



CS2F

## Comité Stratégique de la Filière Ferroviaire

Réunion de travail  
19 novembre 2014 - FIF

1



CS2F

## Ordre du jour

1. Validation du CR de la réunion précédente (26 février 2014)
2. Plan de charge matériel roulant – incidences emplois et compétences
3. Shift2Rail – organisation mise en place
4. FIRST – point d'avancement
  - a. Plateau Export
  - b. EDI
5. Divers

2



CS2F

## **Validation du CR de la réunion précédente**

**Réunion du 26 février 2014  
Medde**

3



CS2F

## **Plan de charge matériel roulant**

**Problématique 2014-2018**

4



CS2F

## Evolution des paramètres post-grenelle

- Choc de la crise économique à partir de 2009,
- Changements dans les modalités de financement des Régions,
- Pénurie persistante de moyens pour le réseau classique,
- Remise en cause du modèle économique historique du TGV,
- Dégradation continue de la situation du fret.



Un état de crise officialisé par le constat global des Assises du Ferroviaire (sept. 2011 / janv. 2012) : **le système ferroviaire français va à l'implosion, il faut le réformer de façon urgente**

5



CS2F

## Quatre préconisations majeures des assises du ferroviaire

1. Retour à « l'Etat Stratège »,
2. Priorité donnée à la régénération du réseau classique,
3. Retour à un système ferroviaire intégré,
4. Création de Fer de France.

6

## Malgré tout, la spirale du déclin se poursuit depuis 2012

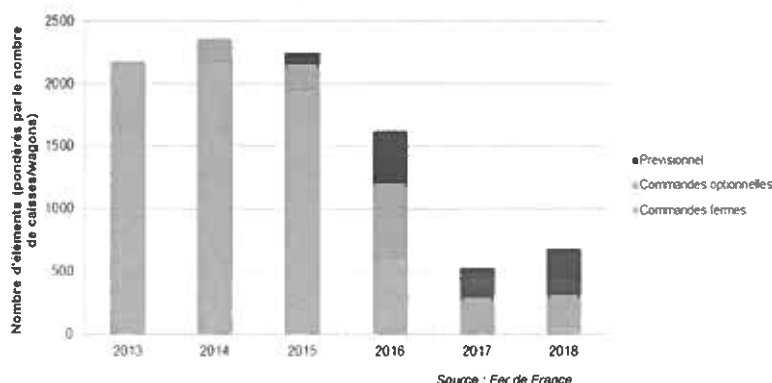
- Un réseau qui continue à vieillir (rapport EPFL),
- Plan de modernisation du réseau (GPMR) au point mort,
- Une dette ferroviaire qui s'accroît (+ 10,8% entre 2011 et 2013), en même temps que les subventions augmentent (+ 7% entre 2011 et 2013)
- Un marché national de l'industrie ferroviaire qui fléchit, avec une moyenne annuelle de 55 rames régionales commandées (NAT, Regiolis et REGIO 2N),
- Des grands programmes au point mort (TGV du Futur, TET, RER2NNG).

7

## Perspectives d'activité Matériel roulant pour 2014-2014

Tendance activité / matériel roulant

Plan de charge de la filière ferroviaire 2013-2018 - Ferme et prévisionnel



8



CS2F

## Situation 2014 par segments sur le Marché National

- Segment TGV : une activité qui fléchit à partir de 2017 pour devenir nulle en 2019 - Plus d'activité pour l'ingénierie à partir de 2015,
- Segment TET / TER (yc Transilien) : une activité qui s'écroule dès 2016 pour devenir quasiment nulle en 2017, aucune perspective.
- Segment locomotives : activité nulle depuis 2013, aucune perspective.
- Segment voitures : activité nulle depuis une longue période
- Segment wagons : activité très limitée (Modalohr, navettes eurotunnel, Titagarth AFR ...).

9



CS2F

## Situation 2014 par segments sur le Marché National

- Segment tram-trains : faible activité (entre 0 et 9 rames jusqu'en 2017) et activité nulle à partir de 2018,
- Segment matériel interconnexion (RER 2NNG) : décalage du calendrier d'appel d'offres ➔ incertitude.
- Segment métros : reste dynamique, à un niveau constant
- Grand Paris : décalage du calendrier, pas de livraison de matériel roulant sur la période ➔ incertitude.

Source FIF

10

## Situation 2014 par segments sur le Marché National



Pour l'ensemble des activités ferroviaires en matériel roulant (hors mat. urbain et péri-urbain), le CA France passe de 1,4Md€ en 2013 à 300M€ en 2018 ... tandis que l'activité rénovation reste très limitée, et l'activité « services » reste nulle

11

## Conséquences et risques

- Plus d'activité sur Belfort à la fin du programme TGV en cours (et activité locos à 0)
- A la fin du TGV, Aytré n'a plus que du Citadis
- Crespin a une charge en chute libre dès fin 2015
- Idem pour Reichsoffen
- Baisse très forte d'activité dans l'ingénierie matériel roulant
- Reprise partielle de charge des sous-traitants et fournisseurs par les D.O., aggravant leur situation
- Chiffrage : 10.000 emplois industriels en risque dans la filière, plus de 15.000 au total, sans compter la baisse d'activité induite dans les services de proximité

12



CS2F

## Comment limiter les conséquences pour l'industrie du matériel roulant ?

### Des décisions indispensables à prendre très rapidement

- Ecrêter une partie de la charge 2014-2015 en la transférant sur 2016-2017
- Lever des options sur les contrats ouverts : Régio 2N, Régiolis, NAT
- Accélérer le traitement de l'appel d'offre RER 2NNG
- Prendre une décision sur les TET
- Maintenir un flux minimum de production de TGV
- ...

