilleure exploitation des sillons.
- Développer et/ou promouvoir de « nouvelles » lignes...
 - à l'international
 - Douges – Londres
 - Douges - Lyon pour offrir la possibilité de s'ouvrir au monde et d'entrer dans le système chinois « One Belt, One Road » (route de la soie)
 - remise en état du tronçon Mons-Valenciennes (14 km dont 13 en France, 1 en Belgique) inscrit dans le CPER 2015-2020
 - en direction de Paris. La capitale, très mal desservie par le ferroviaire et de plus en plus confrontée aux restrictions de circulation, présente un fort potentiel pour le fret (ouverture en septembre 2017 de la ligne Port de la Chapelle pour l'approvisionnement notamment des grandes surfaces de ventes et des cafés-hôtels-restaurants).
La faisabilité d'un hub ferroviaire à Creil est à l'étude en liaison avec le GPMD. Les conteneurs arrivés à Dunkerque pourraient être livrés dans la journée à Paris.
 - en région, au bénéfice de grandes entreprises (ex. électrification de la ligne Crépin – Valenciennes, attente de Bombardier)
- Inciter la SNCF à simplifier et faciliter les décisions de raccordement au réseau. Il s'agit là de pouvoir autoriser les entreprises à construire plus facilement des voies de raccordement au réseau.

ANNEXE 1

Cartographie des acteurs

Institutionnels

ERA

Créée en 2004, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, localisée à Valenciennes a pour objectifs de contribuer, sur le plan technique, à la mise en œuvre de la législation européenne visant à améliorer la position concurrentielle du secteur ferroviaire en renforçant le niveau d'interopérabilité des systèmes ferroviaires, et à développer une approche commune en matière de sécurité du système ferroviaire européen, afin de contribuer à la réalisation d'un espace ferroviaire européen sans frontières et garantissant un niveau de sécurité élevé.

EPSF

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) est l'autorité nationale de sécurité. Il a été créé sous la forme d'un EPA (établissement public administratif) placé sous la tutelle du ministère chargé des transports. Il est administré par un conseil d'administration dont la moitié des membres sont des représentants de l'État. Les ressources de l'EPSF représentent environ 18 millions d'euros par an.

L'EPSF délivre les autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires sur le réseau dont il a la charge.

En tant qu'autorité nationale de sécurité française, l'EPSF élabore et met en œuvre une stratégie de surveillance sur les acteurs titulaires d'une autorisation, notamment d'un certificat de sécurité pour les entreprises ferroviaires ou d'un agrément de sécurité pour les gestionnaires d'infrastructure.

ARAFER

L'Arafer accompagne le secteur ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence

L'Autorité garantit à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré national et au tunnel sous la Manche. Elle formule des avis sur les conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires précisées dans le document de référence de SNCF Réseau : avis juridiquement contraignants sur les tarifs et avis consultatifs sur les conditions techniques et contractuelles.

Elle contrôle les règles de séparation comptable des entreprises ferroviaires afin de garantir l'absence de discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence. Elle règle les différends entre entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport et gestionnaires d'infrastructures. Elle peut déclencher une procédure de sanction en cas de manquement aux règles d'accès ou d'utilisation du réseau ferré ou des installations de service.

Comité régional de la filière ferroviaire (CRFF)

La région Hauts-de-France est la seule région française à disposer d'un Comité stratégique de filière dédié au ferroviaire. Sa création traduisait une opportunité unique d'affirmer la région comme terre d'excellence du ferroviaire et leader incontesté avec la présence d'un écosystème unique mêlant entreprises, laboratoires de recherche, organismes certificateurs, centre d'essais, IRT, organismes de formation, pôle de compétitivité, grappes d'entreprises...

L'enjeu vise à la fois de faire reconnaître le territoire au niveau national mais également de lui donner une visibilité au niveau international.

Cette instance de concertation était portée à l'origine par le pôle d'excellence ferroviaire régional. Le CRFF ne s'est réuni que deux depuis son installation, en 2014.

Le CRFF constitue une instance de concertation large et stratégique de l'organisation de filière. L'organisation en avait été confié au Pôle d'Excellence régional. Alors qu'il devait se réunir une fois par an, seulement deux réunions se sont tenues depuis son installation en 2014. Il est présidé par le Préfet de région et le Président du conseil régional. Les membres sont : l'AIF, Transalley, i-Trans, Railenium, les académiques, les élus des collectivités territoriales et les CCI concernés par la filière, les organisations syndicales patronales et salariales.

