

Que de chemin parcouru en 20 ans pour que SIFER devienne le seul rendez-vous international français de référence, pour tous les acteurs de la filière ferroviaire.

À SIFER, de nombreuses tendances ont émergé. Des discussions stratégiques s'y sont engagées. C'est par exemple à SIFER que s'est créé en 2013 le réseau des clusters industriels ferroviaires.

À l'origine, en 1999 puis en 2000, les deux premières éditions du salon étaient organisées à Paris. C'est en 2001, que l'événement a migré à Lille et est devenu biennal. Un choix naturel, au cœur de la première région ferroviaire de France, mais aussi au carrefour de l'Europe afin d'attirer plus de visiteurs internationaux. Ces premières éditions du salon se sont déroulées lors de périodes charnières et de moments marquants pour l'industrie ferroviaire : la suppression de la 1^{ère} classe sur le réseau Île-de-France en 1999, la création de la ligne TGV Méditerranée en 2001, la libéralisation du rail en 2003, l'instauration du décret relatif à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens en 2005, l'ouverture du marché français au transport international en 2009...

En 2007, les organisateurs du salon décident d'ouvrir un espace dédié à l'infrastructure. Un nouveau moment important qui répond aux attentes des acteurs de la filière. En effet, l'infrastructure commence à prendre tout son poids en France à cette époque. Et SIFER suit la tendance pour être davantage représentatif. Aujourd'hui, ce segment de marché représente un tiers de la surface totale du salon. Un chiffre qui a doublé depuis la création de cette zone il y a 11 ans. Une donnée qui corrobore la croissance de ce secteur qui a pesé en 2017 562,6M€ (hors pose de voie), dont 44% à l'export, 8 000 salariés pour 21 entreprises (source FIF).

Deux temps forts m'ont particulièrement marqué au cours de ces 20 ans : la relocalisation du salon de Villepinte à Lille qui a permis de donner au salon une nouvelle dynamique, et ensuite le premier grand séminaire organisé en 2013 par la FIF sur l'avenir de la filière ferroviaire française qui a rencontré un très grand succès.

Jean-Pierre Audoux, Délégué Général de la RF

En 2011, SIFER a passé le cap des 400 exposants. Aujourd'hui, ce sont près de 450 exposants qui font confiance au salon pour nouer des contacts en vue d'engager de nouveaux business. Au cours de ces 10 dernières années, SIFER s'est attaché à co-construire avec ses partenaires une programmation qui colle davantage à l'actualité et aux exigences du marché. En 2013, il était question d'international, de concurrence asiatique, d'intermodalité, d'emplois et de diminution des coûts d'exploitation. Au même moment où se créait l'initiative européenne Shift2Rail. Deux ans plus tard, la coopération internationale était au cœur des discussions, ainsi que les nouveaux usages. C'est aussi en 2015 que la zone infrastructure a représenté pour la première fois un quart du salon, alors qu'il a été observé au même moment une hausse de près de 15% de cette activité en France. À l'occasion du 180e anniversaire des chemins de fer en France, en 2017, SIFER a tenu à mettre en avant le futur, en accueillant un partenaire inédit : le CNES. Un moment d'échanges bienvenu entre les acteurs des filières ferroviaire et aerospace. Et cette année, ce sont les 20 ans du salon. 2019 marquera une nouvelle étape : l'ouverture à la concurrence du transport passagers. Et SIFER est une nouvelle fois présent pour accompagner les acteurs dans cette transition en proposant des contenus innovants.

Quand il s'agit du train, les regards se tournent vers les Hauts-de-France. Nous sommes fiers de cette réussite, et nous avons la volonté d'assumer pleinement un rôle de VPR de notre filière ferroviaire, qui est un moteur puissant pour l'économie et l'emploi. Voilà pourquoi nous sommes chaque année présents au rendez-vous mondial du ferroviaire qu'est le SIFER.

Franck Dhersin, Vice-Président Région Hauts-de-France

LE FERROVIAIRE EST UNE FILIÈRE DIGITALISÉE

Quand les grands acteurs d'un secteur prennent le train en marche d'une tendance émergente, c'est tout un pan de marché qui est tiré vers le haut. Et c'est le cas actuellement au sein de la

filière ferroviaire qui accélère son développement sur le sujet du train autonome. L'opérateur français historique a présenté en septembre dernier son plan d'actions qui prévoit la mise en œuvre opérationnelle d'un TER à horizon 2023. Ce projet de train sans conducteurs a fait beaucoup parler, au point d'imaginer qu'il resterait à tout jamais dans les cartons des innovations qui n'ont jamais vu le jour. Mais des start-up, comme SpaceTrain - un train interurbain autonome et ultra rapide qui se positionne en concurrent de l'Hyperloop, Exid Concept et Développement et son TaxiRail voué à sauver les petites lignes... ont joué leur rôle d'accélérateur de marché, de défricheur, et ont testé en situation réelle des technologies, en collaboration avec certains acteurs internationaux.

