



Rapport du groupe de travail

MATÉRIELS DE TRANSPORT

Président : M. Frédéric SAINT-GEOURS

Rapporteur : Michel FERRANDÉRY

SOMMAIRE

I.	Le champ des travaux	p 3
II.	Les constats	p 5
III.	Les enjeux	p 8
	<ul style="list-style-type: none">- Améliorer la compétitivité, face à une concurrence mondiale très forte- Développer l'innovation et renforcer son efficacité- Développer le partenariat avec les opérateurs- Renforcer les filières- Maintenir et renforcer les compétences	
IV.	Les propositions	p 13
	Annexe	

I. Le champ des travaux

La mission confiée au Groupe de travail Matériels de transport recouvre un vaste ensemble de secteurs industriels, comprenant naturellement les filières et donc les sous-traitants dits de rang 2 et plus, et un champ diversifié de grandes problématiques, qui doivent leur être associées.

Au titre des secteurs industriels et de leurs filières, sont ainsi concernées :

- l'automobile ;
- l'aéronautique ;
- l'industrie ferroviaire ;
- la construction navale (civile) et fluviale ;
- le nautisme ;
- l'industrie du cycle et du motorcycle ;
- l'industrie spatiale ;
- l'industrie logistique.

Indicateur	2007	Evolution en moyenne annuelle sur la période 2003-2007
Chiffre d'affaires	173 285 M€	0,0%
Valeur ajoutée	22,5 Md€ depuis 2000	-1,0%
Concentration (part des 10 premières entreprises)	79%	87,0%
Emplois	314 000	-2,0%
Solde commerce extérieur	-2,1 Mds €	46,3
Investissements R et D	6 690 M €	3,6%
Nombre de brevets déposés	1 220	
Taux d'endettement	247%	289%
Capacité d'autofinancement	2 652 M€	6 867

Sources : DGCIS ; hors sous-traitants rang 2 et plus

Dans le cadre des Etats généraux de l'automobile (janvier 2009), de nombreux travaux ont été réalisés tant sur le constat et l'analyse de la filière automobile que sur ses enjeux, et un plan d'action a été collectivement élaboré et mis en œuvre.

Compte tenu des délais impartis, le Groupe de travail a repris à son compte ces travaux et a souhaité concentrer prioritairement son attention et ses débats sur **les « transports de masse », que cela concerne les personnes ou les marchandises, en intégrant les questions d’intermodalité et de multi-modalité, y compris avec les transports individuels, ainsi que les interactions entre les infrastructures et les matériels de transport.**

En effet :

- les « transports de masse » sont liés à des investissements très conséquents réalisés sur des durées particulièrement longues et dans un cadre collectif. Cette spécificité du secteur par rapport à d'autres filières de transports qui correspondent à des achats effectués dans un cadre individuel, pour des durées d'usage moindres, est apparue comme permettant de traiter au sein du groupe de travail cette partie seulement de la problématique sans pour autant appauvrir les débats ;
- le développement des transports de masse et des systèmes collectifs permettant de maintenir ou d'accroître la mobilité est également lié aux enjeux du développement durable et à la nécessité de rendre les modes de transport plus économes en énergie et moins émetteurs de CO2. Si cette problématique est également très présente pour le secteur des transports individuels, les investissements publics, particulièrement ceux issus des plans de relance nationaux, tout notamment en France, ont mis l'accent sur le développement de ces transports collectifs, qui permettent une meilleure efficacité économique et environnementale des « systèmes logistiques », tant pour les personnes que pour les marchandises.

Le champ couvert par le Groupe de travail est donc le suivant :

- Industrie automobile (y compris bus, cars et camions) dans ses aspects liés à l'intermodalité et au développement de la « route intelligente » ;
- Industrie aéronautique (y compris avions d'affaires et hélicoptères) ;
- Industrie ferroviaire ;
- Industrie navale et fluviale: passagers et fret ;
- Industrie spatiale, pour la mise en place d'infrastructures de navigation, au bénéfice du transport aérien, terrestre ou naval, ou d'infrastructures sociétales

Au-delà de ces secteurs, il convient également de prendre en compte la notion de « filière » et d'associer un ensemble d'industries (mécaniques, de la plasturgie, électriques, électroniques,...) dont l'apport est crucial.

Par ailleurs, l'industrie du cycle et du motocycle ne doit pas être ni oubliée ni négligée, et le Groupe de travail a été attentif à prendre en compte tant ses besoins que ses apports à la politique globale des transports, notamment dans la perspective d'une plus grande prise en compte des impératifs de développement durable.

De même, le Groupe a souhaité également accorder son attention au **nautisme, industrie dans laquelle la France occupe les premiers rangs mondiaux**, en se félicitant du plan d'action mis en place par le Ministre de l'industrie en faveur de ce secteur.