Telle que définit initialement, sa mission est de réunir l'ensemble des acteurs régionaux du ferroviaire et de travailler ainsi à la coordination de leurs actions. Cette initiative régionale s'articule en particulier avec les enjeux de consolidation de la structuration des filières industrielles françaises portés par la Conférence nationale de l'Industrie.

GART

Le Groupement des autorités responsables de transport (GART) est une association française fondée en 1980 et regroupant 280 autorités organisatrices de transports.

Son objectif est d'améliorer les déplacements et de développer les transports publics en France. Le GART permet aux élus responsables du transport de partager et échanger leurs réflexions.

Missions :

- Être le porte-parole des collectivités territoriales, auprès des institutions, du Gouvernement, du Parlement, des instances de l'Union Européenne et de la presse.
- Offrir à ses adhérents des conseils et expertises économiques, financières, juridiques, techniques.
- Susciter et animer le débat sur les déplacements en proposant des solutions pragmatiques et innovantes.
- Fédérer les acteurs de la filière transport.

« Assimilés » institutionnels

Pôle de compétitivité I-Trans

Le pôle est porté par l'association TRANSPORTS TERRESTRES PROMOTION (TTP), qui réunit les principaux acteurs de l'industrie, de la recherche et de la formation dans les domaines du ferroviaire et des systèmes de transports terrestres présents en Hauts-de-France. Les filières industrielles concernées par I-Trans sont le ferroviaire, l'automobile, la logistique, le fluvial, le portuaire et les TIC.

Le pôle compte de l'ordre de 150 acteurs (120 entreprises et 30 organismes de recherche et de formation). A l'issue de l'évaluation menée en 2012, le pôle de compétitivité i-Trans a été jugé « très performant ».

Pôle d'excellence (définition lors de sa création)

Créé fin 2012 dans le cadre du Schéma Régional de Développement Économique (SRDE) de la Région Nord - Pas de Calais, le Pôle d'Excellence Ferroviaire est une instance de coordination de réflexion à long terme, qui prépare, nourrit et consolide le développement de la filière ferroviaire régionale. Échanges, débats, réflexions et propositions : le Pôle d'Excellence Ferroviaire réunit tous les acteurs de la filière, pour dessiner et articuler une stratégie de développement globale, qui mobilise les forces vives de notre territoire.

Moteur de stratégie pour la filière, le Pôle d'Excellence Ferroviaire construit avec tous ses acteurs une vision à long terme, qui associe analyse du marché, vision scientifique, culture internationale et pragmatisme entrepreneurial et s'inscrit dans le cadre du CS2F (Comité Stratégique de la Filière Ferroviaire).

Organismes professionnels

Association des Industries Ferroviaires des Hauts-de-France (AIF)

L'AIF est une association qui a pour objectif de mettre en réseau les différents acteurs (entreprises et institutions) de la filière afin de conforter et accroître l'activité ferroviaire dans notre région et de piloter la mission ferroviaire.

L'AIF compte une 100aine de membres actifs : constructeurs (Alstom à Petite-Forêt et Bombardier à Crespin), équipementiers (MG-Valdunes, Stratiforme), bureaux d'études, sous-traitants et prestataires de services, organisme français de certification (Certifer), centre d'essais ferroviaire, laboratoires de tests et de recherches... ainsi que des membres associés : ICAM et l'ENSIAME.

Les actions de l'AIF se portent sur 12 thématiques : Création d'un outil collaboratif TIC ; Conception et réalisation d'outils de prospection ; Organisation de conférences et rencontres ; Anticiper les changements par le benchmark ; Rapprocher les universités des entreprises ; Identifier les projets d'innovation dormants ; Emergence d'alliances et de regroupements ; Organisation du stand régional du salon SIFER ; Organisation du stand régional sur le salon INNOTRANS ; Exporter ; Audit RH ; Fonctionnement.

FIF

La Fédération des Industriels du Ferroviaire (FIF) rassemble aujourd'hui plus de 290 entreprises et représente l'ensemble des activités de l'industrie ferroviaire : des constructeurs de matériel roulant aux ingénieries en passant par les équipementiers ferroviaires, les industriels de la voie et de la signalisation, le design ou encore les essais, c'est toute la chaîne industrielle ferroviaire qui est présente au sein de la FIF.