La digitalisation permet de développer de nouveaux produits & services à haute valeur ajoutée. Nous avons certes un train de retard par rapport au secteur de l'aéronautique, mais le ferroviaire n'est pas en retard sur tout. La maintenance prédictive, par exemple, utilise de nombreux champs numériques comme l'Intelligence Artificielle, les objets connectés...

Sylvain Bele, président de l'AIF

Les grands projets d'innovations liées aux nouvelles énergies vont fortement impacter les marchés du ferroviaire : la ville de demain sera également plus que jamais un sujet de préoccupation à l'échelle mondiale. Le Grand Paris en est l'illustration.

Jean-Pierre Audoux, Délégué Général FIF

Oui, la filière ferroviaire est bel et bien entrée dans l'ère digitale. On ne parle plus de digitalisation du secteur. Non, il s'agit là d'une filière qui a intégré le numérique dans son offre globale produits / services. Désormais, toutes les grandes métropoles ont déployé des cartes à puce en remplacement du ticket papier pour emprunter les transports en commun. Les e-ticket finiront à court terme de remplacer le billet de train traditionnel.

Le wifi est à bord des trains. Mais le digital dépasse le simple cadre du transport passagers. Dans l'industrie lourde, l'impression 3D a désormais la capacité de produire des pièces d'outillage de grande qualité. Boeing a par exemple réussi l'exploit d'imprimer une pièce monobloc en plastique de plus de 3 mètres de long. Et prouve que le ferroviaire s'inspire de l'aerospace, Nederlandse Spoorwegen, la première compagnie ferroviaire aux Pays-Bas, a

révélé récemment utiliser l'impression 3D pour la conception de pièces de rechange.

Quelques autres sujets du futur aujourd'hui conjugués au présent... la maintenance prédictive est une technologie précieuse pour anticiper les pannes, réduire les coûts et les temps de réparation. Cette année, sur le salon, startup NFC-I présente une solution de maintenance prédictive digitale qui a notamment été retenue par SNCF réseau et Mesea. Le laboratoire SURFERLAB à Valenciennes planche sur ce sujet depuis deux ans. Il est porté par Bombardier Transport, Prosyst et l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis et est soutenu par le pôle de compétitivité i-Trans.

La géolocalisation satellitaire exploitée par l'aérospatial s'affirme dans le ferroviaire. La présence du CNES depuis 2017 en tant que partenaire du salon en est une preuve. Le CNES et la SNCF se sont associés l'année dernière pour développer un prototype de train-drone téléguidé. Mais la géolocalisation satellitaire c'est aussi un outil pour suivre un train tout au long de son trajet et ainsi observer en temps réel tout dysfonctionnement, retard...

Le Machine learning, l'intelligence artificielle sont des notions encore difficilement compréhensibles aux yeux des moins technophiles. Elles sont des alliés de poids de la maintenance prédictive. Et elles ont déjà un impact notable sur la relation client. Dans l'aéronautique, encore, KLM a mis en place une plateforme qui répond aux demandes de renseignements des clients sur les médias sociaux et génère automatiquement, grâce à l'IA, des suggestions de réponses. Dans le secteur ferroviaire, particulièrement en période de perturbation, le service client pourrait être renforcé par une technologie en temps réel, aidée par l'intelligence artificielle, capable de répondre à un volume important de questions.

Un dernier point important dans ce contexte est la formation. La digitalisation d'un secteur crée de nouveaux métiers. Il faut savoir les intégrer et les associer avec les profils existants. Et aussi il est essentiel d'accompagner les collaborateurs à transiter vers ces nouveaux métiers, comprendre les nouveaux usages, s'approprier les nouvelles technologies...

Le design, le bien-être à bord et les services (connectivité, information, divertissements...) sont désormais incontournables. Ainsi, ces tendances nécessitent de faire appel à d'autres compétences, numériques, cyber sécurité, automatismes, etc. afin de proposer le train autonome, toujours plus économe en énergie, plus sécurisé, plus fiable, plus flexible.

Franck Dhersin, Vice-président, Région Hauts-de-France, en charge des transports et des infrastructures de transports

STIMIO : OBJECTS CONNECTÉS FERROVIAIRE

Suivre des capteurs en direct dans les trains, savoir où se trouve du matériel industriel ou connecter des mesures en logistique, le savoir-faire de Stimio s'imisce partout.

La start up conçoit et produit des solutions IOT Industrielles sans fil permettant de monitorer des équipements à distance. Elles permettent aux clients de localiser leurs actifs et à développer des services et des applications innovants. STIM-TRAI*N* est une solution dédiée à la maintenance prédictive du matériel roulant, permettant l'adoption des technologies IoT dans l'industrie ferroviaire.