II. Les constats

L'industrie nationale des matériels de transports, notamment en ce qui concerne les transports de masse, **a atteint une taille, une visibilité et une crédibilité (notamment technologique) qui en font l'un des compétiteurs majeurs sur les marchés mondiaux.**

Elle bénéficie en particulier de **grands acteurs mondialisés**, bien sûr dans l'automobile, le ferroviaire et l'aéronautique mais aussi dans le nautisme et la construction navale, qui ont su développer des compétences et plus largement des filières industrielles très performantes.

Malgré **la crise qui affecte fortement et affectera encore (au moins en 2010) certaines des activités (automobile, aéronautique, nautisme, ...), la croissance mondiale des marchés est toujours significativement positive**, avec toutefois des disparités fortes entre grandes zones géographiques. Cette croissance et les perspectives positives de long terme, fondées sur l'augmentation du besoin en termes de mobilité(s) à l'horizon 2025, **constituent des fondamentaux économiques favorables au secteur, à condition qu'il soit capable de répondre aux nouveaux enjeux** : nécessité de s'orienter vers des modes de transport plus économes en énergie et beaucoup moins polluants, intégration de façon cohérente de ces modes de transport au sein de tissus urbains denses, qui nécessitent une « collectivisation des infrastructures », voire des équipements,....

Cependant, ces filières **sont confrontées aujourd'hui à des enjeux de compétitivité globale partagés pour l'essentiel avec le reste de l'industrie nationale**. Il faut ainsi constater que le **contexte fiscal et de répartition des charges est en France moins favorable à l'industrie qu'il ne l'est dans nombre d'Etats, y compris industrialisés**, par exemple l'Allemagne où le coût du travail est aujourd'hui, malgré des salaires en moyenne plus élevés, proche ou inférieur à la situation française. L'exposition de l'industrie à la concurrence mondiale fait de ce contexte un lourd handicap, qui ne peut être comblé par l'avancée significative que constitue la réforme de la taxe professionnelle, supprimant la taxation des équipements productifs.

Plusieurs participants du Groupe de travail sont intervenus sur les problématiques liées au contexte financier global, loin d'être une spécificité française. Les représentants de la CGT ont ainsi souligné que les objectifs de rentabilité imposés par les marchés boursiers et les analystes pesaient fortement sur les stratégies et la gestion des entreprises, affectant directement les conditions de travail. Par ailleurs, il a été rappelé et déploré l'absence de ressources de financement adaptées à des investissements de très longs cycles.

Plus spécifiquement, cette industrie doit également faire face à **une très forte concurrence, de la part des grands pays émergents (Chine, Inde,...) et des grandes puissances industrielles établies (Etats-Unis, Japon, Allemagne,...)**. Cette concurrence est **parfois, et en tout état de cause trop souvent, appuyée sur des éléments de distorsion, impliquant les Etats eux-mêmes**. Au premier rang de ces éléments figurent les « différences » tenant à la dimension sociale, avec pour résultat des coûts de production très bas au prix de conditions de travail très éloignées de celles en vigueur en France et plus largement en Europe. Le secteur souffre également de pratiques touchant à l'application des normes et règlements, à la fiscalité, aux soutiens publics massifs directs et indirects dont bénéficient certains concurrents, à des freins dits « culturels », à des obstacles à l'accès aux marchés publics ou assimilés (par exemple : Japon) alors que les marchés français sont largement ouverts...

En outre, le secteur, notamment l'aéronautique, **souffre du niveau très élevé de la monnaie européenne, qui constitue, pour les bases industrielles installées en Europe, un élément très défavorable** face à la concurrence produisant en « zone dollar », en particulier pour exporter dans les zones en croissance, qui sont majoritairement dans cette zone.

Les positions obtenues sur des marchés mondiaux par l'industrie nationale des transports face à cette concurrence sont en partie liées **aux efforts très importants consentis en matière d'innovation et de recherche et développement**, qui placent cette industrie au premier rang des dépenses intérieures de recherche développement des entreprises en France (plus de 25 % de la DIRD ; sources ministère chargé de la recherche) et en font un acteur essentiel de l'innovation, notamment par la diffusion au sein des filières et du tissu PME et PMI.

Cette forte position a été notamment acquise au travers de « grands programmes » dans lesquels l'Etat et, pour certains secteurs, l'Europe ont joué un rôle majeur. Au-delà de ses compétences développées en interne, en lien étroit avec les fournisseurs (par exemple : électronique embarquée), cette industrie peut s'appuyer sur de grands établissements publics de recherche (ONERA, IFP, INRETS, CEA, INERIS, ...), traduction des fortes interactions avec les politiques publiques, et sur un tissu dense de laboratoires (CNRS, Ecoles d'ingénieurs,...). Cette industrie s'appuie également sur des outils d'orientation et de coordination rassemblant l'Etat et les acteurs (PREDIT dans le domaine des transports terrestres, CORAC pour l'aéronautique, CORICAN pour l'industrie navale), qui renforcent l'efficacité des dispositifs. Elle a su mettre en place un ensemble de Pôles de Compétitivité (Aerospace Valley, MOV'EO, i-Trans, LUTB,), engagés dans des travaux de coordination et de mise en cohérence, qui doivent encore être approfondis, en particulier pour mieux prendre en compte un ensemble de priorités communes aux divers secteurs composant l'industrie des matériels de transport, qui imposent des efforts conséquents de recherche et de développement : allègement des masses, stockage de l'énergie, etc.....

