

Fiche FERROVIAIRE

1. Etat des lieux de la filière.

→ Chiffres clés : Pas de modification significative

L'industrie ferroviaire française, essentiellement sur le matériel roulant et la signalisation, représente un Chiffre d'affaires d'un peu plus de 4 Md€ (dont 3 Md€ sur le marché intérieur et 1Md€ à l'export). Ses effectifs directs s'élevaient à environ 18 000 personnes (estimation de la Fédération de l'Industrie Ferroviaire).

le secteur industriel dans son ensemble occuperait 30 000 salariés et concernerait plus d'un millier d'entreprises, fortement concentrées sur la région Nord et fortement concentrées autour d'un grand donneur d'ordres (Alstom), d'un autre (Bombardier), d'un tout petit nombre d'intervenants industriels de tailles significatives.

→ Principaux acteurs : Pas de modification significative

En matériel roulant : 1 constructeur multi produits, multi sites ALSTOM (8 600 salariés), 1 constructeur spécialisé, mono site, BOMBARDIER (2 000 salariés) ; SIEMENS, centre d'expertise (650 salariés), deux sous-traitants majeurs FAIVELEY TRANSPORT (1 300 salariés) et VALDUNES (600 salariés).

En signalisation : VOSSLOH (2 200 salariés) ; ANSALDO (500 salariés) ; EGIS RAIL (460 salariés) ; THALES (200 salariés).

Si on sort du strict cadre de l'industrie, on pourrait aussi ajouter les principaux intervenants en travaux publics qui possèdent des filiales spécialisées dans les infrastructures ferroviaires : COLAS, EIFFAGE, EUROVIA, et les activités de maintenance des infrastructures et matériels de la SNCF et de la RATP (plusieurs milliers de salariés).

→ Marché : Les fondamentaux demeurent, mais la visibilité est réduite

Le marché mondial affiche toujours de belles perspectives à moyen et long terme portées par de réels besoins en particulier dans les régions émergentes, mais pas seulement: Grandes liaisons interurbaines, réseaux urbains, sécurisation et densification des réseaux existants. Seule la très grande vitesse semble en retrait.

Pour autant, sur le court terme, les acteurs industriels manquent de visibilité et les prévisions sont affectées par l'instabilité économique, politique, financière qui demeure, voire s'amplifie dans de nombreuses régions. Les commandes restent difficiles à prendre et la pression sur les prix s'accroît du fait des donneurs d'ordre, mais également d'une concurrence accrue.

De « petits acteurs » gagnent de beaux contrats au nez et à la barbe des majors. Les Asiatiques commencent à frapper à la porte de l'Europe, les grands donneurs d'ordre (SNCF, DB, bousculent « l'ordre établi » et mettent en concurrence leurs fournisseurs de référence.

En France, les Régions, comme des grandes agglomérations connaissent des restrictions budgétaires qui les amènent à différer leurs projets. Le projet de « *TGV du futur* » peine à démarrer. Le projet du grand Paris prend du retard. Le développement fret paraît mis de côté durablement. La SNCF communique sur le développement du transport de voyageurs par cars.

→ **Les acteurs : touchés par les mouvements capitalistiques de leur groupe**

Le groupe Alstom est pleinement mobilisé par la cession de ses activités Energie à General Electric. Il fonctionne avec des moyens financiers réduits qui limitent ses capacités d'investissement.

Le secteur Transport d'Alstom a abandonné, ou mis en sommeil, sont projet d'ouverture du capital. Il est fortement mobilisé par la reconstitution des fonctions supports (celles du groupe étant cédées à GE), et en attente de l'achèvement de la cession pour retrouver de l'autonomie et des moyens financiers plus significatifs.

Il demeure cependant une incertitude sur les moyens financiers qui resteront dans Alstom après la vente des activités Energie et la rémunération des actionnaires. Seront-ils suffisant pour à la fois passer la période de creux de commandes et réaliser les investissements industriels et les acquisitions nécessaires pour préparer l'avenir ? Rien n'est sûr.

Les commandes ont connu un puissant recul en Europe et les carnets de commandes se vident sur plusieurs sites Européens (trains régionaux, TGV, tramway, métro).

La situation de Bombardier n'est pas non plus totalement sereine : Le groupe connaît des difficultés industrielles et financières dans sa branche aviation. La cession de ses activités Transport serait évoquée.

Pour autant, si les activités ferroviaires en France subissent bien évidemment également la situation économique française, les prises de commandes Européennes pour l'année 2014 ont nettement augmenté : 6,5 Md€ en 2014 contre 6 Md€ en 2013.

Plus petit et plus concentré industriellement en France qu'Alstom, Bombardier est probablement moins touché par les risques de sous activité.

Une cession des activités Transport de Bombardier bousculerait de paysage du secteur industriel ferroviaire, quelques soit le repreneur, Européen, Asiatique ou nouvel entrant.

La situation d'Alstom, et dans une moindre mesure de Bombardier, n'est bien sûr pas sans impact sur leurs fournisseurs.

2. Préconisations

Les préconisations de nos précédents travaux restent également valables :

Organisation de la filière ; relance du fret ; protection nationale et européenne ; sillons d'essais ; investissements publics et des collectivités ; amélioration du réseau, facilitation de l'accès aux marchés internationaux, formation professionnelle et image du secteur ; partenariat plus étroits entre les grands donneurs d'ordres ; renforcement et coordination des clusters.

Protection des PME ; renforcement et rééquilibrage des relations donneurs d'ordres/sous-traitants ; facilitation de l'innovation et la RetD pour les PME ; préservation de leurs savoir-faire en leur donnant des volumes et de la visibilité.

Construire une GPEC de la filière ferroviaire, dans une vision dynamique de croissance et de mobilisation des capacités locales.

Mais, comme indiqué précédemment, malheureusement peu de choses ont bougé dans le bon sens du côté de la relance de l'activité. Ce sont même des messages inquiétants et démobilisant qui sont reçus par la filière :

La relance du fret, qui aurait pu redonner une réelle dynamique à la filière semble maintenant abandonnée durablement ;

Les pouvoirs publics portent leurs intérêts sur le transport des personnes par la route. Il y a aussi des motivations budgétaires à cette position ;

La SNCF est également bridés par des contraintes de financement pour décider de grands projets ferroviaires structurants ;

Et elle est elle-même partie prenante dans le développement du transport routier à travers sa filiale Kéolis.

