



Le système ferroviaire français ne pourra pas évoluer sans l'intervention d'une ingénierie indépendante renforcée.

Lancées mi-septembre 2011 par la ministre de l'Ecologie, Nathalie Kosciusko-Morizet, les assises du ferroviaire ouvrent le débat sur le devenir du système ferroviaire français. Une occasion saisie par les sociétés d'ingénierie privées **pour réaffirmer leur rôle majeur dans la filière.**

- **Un vivier de compétences qui repose sur une expérience de plus de vingt ans**

Les sociétés d'ingénierie indépendantes ont acquis une expérience forte des métiers du ferroviaire grâce à une **activité soutenue** dans le secteur. Cette expertise se traduit par un poids économique important : avec un chiffre d'affaire d'environ **300 millions d'€** (Activité France ferroviaire lourd), avec plus de **2000 ingénieurs et techniciens spécialistes** sur ces métiers très spécifiques. A titre d'exemple, ces sociétés ont piloté de nombreux projets d'envergure des métros et tramways en France : ligne B du RER parisien, métros de Lyon et de Marseille, ligne automatique de Lille, tramway express de Lyon... Ces réalisations témoignent de la capacité des sociétés d'ingénierie privées à répondre aux exigences de **projets ferroviaires d'envergure**. Leurs compétences couvrent plus largement **tous les champs de développement des réseaux ferroviaires** : urbain, périurbain et longue distance, les études de trafic, économiques et socio-économiques, le développement technique (R&D), le déploiement (projets d'investissements respectueux de l'environnement), la gestion d'infrastructures (études d'exploitation et de maintenance).

- **Investir le « juste besoin innovant »**

Les sociétés d'ingénierie privées, présentes à l'international et dans des domaines variés (transport aérien, autoroutes...), apportent aux responsables d'infrastructures ferroviaires **une connaissance globale et diversifiée, source d'innovation**. En s'appuyant sur un benchmarking international et grâce à ses champs d'intervention étendus, l'ingénierie privée **est en mesure d'être force de propositions pour faire évoluer les pratiques du système ferroviaire vers un « juste besoin créatif et innovant »**. A titre d'exemple, sur les projets de Lignes à Grande Vitesse, l'ingénierie privée a contribué aux chantiers avec succès en s'inspirant de ses méthodes de travail mises en œuvre pour les autoroutes. La dernière opération importante, **la LGV Rhin Rhône**, illustre bien un projet mené par les ingénieristes indépendants dans un respect strict d'objectifs de qualité et d'innovation, de délais de coûts ...

- **Ouvrir davantage le réseau ferroviaire à la concurrence des ingénieristes**

L'ingénierie indépendante intervient en amont des choix d'investissement, d'exploitation et de maintenance. Elle peut contribuer sensiblement à redresser le modèle économique ferroviaire : il manque actuellement 1.5 milliard par an pour équilibrer le fonctionnement du système ferroviaire en France. **C'est l'ouverture de l'ingénierie à la concurrence sur le réseau exploité** qui permettrait une réduction sensible des coûts par rapport à ceux pratiqués par la SNCF, en situation de quasi-monopole. Cette réduction permettrait l'instauration d'une relation équilibrée de type client-fournisseur entre RFF et ses prestataires.

L'intervention renforcée de l'ingénierie privée dans la filière ferroviaire française peut donc contribuer et favoriser le plein essor de cette dernière. Mais cette évolution ne sera possible que si l'ouverture à la concurrence de l'ingénierie est suffisante, notamment sur le réseau en exploitation qui constituera l'essentiel des investissements dans les années à venir.