Au-delà des grands acteurs industriels de ce secteur, la **France dispose également de très grands opérateurs**, et c'est pour elle une richesse, tant dans le domaine aérien que ferroviaire ou naval, qui complètent la filière en aval et lui donnent, pour autant les liens entre ces opérateurs et les équipementiers se renforcent ou se rétablissent, un potentiel à l'export important. Toutefois, face à l'émergence de grands concurrents dans les pays asiatiques, notamment en Chine, la stratégie adoptée par les opérateurs et les industriels implantés en Europe reste hétérogène et fait peser sur l'ensemble de la filière des menaces en termes de compétitivité et de concurrence, d'autant que les opérateurs, notamment en France, ont le plus souvent érigé le critère de coût en règle absolue dans leurs pratiques d'achats.

En amont, les filières des matériels de transport sont constituées **d'un tissu de sous-traitants de rang deux et plus** (comportant également de nombreuses sociétés de service à l'industrie), **en partie commun à plusieurs filières** (automobile, aéronautique,..), qui adresse également d'autres grands secteurs (par exemple : l'énergie). Ce tissu de sous-traitants, très majoritairement composés de PMI et de PME, présente des atouts et des faiblesses déjà largement connus.

Sa très forte réactivité et sa souplesse ne pallient pas l'absence d'acteurs de taille intermédiaire, l'insuffisance de fonds propres, une certaine faiblesse des structures managériales et la relative inadaptation des organisations patrimoniales au monde économique actuel.

Ce tissu souffre aujourd'hui d'une forte exposition à la concurrence internationale, en lien avec les politiques d'externalisation et de « structuration de filière » menées par les grands donneurs d'ordres, qui, trop souvent marquées par des objectifs de court terme, ont in fine pesé sur la compétitivité globale du secteur. Toutefois, une évolution sensible est en cours dans certaines filières (notamment automobile et aéronautique) pour rénover en profondeur les relations entre donneurs d'ordres (y compris grands équipementiers) et sous-traitants de rang 2 et plus, afin de s'inscrire dans une démarche de long terme de type « gagnant/gagnant ».

L'environnement réglementaire, tout notamment européen, pour les aspects de sécurité et environnementaux, mais également les grands schémas de transports élaborés par les Etats, influencent fortement le développement et le dynamisme de l'industrie des transports : si des progrès conséquents ont été accomplis pour éviter la fragmentation du marché européen en termes de réglementation, la multiplicité des normes reste un élément défavorable au développement de marchés de taille critique, à l'échelle européenne, permettant aux industriels de se doter d'une base domestique suffisamment forte pour ensuite se projeter à l'export. Dans ce contexte, l'impératif environnemental est particulièrement fort, et constitue à la fois un risque et une opportunité.

Le risque est que les contraintes réglementaires s'accumulent, avec des objectifs impossibles à atteindre à un coût économiquement réaliste dans les délais impartis : **l'impératif environnemental doit s'accompagner, notamment dans la période de crise, d'études d'impact permettant de prendre les décisions en toute connaissance de cause.**

Ces **contraintes doivent également être analysées comme une stimulation de l'offre industrielle et recèlent de grandes opportunités** : elles appellent une réponse fondée en grande partie sur le développement des transports collectifs et de l'intermodalité, et l'innovation rendue nécessaire peut, au prix d'efforts des entreprises et des Pouvoirs Publics, permettre à l'industrie de conquérir des parts de marché, et de développer de nouvelles activités (par exemple : dans les services) et les emplois.

Enfin, ce secteur, tout comme l'ensemble de l'industrie, souffre d'un déficit d'attractivité, handicap significatif dans le défi majeur que constitue **le maintien à haut niveau de ses compétences humaines, qui sont le premier de ses atouts**. Le développement de nouvelles activités et de nouveaux produits et process, l'intégration de nouvelles technologies, la prise en compte de nouveaux marchés imposent un renouvellement important des compétences, alors même que le contexte de crise se traduit par des mutations profondes, qui affectent directement l'emploi.