Fer de France

Fer de France est un organisme interprofessionnel du transport ferroviaire, créé en 2012 à la suite des Assises du ferroviaire de 2011.

L'association Fer de France a vocation à fédérer l'ensemble des acteurs de la filière ferroviaire française qui contribuent au fonctionnement du transport ferré lourd et transport urbain en France,

Elle a pour objet de faciliter et d'optimiser la réflexion des professionnels de la filière ferroviaire française, de permettre la mise en œuvre d'actions de développement économique, de valorisation, de promotion de la filière.

Association française du rail (AFRA)

<http://www.assorail.fr/association/>

L'AFRA est née en mars 2009 pour favoriser l'accès de tous les nouveaux entrants au marché ferroviaire français, afin de participer activement au développement de la filière en France.

L'AFRA est chargée d'organiser la réflexion des entreprises du secteur, de les défendre et de les représenter auprès des pouvoirs publics et des autorités de régulation et enfin de promouvoir leur image.

Elle regroupe aujourd'hui des opérateurs ferroviaires mais elle est aussi ouverte à des industriels, des gestionnaires de wagons, des sociétés de location de matériel roulant, des transporteurs multimodaux, des chargeurs...

Autres associations et fédérations du secteur

- Union des transports publics et ferroviaires (UTP)
- Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)
- Groupement national des transports combinés (GNTC)
- Association française des wagons de particuliers (AFWP)

Académiques

Université de Valenciennes

L'université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis (nom officiel : université de Valenciennes) est une université française pluridisciplinaire située à Famars, dans les Hauts-de-France. Elle est membre de la ComUE Université Lille Nord de France.

IRT Railenium

L'IRT Railenium est une Fondation de coopération scientifique (FCS), créée le 26 octobre 2012 qui met à disposition des équipements et des plateformes de recherche uniques en Europe, ainsi qu'un campus d'excellence. Par des partenariats publics-privés, il répond aux besoins des industriels pour développer les capacités d'innovation et d'homologation d'équipements.

Ce projet a été lancé sous l'impulsion forte de RFF et du pôle I-Trans. Le siège de l'IRT est basé depuis 2016, sur le Technopôle Transalley à Valenciennes, à proximité des bureaux d'i-Trans.

L'IRT a par ailleurs choisi de favoriser le maintien des chercheurs mis à disposition dans leurs établissements d'origine, ce qui conduit à une diversité de localisation (Compiègne, Marne la Vallée, Villeneuve d'Ascq...)

Autorité organisatrice

Conseil régional

Depuis 2002, les Régions sont autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs. La contribution des Régions et du STIF au ferroviaire en 2015 s'élève à 6,7 Mds € : 2,9 Mds€ pour l'exploitation des TER, 2 Mds€ pour l'exploitation du Transilien et 1,8 Mds€ d'investissements. Depuis 2002, elles ont investi plus de 11 Mds€ pour le renouvellement de 80% du matériel roulant.

Au 1er janvier 2017 puis au 1er septembre 2017, les Régions vont respectivement récupérer les compétences des Départements en matière de transports interurbains de voyageurs et de transports scolaires (ce qui représente de l'ordre de 4 Mds€ de compétences transférées).

Chaque année, les Régions transportent 330 millions voyageurs en TER (7 500 TER/jour ; 900 000 voyageurs/jour) et 1 200 en Transilien. (5 200 Transilien/jour ; 3,2 millions voyageurs/jour)

Opérateurs ferroviaires

SNCF

La Société nationale des chemins de fer français (SNCF) est l'entreprise ferroviaire publique française, officiellement créée le 1er janvier 1938 en application du décret-loi du 31 août 1937. Elle est notamment présente dans les domaines du transport de voyageurs, du transport de marchandises et réalise la gestion, l'exploitation et la maintenance du réseau ferré national dont elle est propriétaire.

La SNCF est composée de trois EPIC, mais elle possède de nombreuses filiales aussi bien de droit public que de droit privé qui forment le groupe SNCF.

RATP

La Régie autonome des transports parisiens (RATP), créée en 1949, est une régie assurant l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa banlieue. Elle exploite les seize lignes du métro de Paris, huit des lignes du tramway d'Île-de-France, une partie des lignes de bus d'Île-de-France, et une partie des lignes A et B du réseau express régional d'Île-de-France (RER).

La RATP remplit sa mission de transport public dans le cadre de contrats d'exploitation pluriannuels passés avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France.

