

Le ferro

Troisième région industrielle de France, tous secteurs d'activité confondus, derrière l'Ile-de-France et Rhône-Alpes, le Nord - Pas de Calais dispose de solides atouts dans sa manche. Première pour l'automobile, le verre et la sidérurgie ; deuxième pour les industries graphiques ou le textile, notre région caracole en tête de la hiérarchie nationale pour le ferroviaire. Le bassin valenciennois n'y est pas pour rien ; et c'est le constat qu'ont pu dresser récemment les députés venus prendre le pouls d'une industrie à la croisée des chemins.

La Commission d'enquête parlementaire mise en place par l'Assemblée nationale et placée sous la présidence d'Alain Bocquet, remettra au gouvernement, au début de l'été et après six mois d'auditions et de visites de terrain, un rapport porteur de recommandations fortes. Cette démarche rejoint l'objectif unanimement partagé ici, de pérenniser une activité de recherche, de conception et de production industrielles génératrice de richesse et d'emplois.



pôle de recherche et de formation de l'Université Valenciennes Hainaut Cambrésis, la boucle d'essais ferroviaires de Raismes, l'implantation du siège de l'Agence Ferroviaire Européenne, le rôle d'animateur de l'Association des Industries Ferroviaires (AIF) que préside Daniel Capelle, le pôle de compétitivité i-Trans fédérateur de dizaines de projets...

Travailler en filière industrielle

Le technopole du Mont Houy, la réalisation envisagée d'une boucle d'essais en Sambre Avesnois, le projet Railenium qui dépend encore d'un feu vert de l'Etat et promet 300 emplois, ajouteraient leurs effets aux moyens dont dispose déjà notre arrondissement. Mais on n'en est pas là. Et les délocalisations de nombreuses productions industrielles en Asie ou en Europe de l'Est dans une course suicidaire au moins-disant social, les pertes de savoir-faire en résultant chez nous, les difficultés qui accompagnent pour des centaines de foyers du Valenciennois, la disparition de PME privées de commandes, constituent une large part des réalités vécues.

Des réalités qui n'ont cependant rien de fatal pour peu que le

message que font passer dirigeants de PME, salariés, cheminots inquiets pour l'avenir du fret et porteurs de propositions novatrices, responsables syndicaux et nombre d'élus locaux, soit entendu : la filière ferroviaire valenciennoise et plus largement du Nord - Pas de Calais a toutes les cartes en main pour aller de l'avant, faire face à la concurrence, relever le double défi de la compétitivité de ses productions et de l'invention du ferroviaire de demain. Elle doit pour cela, et c'est aussi l'intérêt de l'industrie ferroviaire nationale, voir tous ses acteurs travailler dans le même sens, "jouer" collectif pour contribuer au redressement et à l'essor économique d'un arrondissement qui en a immédiatement et durablement besoin. ■



Pour aller de l'avant, les moyens existent. C'est d'abord la présence de grands constructeurs Alstom, Bombardier et tout près, les AFR. Des constructeurs, on pense notamment aux deux premiers nommés, qui sont aussi des donneurs d'ordres essentiels, vitaux pour nombre d'équipementiers et de sous-traitants de notre bassin d'emploi.

Ce n'est pas rien quand on sait que sur les 10 000 emplois du ferroviaire dans le Nord - Pas de Calais, 6 000 environ se situent dans le grand Valenciennois.

Alors que les commandes pleuvent émanant de partout dans le monde, mais aussi des Régions françaises, la RATP, la SNCF... donc de l'argent public, il n'est pas concevable que ce flux qui se chiffre en milliards d'euros et en années de travail s'accompagne de fermetures ou de liquidations de petites et moyennes entreprises, comme il en est survenu ces derniers mois dans notre bassin d'activité.

Le bassin valenciennois ne peut pas "mourir du ferroviaire" aux portes des leaders mondiaux que sont Alstom ou Bombardier.

Et ce d'autant qu'à ces atouts s'ajoutent le

oviaire

À l'écoute des salariés...