Au-delà de ces constats, souvent communs avec le reste de l'industrie, l'industrie du transport, notamment de masse, doit inscrire son action et son évolution dans un **ensemble de grandes tendances**, tout particulièrement :

- **la prise en compte environnementale**, qui va devenir de plus en plus forte et qui oblige à repenser non seulement le matériel pour le rendre plus économe en énergie et moins polluant, mais aussi et surtout les systèmes de transport (passagers et marchandises, incluant les transports individuels), leurs « inter-connexions », les infrastructures et les systèmes d'information associés (notamment au travers de la communication véhicules/infrastructures) qui permettent d'améliorer significativement les performances générales de la mobilité ;

- le contexte, plus particulièrement en Europe, **de vieillissement de la population** qui oriente et plus encore orientera les systèmes de transport, notamment dans des cadres urbains, vers des fonctions d'assistance à la mobilité ;
- **la politique des « grands corridors »**, tant pour les passagers que pour les marchandises, qui devrait conduire l'organisation générale des systèmes et des infrastructures de transport européens vers des « systèmes polycentriques », à l'échelle de territoires plus ou moins importants ;
- **l'introduction massive des technologies de l'information et de la communication (TICs)** au niveau des véhicules et infrastructures, ainsi qu'une approche « système » intégrant les interactions entre véhicules et infrastructures, unifiées par le déploiement des TICs qui permet une vision et une optimisation globales. Le Velib, ensemble de vélos reliés à une double infrastructure de réservation et paiement, ou les automatismes et sécurités de métro (SMT/Ligne 14 de Paris) qui sont exportés indépendamment des véhicules ou des rails, sont des exemples concrets de l'intégration des TICs dans les modèles de transport.

III. Les enjeux

L'industrie française des matériels de transport, des grandes entreprises aux sous-traitants de rang 2 et plus (automobile, aéronautique, ferroviaire, cycles, construction navale, nautisme, spatial, logistique) est parvenue à se hisser aux premiers rangs mondiaux et à devenir un compétiteur crédible.

Elle le doit, notamment, aux efforts très importants en matière d'innovation et de recherche et développement, la qualité et la sécurité de ses produits, sa capacité à exporter,... et bien sûr aux compétences des hommes et femmes qui y travaillent.

Elle est un facteur d'entraînement de notre industrie, et plus largement de notre économie, par exemple par ses effets structurants (filières) et son rôle majeur en matière de R&D.

Dans un contexte complexe, marqué par les effets de la crise, une forte concurrence, des mutations fortes des besoins et attentes des marchés, **l'enjeu premier est de parvenir au cours des années qui viennent à maintenir cette industrie aux premiers rangs mondiaux, mais également de conserver au « territoire France » (en termes d'emplois, de valeur produite, ...) la place qui est la sienne, tant pour les activités d'innovation et de R&D que de production. L'une ne va en effet pas sans l'autre et il serait illusoire d'espérer maintenir sur le long terme les fonctions de type R&D sans les appuyer sur une production, notamment de matériels à fort contenu (intégration de technologies, savoir-faire particulier, services) assurant la différenciation par rapport aux offres concurrentes.**

Les principaux enjeux identifiés pour l'industrie des transports touchent pour une grande partie à des problématiques générales de l'industrie nationale (notamment pour les aspects de compétitivité) mais aussi à des sujets très spécifiques aux transports, notamment de masse, priorité de ce Groupe.

i. Améliorer la compétitivité, face à une concurrence mondiale très forte

En particulier, face aux nouveaux compétiteurs issus des marchés dynamiques du Sud-Est asiatique, notamment de la Chine, **la question de la compétitivité, si elle n'est pas spécifique à l'industrie des transports, n'en représente pas moins un enjeu important**. Si les industries nationales ont pu se développer à partir d'un marché domestique qui a été en forte croissance après la seconde guerre mondiale, **le maintien sur le territoire de cette base industrielle passe par la capacité qu'auront les acteurs implantés en France à être compétitifs sur les marchés internationaux**.

Face à cet enjeu de maintien et de développement à l'international, si les questions de **compétitivité globale sont bien évidemment cruciales, notamment s'agissant des coûts**, d'autres enjeux, plus spécifiques au secteur, sont également critiques :

- la capacité à **établir des coopérations entre les acteurs institutionnels et les acteurs privés**. De nombreux marchés sont liés à des commandes publiques pour lesquelles le jeu diplomatique représente un élément déterminant de la réussite... ou de l'échec ;
- la **capacité à mobiliser les instances ad' hoc, notamment au niveau européen, pour rétablir les conditions d'une concurrence loyale** sur l'ensemble des marchés, notamment pour les aspects de normes, trop souvent sous-estimés, ou d'autres « obstacles non tarifaires ». L'évolution de la parité euro/dollar est également un point critique ;
- **l'accompagnement des sous-traitants et des PME** dans leur déploiement à l'international :
 - o la capacité que pourront avoir des grands acteurs, qu'ils soient des industriels ou des opérateurs, à entraîner avec eux des sous-traitants ;
 - o cet accompagnement passe en amont par des réseaux d'entreprises, soit purement nationaux, soit en coopération avec d'autres acteurs européens, capables de se mobiliser collectivement sur des marchés. Il suppose également des accompagnements, notamment publics, pour aider les entreprises à l'export à créer localement des structures leur permettant d'asseoir leur implantation de façon pérenne.

