

Pour cette 10^e édition de SIFER (21-23 mars 2017), le seul salon ferroviaire international organisé en France, le délégué général de la fédération des industries ferroviaires, revient sur les grandes étapes et évolutions de la filière, mais aussi et surtout sur les enjeux de demain.

Quelles mutations géoéconomiques majeures a vécu le secteur ferroviaire depuis le premier salon Sifer en 1999 à nos jours ?

Quatre grandes tendances ont émergé à l'amorce de ce XXI^e siècle. La première est que le marché ferroviaire a crû de manière plus conséquente que le PIB mondial. Un fait important qui démontre le dynamisme durable de ce marché. Deuxième grande tendance : le marché mondial du ferroviaire a changé de dimension en près de 20 ans. La dernière étude Roland Berger évalue à 159,3 Md€ le chiffre d'affaires du marché, alors que l'activité pointait à 35 Md€ en 1994 selon une étude Mercer. Le marché est devenu mondial, c'est là le 3^e

constat, mais surtout l'émergence de l'Asie s'est accélérée. Beaucoup d'investissements ont été opérés par la Chine qui a fait du ferroviaire l'un de ses axes stratégiques de développement. Auparavant considéré par les intégrateurs européens comme un eldorado, la pensée s'est inversée. C'est désormais la Chine qui se développe à l'étranger. Enfin, un quatrième constat qui rejoint le précédent : les grands groupes de l'époque (Alstom, ADTranz, Siemens...) ont perdu des parts de marchés et ont vu leurs marges se réduire face à la double pression de leurs nouveaux concurrents européens et de la concurrence chinoise, japonaise ou coréenne.

Quelle est la place de la France au sein de cette économie mondialisée ?

La France a cette chance de disposer d'une expérience dans presque tous les segments ferroviaire : le métro automatique, la grande vitesse, la signalisation... En Chine, des opportunités perdurent pour les entreprises françaises, notamment en matière de tramway et de signalisation. Nos entreprises ont une présence à l'international forte qui leur permet de lutter face à l'émergence asiatique et aux nouveaux acteurs européens. A noter aussi l'attractivité de notre territoire : on observe de nombreuses fusions – acquisitions de l'étranger vers la France. C'est une marque réelle de notre savoir-faire, mais aussi une source d'inquiétudes.

Sur le volet intérieur, de nombreux chantiers permettront de valoriser notre savoir-faire à l'échelle mondiale. Citons entre autres la fin des travaux de quatre nouvelles lignes à grande vitesse, les intercity avec notamment la Normandie qui deviendra la première région à devenir AOT pour le TET. L'urbain et le péri-urbain est un marché en pleine expansion avec

notamment le projet du Grand Paris et le renouvellement du parc de trains d'Ile-de-France. Malgré la crise, les investissements de régénération du réseau ont triplé entre 2005 et 2015. Aujourd'hui, l'heure est à sa modernisation et non plus seulement à son renouvellement. De belles perspectives qui doivent cependant ne pas occulter des dossiers plus sensibles comme le fret par exemple. Par ailleurs, les débats sont multiples concernant l'ouverture à la concurrence pour les voyageurs. Il y a là de fait des enjeux majeurs pour l'industrie ferroviaire.

Et dans 20 ans ? Les acteurs du ferroviaire deviendront des opérateurs de la mobilité !

Les défis sont là aussi multiples et une interrogation demeure en matière de disruptif. De grandes innovations sont nées par le passé : le TGV bien sûr mais aussi le tramway avec alimentation par le sol ou encore les trains hybrides. La dernière grande révolution technologique et sociétale qu'a vécue le ferroviaire est la grande vitesse. Désormais, l'innovation se concentre davantage sur la manière d'optimiser la maintenance, l'information voyageur... Les opérateurs ferroviaires s'efforcent à devenir des opérateurs de la mobilité ! Le secteur fait face à une urbanisation croissante qui rend plus cher la construction de lignes dans les villes. Parallèlement, le ferroviaire est moins connecté que la route. Une vraie révolution est à opérer, à commencer par la digitalisation du ferroviaire. Une des solutions est-elle de collaborer davantage avec d'autres secteurs qui proposent des modes de transports alternatifs ou d'autres services de mobilités ? Pourquoi pas... Les grandes tendances de demain seront liées à l'intermodalité, à la mobilité et à la valorisation du patrimoine.