Représentants élus des salariés du ferroviaire et délégués syndicaux partagent les mêmes préoccupations de fond sur la situation et l'avenir.

« Si on ne fait rien maintenant, il n'y aura plus de ferroviaire en France d'ici 15 ans » constate par exemple le syndicat FO d'Alstom. A qui fait écho la CGT de Bombardier : « Avant on maîtrisait le produit de A à Z. Aujourd'hui c'est impossible. La délocalisation à outrance entraîne de nombreux problèmes et pénalise les délais de livraison. »
Mêmes constats et mêmes conclusions pour la CFDT, SUD ou la CFE-CGC.

Et ce qui vaut pour le ferroviaire "voyageurs", vaut pour le fret quand la SNCF, au travers de sa filiale Géodis, contribue à l'explosion du transport...routier ! « À l'heure où l'on parle de développement durable, on remet des camions sur les routes ! » dénoncent les cheminots de Somain. On l'aura compris, salariés et syndicats, conclut un représentant CGT Alstom « ont beaucoup d'inquiétudes quant à l'avenir du ferroviaire » ; et sont mobilisés pour conserver et développer en France et dans le Valenciennois, des productions ferroviaires créatrices de richesse et d'emplois. ■



...et des chercheurs

Que serait le ferroviaire sans la recherche ? Depuis plus de vingt ans des universitaires se battent afin de conserver un savoir-faire français mondialement reconnu. Le Groupement régional pour la recherche dans les transports lancé dans les années 1980, contribue ainsi à la recherche-développement de systèmes automatisés.

Le pôle de compétitivité i-Trans s'inscrit dans cette même perspective : garder une longueur d'avance face à la concurrence étrangère ; développer la vente de systèmes complets. Avec l'appui du pôle et du laboratoire universitaire, le projet "Ultimate", voiture

entièrement en matériau composite, va être présenté au congrès mondial de la recherche ferroviaire.

Directeur scientifique du pôle i-Trans, Yves Ravalard a accepté, pour *Horizons*, de répondre à cette simple question :

À quoi ressemblera le train de demain ?

« Nous travaillons sur trois axes de recherche. D'abord, la diminution de l'empreinte environnementale. Un train plus léger, plus économe en énergie, moins bruyant, notamment pour le fret, et qui ne sera plus dépendant des dérivés du pétrole. Quand les prix vont exploser, c'est-à-dire dans la

décennie qui vient, il sera trop tard pour

réfléchir à d'autres formes d'énergie. Le second point est de maintenir le niveau de qualité et de sécurité, en développant des systèmes intelligents. Par exemple des technologies nouvelles permettant la détection de véhicules sur les passages à niveau. Enfin, il faut garder notre compétitivité en réduisant au maximum les coûts de production. Tout en gardant notre niveau de qualité et de sécurité. » ■



Des parlementaires sur le terrain

Présente dans le Nord, les 7 et 8 avril derniers, une délégation de la Commission d'enquête parlementaire sur l'industrie ferroviaire française a notamment visité le Salon International de l'Industrie Ferroviaire (SIFER) à Lille, 400 exposants dont 25% d'entreprises étrangères, et rencontré dans le bassin valenciennois dirigeants d'entreprises, chercheurs et responsables universitaires, cheminots et représentants syndicaux.

Un vaste tour d'horizon pour prendre la mesure sur le terrain, des enjeux économiques, sociaux et tout simplement humains d'une industrie ferroviaire à la croisée des chemins.

De gauche à droite sur la photo : Ali Benamara (Dirigeant de Cergi), Gilles Cocquempot (Député du Pas-de-Calais), Rémi Causse (Dirigeant de Bombardier), Philippe Vincent et Pierre-Nicolas Guesdon (Administrateurs - Assemblée nationale), Jean-René Marsac (Député d'Ile et Vilaine), Philippe Jabaud (Directeur du service économie - Assemblée nationale), Alain Bocquet (Député du Nord), Paul Durieu (Député du Vaucluse), Marc Dolez (Député du Nord) et Alain Cacheux (Député du Nord, absent de la photo).