Il faut aussi être conscient que **l'ensemble des raisonnements et propositions doit être positionné dans le contexte européen**, à la fois pour en mesurer les contraintes spécifiques, mais aussi pour rapprocher et coordonner, chaque fois que justifié, les analyses et les actions, dans le souci de l'efficacité.

ii. Développer l'innovation et renforcer son efficacité

Dans le domaine de l'innovation, de la recherche et du développement, l'enjeu premier est **l'intensification des efforts, d'améliorer l'efficacité de l'existant et de dégager les moyens de financement**.

A cet égard, **trois grandes problématiques sont aujourd'hui jugées comme critiques** :

- la **structuration des filières dans le domaine de l'innovation**, notamment la synergie avec le secteur de l'ingénierie, acteur à part entière de l'innovation du secteur, vecteur de diffusion inter-filière (fertilisation croisée) et souvent précurseur de marchés à l'international;
- la **définition des métiers spécifiques à une filière par rapport aux métiers d'intégration systèmes**, tant s'agissant de la conception des produits et que des services ;
- le **développement d'outils et de méthodologies de conception et la mise en place des systèmes d'homologation et de certification accélérés**, permettant dans un contexte national ou européen, de réduire le délai entre recherche fondamentale, innovation et diffusion de masse des nouvelles technologies ;

En termes de **thématiques de recherche**, le Groupe de travail a, à ce stade, identifié **cinq thèmes prioritaires** pour permettre de positionner la filière industrielle durablement dans une compétition mondiale :

- la **conception et le développement** (écoconception, cycle de vie des produits dont fiabilité et maintenabilité, recyclage, design...) ;
- les **matériaux**, notamment dans l'objectif d'allègement des structures et d'amélioration de la sécurité ;
- l'**énergie**, notamment le stockage de l'énergie et l'énergie motrice ;
- les **technologies de l'information et de la communication** (composants et logiciels) pour le contrôle commande, le contrôle et l'optimisation de l'énergie, l'intelligence embarquée et la communication véhicules/extérieur (infrastructures, services, autres véhicules...), l'optimisation globale et locale du réseau, la sécurité dynamique, l'intermodalité... ;
- les **sciences sociales** : évolution des besoins, modèles économiques, normes, législation,...

Les pôles de compétitivité (par leurs acteurs industriels, Etablissements de recherche, laboratoires et pouvoirs publics) doivent être au cœur du dispositif de R&D et d'innovation du secteur en mettant en place, en commun, des « feuilles de route » (roadmaps) partagées et des plateformes de R&D, d'essais, de validation des systèmes et de certification.

Le Groupe souligne également qu'une attention toute particulière doit être portée aux **aspects de propriété intellectuelle et industrielle et de normalisation**, qui sont aujourd'hui des faiblesses de nos entreprises, notamment des PMI et PME.

Par ailleurs, au-delà du financement de l'innovation en tant que telle, **le financement du déploiement et de l'industrialisation de ces innovations** qui permettent d'aboutir à des produits ou des procédés innovants, sont également des enjeux relevés par le Groupe de travail.

Rejoignant la thématique générale du financement des entreprises, cet enjeu nécessite cependant de réfléchir aux moyens de renforcer ou de soutenir également des innovations plus incrémentales ou organisationnelles.

iii. Développer le partenariat avec les opérateurs

Fortement liés à la commande publique, qui, pour certaines filières comme le ferroviaire, nécessite, au-delà des moyens, une programmation et une vision dans la durée, **deux enjeux identifiés par le groupe de travail tiennent aux capacités nouvelles qui pourront être données aux adjudicateurs publics en Europe :**

- de **prendre en compte le coût total de possession des matériels dans les appels d'offres**. Le coût d'usage et de recyclage représente 50% du TCO – Total cost of ownership et l'intégration de tels critères dans les appels d'offres, structurellement favorable aux équipements innovants, est cruciale pour éviter que les acteurs nationaux ne développent de nouveaux produits ou de nouveaux systèmes sans trouver un débouché rentable sur leurs marchés les plus proches ;
- de **partager les risques avec l'industrie** sur les programmes d'acquisitions porteurs d'innovations importantes (en particulier pour l'aéronautique).

iv. Renforcer les filières

L'ancrage en France des grands industriels du secteur, notamment de leurs principales unités industrielles, passe par la capacité à créer dans les territoires des « écosystèmes », permettant à ces grands acteurs de s'appuyer sur des tissus réactifs et dynamiques de partenaires, et non pas seulement de « sous-traitants ». La compétitivité de ces grands industriels passe en partie par celle des grandes filières, tout notamment celle du tissu de PME.