Transdev

Transdev est une entreprise française multinationale comptant parmi les principaux opérateurs de transport en commun au monde. Transdev et Veolia Transport ont fusionné en 2011 pour former Veolia Transdev renommé en 2013 Transdev.

STIF

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), établissement public administratif sui generis, est l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France. Les membres du STIF sont la Région Île-de-France et les départements de cette région : Essonne, Hauts-de-Seine, Paris, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Val-de-Marne, Val-d'Oise et Yvelines.

Dans le cadre de la décentralisation, l'État s'est retiré le 1er juillet 2005 du conseil d'administration du STIF, qui est depuis présidé par le président du conseil régional d'Île-de-France.

De nouvelles missions ont également été confiées au STIF. Avec 3,7 milliards d'euros versés en 2005 pour le fonctionnement des différents réseaux de transport de la région, le STIF est le principal financeur des transports franciliens.

Incubateurs - Centres d'essais - Plateformes

Centre d'Essais Ferroviaires (CEF)

Le CEF est un outil unique en France, qui permet aux constructeurs ferroviaires, aux équipementiers, et aux chercheurs : de tester les avancées technologiques, d'améliorer les performances des matériels et de mettre en service des systèmes à la fiabilité éprouvée et à la sécurité sans faille.

Industrilab

IndustriLAB est un centre de recherche, d'innovation, de formation et de transfert de technologie qui s'adresse à l'ensemble des filières industrielles, groupes et PME.

Il est né d'une demande d'AéroliA qui souhaitait disposer, à proximité du site de Méaulte, d'un outil de recherche et de développement. La Région a souhaité qu'IndustriLAB, centre de recherche, de transfert de technologie et de formation, lieu d'échanges et d'expérimentations, s'ouvre à l'ensemble des filières industrielles stratégiques, notamment le ferroviaire et l'automobile.

Cademce

Matérialisation de la volonté d'ALSTOM Transports, de la SNCF, de ESI-Group, de MERSEN et de i-Trans, associés à l'ESIEE Amiens, la plateforme CADEMCE SAS est soutenue par l'Etat dans le cadre des plateformes d'Innovation. CADEMCE SAS est constituée de 3 bancs d'essais (dont un unique au monde), pour les caténaires et pantographes. Le tout est disposé sur un espace de 800 m², intégré au sein de l'ambitieux programme régional IndustriLab, (centre de recherche technologique sur l'assemblage de grandes pièces pour les industries de l'aéronautique et du ferroviaire, avec Airbus et EADS IW, entre autres).

TRANSALLEY

Technopole transport et mobilité durable sur Valenciennes. Le parc d'activités a une vocation technologique et scientifique. Pôle d'innovation, de recherche partenariale, d'entrepreneuriat et d'activités technologiques, ce centre européen spécialisé a pour objectif d'amplifier l'excellence du territoire et placer la région au premier rang international dans les secteurs ferroviaire et automobile. Hébergé par l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, il accueille le pôle de compétitivité I-Trans, le pôle d'excellence automobile, l'IRT Railenium, l'Association des Industries Ferroviaires ainsi que l'Association Technopôle.

www.transalley.com

Plateforme SurferLab

SurferLab est un laboratoire commun entre Bombardier Transport, Prosyst et l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, né en octobre 2016.

Cette plate-forme est dédiée à la recherche de solutions industrielles innovantes dans le domaine des technologies numériques embarquées. pour rendre le transport plus sûr et plus intelligent. Dotée d'un budget de 3 M€ (dont un tiers de financements publics), elle doit notamment permettre le développement de la maintenance prédictive grâce à des capteurs dédiés sur les pièces soumises à usure.

Outils de financement : Fonds croissance rail (BPI)

Le fonds Croissance Rail a pour objet de prendre des participations minoritaires dans des entreprises performantes ayant une activité significative dans le secteur ferroviaire en France. Croissance Rail a pour vocation de contribuer à la consolidation du secteur et au renforcement de la compétitivité de ces entreprises, afin de favoriser notamment l'émergence d'acteurs de taille significative, et les accompagner dans leurs projets d'innovation, de croissance externe ou de développement international.

Croissance Rail envisage d'investir dans dix à vingt sociétés en fonds propres et quasi fonds propres en privilégiant des opérations de co-investissement aux côtés d'investisseurs privés. Les souscripteurs de Croissance Rail sont Alstom Transport, Bombardier Transport, SNCF Participations, RATP et Bpifrance.

