



L'ingénierie ferroviaire menacée d'ici 2018

Syntec-Ingénierie, la FIF et le CS2F (Comité Stratégique de la Filière Ferroviaire) se mobilisent pour alerter l'Etat sur les dangers qui menacent la filière ferroviaire en France. Faute d'une organisation adaptée permettant d'externaliser l'ingénierie, faute de nouvelles commandes et de plans de charge suffisants, des milliers de postes sont désormais menacés.

Au sein de la filière ferroviaire, la France dispose d'un ensemble d'ingénieries de premier ordre : près de 8 000 ingénieurs travaillent dans des sociétés indépendantes pour cette filière, dont plus de la moitié sur le marché domestique. Leaders mondiaux, les acteurs de l'ingénierie française interviennent dans 73 pays et sur la moitié des métros dans le monde.

Cependant, en France, les perspectives d'activité sont à la baisse. Le marché domestique de l'ingénierie ferroviaire représentait jusqu'ici 550 millions d'euros par an. Après les investissements importants en cours (Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de Loire, Contournement Nîmes-Montpellier, fin de la LGV est), l'activité sur les lignes nouvelles chute brutalement dès 2015 pour l'ingénierie. Pourtant, de grands projets sont annoncés (Lyon-Turin Ferroviaire, Grands projets du sud-ouest, ligne nouvelle Provence-Alpes Côte d'Azur...), mais sans perspective claire de décision et de financement.

Alors que le renouvellement du réseau existant devait prendre le relais, l'inconnue est également alarmante. Les indispensables investissements destinés à moderniser et maintenir le réseau et la sécurité risquent eux aussi de ne pas être mis en œuvre, quand bien même ils seront financés. L'ingénierie concurrentielle s'est portée résolument sur ce créneau depuis plusieurs années. Mais la réforme ferroviaire semble ralentir l'effort de rénovation. Le futur SNCF réseau n'est actuellement pas organisé pour externaliser l'ingénierie. C'est aujourd'hui le goulot d'étranglement.

L'ingénierie se situe en amont des constructeurs et des industriels : la baisse du plan de charge de l'ingénierie aura des conséquences dans un an ou deux sur la mise en chantier des projets ferroviaires. Des investissements non réalisés, cela se traduira par une absence de travaux, mais aussi par un réseau toujours plus obsolète. Les conséquences à terme se feront aussi sentir sur la compétitivité du secteur ferroviaire, les commandes en matériel roulant, et bien sûr, les usagers...

D'importantes capacités d'ingénierie, dont la compétence est reconnue, sont pourtant disponibles.

La mise en œuvre de la réforme ferroviaire, à compter du 1^{er} janvier 2015, sera déterminante pour la pérennité de la compétence de l'ingénierie, considérée comme un fer de lance pour le développement du ferroviaire français à l'international.

A propos de Syntec-Ingénierie :

Syntec-Ingénierie est la fédération professionnelle qui regroupe les sociétés d'ingénierie de la construction et de l'industrie. Un secteur de 350 000 emplois et qui réalise un chiffre d'affaires de 40 milliards d'euros. (Sources : Coe- Rexecode et INSEE)

Contact Presse : Chloé D'HALLUIN, ☎ 01 44 30 49 77 ; ✉ c.dhalluin@syntec-ingenierie.fr