Le renforcement des filières, pour partie communes (notamment rang 3 et plus) aux divers secteurs de l'industrie des transports (par exemple : automobile et aéronautique), constitue donc une priorité, au travers de :

- **l'amélioration des relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants et la création d'une réelle notion de « filière »**, qui irrigue au-delà des principaux industriels et de leurs équipementiers.

Si les pôles de compétitivité sont des dispositifs naturels pour réaliser les écosystèmes et pérenniser leur ancrage sur le territoire, **les notions de « rénovation de filière » se déclinent avant tout à l'échelle nationale, voire à l'échelle européenne** dans certains domaines spécifiques, et nécessitent un dialogue renforcé entre les donneurs d'ordres et les sous-traitants, permettant notamment de partager vision et visibilité. Le Groupe de travail considère que l'implication de l'État est nécessaire afin de faciliter et d'organiser ce dialogue qui doit permettre :

- des **constats partagés** sur les grandes évolutions de chacune des filières,
- la mise au point **d'outils d'échange d'informations et de coopération**,
- des propositions **d'actions à lancer pour rendre la filière plus compétitive globalement**,

- **la cohérence et la synergie entre les actions « filières », particulièrement celles portant sur les rangs 3 et plus qui sont généralement « multi-filières ».**
- l'émergence, notamment grâce aux outils de consolidation mis en place par l'automobile et l'aéronautique avec la participation de la CDC et du FSI, dont pourraient s'inspirer d'autres secteurs, **d'acteurs de taille intermédiaire**, en capacité de devenir des partenaires de long terme des grands donneurs d'ordres, et d'animer le tissu des rangs 2 et plus.
- le **développement de nouvelles offres**, correspondants aux grandes évolutions, notamment technologiques et de services, de l'industrie des matériels de transport ;
- une **réflexion dans le domaine de l'innovation sur le partage des risques** entre assembleurs-constructeurs et équipementiers, et entre équipementiers rang 1 et les acteurs de rang 2 et plus.

v. **Maintenir et renforcer les compétences**

Le maintien et le renouvellement des compétences constituent des enjeux de première importance pour le secteur. **L'anticipation des mutations technologiques et des principales évolutions de marché doit permettre de définir les compétences et les métiers de demain** et de mettre en œuvre des dispositifs efficaces d'attractivité, de formation et d'adaptation pour maintenir et développer les compétences et les savoir-faire des hommes et des femmes au sein de cette industrie.

La durée du cycle d'investissement dans le domaine des transports de masse donne tout son sens à un tel travail, le rythme des évolutions que ce secteur aura à connaître étant compatible avec le temps que nécessite la mise en œuvre de tels dispositifs.

Pour être efficace, notamment en assurant une prise en compte multi-filières, ce travail doit **être mené au niveau des territoires, dans un cadre mobilisant les partenaires sociaux, organisations professionnelles de branche et organisations représentatives de salariés.**

**
*

Les chapitres I à III du rapport ont reçu l'accord de l'ensemble des membres du Groupe de travail, à l'exception des représentants de la CGT, qui ont souligné que le document délaisse encore trop d'aspects qui leur semblent essentiels à transformer, comme celui du poids des contraintes de rentabilité financière et la pression des actionnaires sur les critères de gestions. Si les propos qui leur sont attribués dans le document sont fidèlement restitués, ils regrettent vivement qu'ils ne se limitent qu'à cela. Ils pensent fermement que le rapport devrait être mieux porteur de ces éléments, en les approfondissant, pour pouvoir vraiment prétendre à un changement sur les questions de politique industrielles dans le matériel de transport. Ils considèrent que cette carence marque un manque certain d'ambition au regard des enjeux auxquels toute notre industrie de matériel de transport est confrontée.

IV. Les propositions

IV.1. Développer, en les liant plus étroitement, la recherche, l'innovation et l'industrialisation

Proposition : la « puissance publique », notamment l'Etat doit favoriser et accompagner le développement d'offres innovantes, s'appuyant sur l'approche « système » :

- soutien à des projets de R&D portant sur cette thématique, notamment dans le cadre des Pôles de compétitivité ;
- prise en compte de critères incitatifs dans les programmes financés par l'Etat, les collectivités et les grands opérateurs publics ;
- développement des partenariats opérateurs/industriels sur les marchés intérieurs et les marchés export.

Face à la concurrence, notamment des pays émergents, l'innovation constitue un des principaux leviers pour conforter et améliorer le positionnement de l'industrie nationale des transports.

Si la dimension technologique de l'innovation est naturellement majeure, elle ne peut à elle seule donner un avantage décisif aux acteurs nationaux. Les concurrents, largement soutenus par leurs pouvoirs publics, consentent eux-mêmes des efforts très importants en la matière, qui réduisent au fil du temps les écarts. A cela s'ajoutent des transferts de technologies des acteurs européens vers les pays émergents et des pratiques facilitant un accès rapide aux savoir-faire.