ANNEXE 2

Liste des personnes auditionnées

M. Raymond ANNALORO
Président régional de la CFE/CGC et Président de la Commission transports du CESER

M. Abdelhakim ARTIBA
Président de l'Université de Valenciennes

M. Pascal BAUDOUX
CFDT Valdunes

M. Sylvain BELE
Président de l'Association des Industries du Ferroviaire

M. Alain BOCQUET
Président de la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut

M. Laurent BOUYER
Président de Bombardier Transport France

Mme Sabine BRUNEAU
CFDT Valdunes

M. Alain BULLOT
Délégué Général de Fer de France

M. Philippe CARLIER
Directeur du Centre d'Essais Ferroviaires 1 (Petite Forêt)

M. Pascal CATTO
Secrétaire Général Nord Pas-de-Calais de la CFDT

M. Emmanuel CHOUFFIER
Directeur Général du Centre d'Essais Ferroviaires SA

Mme Antoinette COUSIN
Présidente de DEPRECK

M. Gérald DARMANIN
Vice-Président du Conseil Régional en charge des transports, des infrastructures de transport, des relations internationales et transfrontalières, du tourisme et de la communication

M. Francis DEBACKER
Vice-Président du Technopôle Transalley et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole

M. Josef DOPPELBAUER
Directeur Général de l'Agence Européenne du Rail

M. Jean-Philippe DUCARNE
CGT Alstom Petite-Forêt

Mme Sophie ESPIE
Responsable des relations institutionnelles de Bombardier Transport France

M. Jean-Baptiste EYMEOUD
Directeur Général France d'ALSTOM

M. Emmanuel FAVREUILLE
Directeur Général de DELTA3

M. Bruno FONTAINE
Président de la CCI Grand Hainaut

M. Jacques GOUNON
Président Directeur Général d'EUROTUNNEL

M. Christophe GOURLAY
Directeur de site, Alstom Petite-Forêt

M. Philippe HOURDAIN
Président de la CCI de région Hauts-de-France

M. Luc JOHANN
Recteur de l'Académie de Lille, Chancelier des universités

M. Vincent JOZWIAK
FO Alstom Petite-Forêt / Référent ferroviaire union locale de Valenciennes

Mme Virginie LACQUEMENT
Secrétaire Générale Nord Pas-de-Calais de l'Union Mines Métaux de la CFDT

M. Guy LEBLON
Président de STRATIFORM

M. Serge LEKADIR
Président de la Métallurgie CFTC du Nord

M. Jacky LION
Directeur Régional de SNCF Mobilités

Mme Cécile LOQUEVILLE
Directrice Générale Adjointe du Pôle transports et infrastructures au Conseil régional des Hauts-de-France

M. Héric MANUSSET
Délégué Général de l'Association des Industries du Ferroviaire

M. Stéphane MEURIC
Directeur du Technopôle Transalley

M. François MEYER
Directeur territorial de SNCF Réseau

M. Louis NEGRE
Président de la Fédération des Industries Ferroviaires

M. Eric OCHLINSKI
CFE/CGC - Délégué syndical

M. Mohamed OURAK
Président de la ComUE Lille Nord de France

M. Yannick PEDINI
CGT Bombardier Crespin

M. Xavier PERRIN
Directeur Commercial, DELTA 3

Mme Valérie PINSET
Secrétaire Général et Chef du Service pour les Affaires Régionales au Rectorat de l'Académie de Lille

M. Jérôme PONTOIS
CFDT Bombardier Crespin

M. Henri POUPART-LAFARGE
Président d'ALSTOM

M. Stéphane RAISON
Président du Directoire de DUNKERQUE PORT

M. Yves RAMETTE
Président du Pôle de Compétitivité I-Trans et de l'IRT Railenium

M. Dominique RIQUET
Député européen et Vice-Président de la Commission des transports et du tourisme

M. Arnaud RIQUIER
Directeur d'IndustriLAB

M. Bernard ROMAN
Président de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières

M. Franck SPRECHER
Directeur du Pôle d'excellence ferroviaire régional de juin 2012 à décembre 2013

M. Stéphane TORREZ
Administrateur d'I-Trans

M. Pascal VARIN
Président de TITAGHR WAGONS AFR Douai

M. Onno YPMA
Président de l'Union régionale Nord-Pas de Calais CFTC