13



CS2F

## Comment alimenter durablement le marché national ?

### Une politique d'infrastructure à définir :

- programme de lignes TGV entre 2017 et 2030 à préciser,
- ingénierie financière à ré-inventer,
- programme de modernisation du réseau existant à définir,
- programme de rénovation du réseau classique à confirmer,
- stratégie intermodale à bâtir
- relance du fret ferroviaire à mettre en œuvre.

14



CS2F

## Comment alimenter durablement le marché national ?

**Le choix d'un modèle industriel durable à affirmer en matière d'ingénierie, de production et de maintenance :**

- make or buy,
- optimisation des plates formes de matériels existants,
- réflexion sur l'exportabilité des matériels
- remise en cause du cycle de vie des produits,
- lissage des plannings de livraison,
- etc ...



**Retour de « l'Etat Stratège » ?**

15



CS2F

## Shift<sup>2</sup>Rail

L'implication de la France

16





CS2F

## Shift<sup>2</sup>Rail – Intervenants français

- **Membres Fondateurs :**
  - Alstom Transport
  - Thales
- **Candidatures Membres Associés connues :**
  - Eurotunnel (IP 5)
  - Faiveley (IP 1, IP 5)
  - Railenium (IP 3 et partenaire de rang 1 dans IP 1, IP 2 et IP 5)
  - SNCF (IP ?)

17



CS2F

## Shift<sup>2</sup>Rail – organisation mise en place

- Appel à candidatures pour les membres associés (AM) lancé le 9 octobre, dossiers de présélection remis le 12 novembre
- Si présélection, dossiers complet de candidature à remettre pour fin janvier 2016
- Coordination très étroite entre Railenium, FIF et i-Trans pour
  - Organiser la participation française aux candidatures comme membres associés
  - Obtenir la plus large implication des PME
- Mise en place d'un groupement d'académiques (pilote Railenium)
- Mise en place d'un groupement de PME (pilote FIF)

18

## DÉMARCHE DE RAILENIUM PAR IP

ref	Thématique	Apport minimum	Position de Railenium
IP1	Trains de plus grande capacité grâce à des technologies énergétiquement performantes	6 M€	Partenaire de rang 1 du consortium coordonné par le Fraunhofer
IP2	Systèmes de contrôle et de gestion du trafic avancés	4,5 M€	Partenaire de rang 1 du consortium coordonné par le DLR
IP3	Infrastructures à haute capacité et à rentabilité élevée	3,75 M€	Coordinateur d'un consortium pour les rails, les appareils de voies et l'énergie « SWITRACK EN »
IP4	Solutions IT pour un système de transport ferroviaire attractif et continu	2,25 M€	Ne participe pas
IP5	Technologies au service du transport de fret durable et attractif	2 M€	Partenaire de rang 1 du consortium coordonné par Eurotunnel « EURO-FREIGHT »

19

## GT de PME's « FIFRAIL SME's »

- Pool ouvert de PME (définition UE)
- Une cinquantaine de membres (de 7 pays : France, Portugal, UK, Espagne, Pologne, Belgique, Suisse) satisfaisant à des critères définis, en deux sous-groupes (« innovation leaders » et « technology suppliers »)
- Animation par la FIF avec l'appui de Railenium et i-Trans
- Objectifs
  - Maximiser la participation des PME comme sous-traitants des Fondateurs et Associés, ou comme membres de consortiums en open calls
  - Apporter un support pour les aspects administratifs et contractuels

20



CS2F

## FIRST

### Point d'avancement

21



CS2F

## FIRST – Plateau export

- Configuration du plateau définie par un GT ad-hoc en T2-2014
- Décision de faire la mise en œuvre à la FIF (taille limitée du projet, rapidité, contrôle ...)
- Objectif : plateau opérationnel fin 2014
- Recrutement d'un Chef de Projet (Jean-Noël Debroise)
- Rédaction du manuel d'organisation en cours
- Etablissement du budget détaillé en cours
- Campagne de communication début décembre
- Nom et logo :



22

## FIRST – EDI

- Animation par AIF (pour bénéficier de l'acquis en Nord – PdC)
- Démarrage effectif en septembre 2014 (GT configuration)
- Groupe démonstrateur défini
  - Portails (matériel roulant) : Alstom 1<sup>ère</sup> monte et service, Bombardier caisses et bogies, RATP pièces maintenance, SNCF pièces maintenance
  - 12 fournisseurs de rangs 1 / 2 / 3
- Décision de prendre l'AFNET comme support pour la phase initiale d'état des lieux compte tenu de leur expérience dans l'aéronautique

23

## Divers

24