Maintenir et amplifier l'effort en matière de R&D est un impératif **mais des évolutions profondes doivent également être apportées pour formaliser de nouvelles offres innovantes, basées sur l'approche « système multi-modes » et dont le déploiement donnerait un avantage concurrentiel de long terme à nos industries.** Associant plusieurs acteurs industriels et des services, intégrant la totalité du cycle de vie du produit, ces offres de co-modalité intelligente permettraient la prise en compte de problématiques larges et une réponse aux enjeux de développement durable qui deviennent planétaires.

Les pouvoirs publics français, et plus largement européens, ont un rôle majeur à jouer afin de favoriser et d'accompagner cette innovation. En premier lieu, il conviendrait de soutenir les efforts de réflexions et de recherche et développement que ce concept appelle et qui passent par des programmes collaboratifs, associant industries de différents secteurs (exemple : ferroviaire/automobile), opérateurs et sociétés de services, notamment dans le domaine des technologies de l'information, et laboratoires de recherche.

Les pôles de compétitivité des transports (MOV'EO, I-trans, Aerospace Valley, Mer Paca, Mer Bretagne, EMC2 ..) devraient poursuivre un travail commun en ce sens, notamment fournir des lieux, des sites et dispositifs permettant l'intégration des différentes solutions

Au-delà de cette phase, l'Etat, les collectivités et les opérateurs publics ont également un rôle à jouer en incitant et en favorisant dans leurs appels d'offres des solutions de type multi-modes.

L'expérimentation et la démonstration sur le territoire de la validité de cette approche « systèmes » permettrait de préparer le déploiement à l'export, notamment en consolidant des partenariats entre industriels, sociétés et acteurs des services.

Dans ce cadre, les TICs constituent un outil essentiel de progrès pour les industries de transport. D'ores et déjà, de nombreuses applications sont mises en œuvre, qui demeurent toutefois insuffisantes. Seule une approche globale à l'ensemble des industries de transport est à même de lui permettre un saut de compétitivité. Dans cette perspective :

- **le développement de systèmes de transports dits « intelligents » et multimodaux doit constituer une priorité** pour les pouvoirs publics, tout notamment en saisissant les opportunités offertes par l'Emprunt national (notamment projet de route intelligente, projet Mobilité Multimodale Intelligente) ;
- **il est proposé de soutenir la mise en place d'outils informatiques aptes à intégrer les équipements proposés par les sous-traitants français dès la conception des nouveaux produits**, qui permettront notamment de renforcer les logiques de filières en induisant, dès cette phase de conception, des logiques d'apports mutuels de compétences et de compétitivité..

Proposition : l'effort en faveur de la R&D doit être amplifié et étendu, le cas échéant sous conditions notamment en termes d'emplois :

- **l'industrialisation sur le territoire national doit être prise en compte en même temps que la R&D dans l'appréciation des dispositifs de soutien aux entreprises ;**
- **les moyens alloués aux Pôles de compétitivités doivent être augmentés afin d'inciter les entreprises à accroître leurs dépenses de R&D et se coordonner pour créer des filières compétitives ;**
- **l'Emprunt national doit permettre de lancer des « grands programmes », à forte visibilité, permettant de préparer l'avenir.**

Si le secteur des transports se place aujourd'hui au tout premier rang français en matière de R&D, les comparaisons internationales montrent que ces efforts restent en deçà, au moins en volume, des dépenses consentis par les grands concurrents mondiaux.

Il est donc indispensable, sauf à se laisser distancer, que les efforts soient encore augmentés, avec l'objectif prioritaire de leurs impacts sur la production en France de produits innovants à fort contenu et donc sur l'emploi.

Le dispositif de crédit d'impôt recherche rénové en 2008 constitue un soutien public très significatif (30 % des dépenses de R&D) et d'une simplicité appréciée. Il faut toutefois noter la disparition des éléments d'incitation à l'augmentation des dépenses au fil du temps, et l'absence de lien entre d'une part aide à recherche et développement et, d'autre part, localisation de l'industrialisation : des innovations mises au jour avec le soutien public sont ainsi produites exclusivement hors du territoire national.

L'extension du champ du crédit d'impôt recherche aux dépenses d'industrialisation (ingénierie, prototypes, démonstrateurs, pré-séries pour essais, test, qualification des process,..) permettrait d'assurer le lien entre les deux activités, et favoriserait l'industrialisation sur le territoire des résultats des recherche qui y sont menées avec le soutien public. Afin de conforter cette cohérence d'ensemble, il devrait être envisagé de réserver le bénéfice du crédit d'impôt aux programmes comportant les deux volets, non seulement R&D suivant le schéma actuel, mais aussi industrialisation afin de favoriser la localisation de tout ou partie de la production sur le territoire.

Au-delà de cette mesure de portée générale, les pouvoirs publics, l'Etat bien sûr mais aussi les Collectivités, doivent mettre en place les **leviers nécessaires pour inciter plus fortement encore les entreprises à accroître leurs efforts de R&D**. A cet égard, les pratiques en vigueur dans nombre d'Etats montrent que les possibilités offertes par les règles européennes ne sont pas utilisées à plein en France, où les taux d'aide sont limités¹. Une augmentation des moyens alloués à la politique des pôles de compétitivité, qui avec le crédit d'impôt sont l'outil majeur d'accompagnement des efforts des entreprises, **permettrait cet effet de levier dès lors que les dépenses soutenues marqueraient une augmentation par rapport au niveau atteint par les acteurs au cours des exercices précédents.**

Au cours des décennies passées, l'Etat a joué un rôle majeur de développement du secteur des transports, en finançant des « grands programmes nationaux », qui ont permis à l'industrie nationale de prendre les premiers rangs mondiaux. Ces grands programmes ont également donné à nos concitoyens une image positive de ces secteurs et constitué un facteur favorable pour attirer les talents.

L'Emprunt national voulu par le Président de la République offre l'opportunité de renouer avec ces grands programmes, pour préparer l'avenir et redonner aux industries des transports une visibilité forte et positive auprès du public.

Ces industries (notamment ferroviaire, construction navale, aéronautique et spatial, automobile, mais aussi plus largement industries de l'électronique et des technologies de l'information) se sont fortement mobilisées pour proposer de tels programmes, dans lesquels elles sont prêtes à prendre une part importante.

Proposition : renforcer les pôles de compétitivité des industries du transport, améliorer leur efficacité, développer leur coopération, notamment en orientant leurs actions vers les thématiques stratégiques.

Le Groupe de travail a, à ce stade, identifié (cf chapitre III) **cinq thèmes prioritaires :**

¹ Il est notamment étonnant que la France n'utilise pas les dispositions ouvertes par l'encadrement des aides à l'innovation navale alors que les autres pays européens font jouer à plein ce régime.

- la **conception et le développement** (écoconception, cycle de vie des produits dont fiabilité et maintenabilité, recyclage, design...);
- les **matériaux**,
- l'**énergie**, notamment le stockage de l'énergie (par exemple véhicule électrique),
- les **technologies de l'information et de la communication** (composants et logiciels),
- les **sciences sociales** : évolution de besoins, modèles économiques, normes, législation,...

Il est nécessaire que les pôles de compétitivité du secteur se mobilisent autour de ces thématiques prioritaires et de leur intégration. De même, une orientation privilégiée des financements publics vers les projets relevant de ces thématiques doit être envisagée.

Les pôles concernés doivent rapidement se réunir afin de dégager, ensemble, les moyens d'articuler leurs actions sur ces sujets et de conforter leur efficacité. Le Groupe de travail EGI matériel de transport peut jouer un rôle de « Conseil d'orientation », avec l'objectif de parvenir rapidement à une « charte » signées par les pôles et organisant l'échanges d'information, les collaborations etc...

D'une façon plus générale, les pouvoirs publics doivent peser et mobiliser les moyens nécessaires afin que les pôles de compétitivité :

- se mobilisent plus fortement sur les **aspects de propriété intellectuelle et industrielle et de normalisation, qui sont aujourd'hui des faiblesses de nos entreprises, notamment des PMI et PME** ;
- confortent des **organisations par « filières »** ;
- soient des lieux **d'expérimentations avec les Collectivités locales** et de validation et vérification de la conformité des nouveaux dispositifs ;
- systématisent **l'évaluation des projets** et leur valorisation, y compris au travers de la prise en compte des bénéfices environnementaux attendus. A cet égard, il est nécessaire de développer des méthodes de quantification « standardisées » et des mécanismes de valorisation appropriés pour mieux prendre en compte la « valeur » économique des externalités positives que sont les réductions d'émissions de CO2 et de GES, et la diminution des consommations énergétiques.

Conformément au respect des engagements du Grenelle de l'environnement, des propositions sont étudiées, qui pourront s'intégrer dans la démarche actuelle de la Commission Européenne sur la définition de sa nouvelle politique de transport à horizon 10 ans et de la préparation d'un Livre Blanc en 2010.

Cette nouvelle « **compétitivité des filières industrielles du transport** » passe ainsi par trois nouveaux outils incontournables :

- une monographie européenne des méthodes de quantification et de valorisation des économies d'énergie et de GES du transport dans ces différentes composantes modales,

- des propositions de nouveaux systèmes de financement alternatifs, liés à une valorisation des économies d'énergie et de GES, telles les avances remboursables sur crédits carbone et la nouvelle génération de « Certificats blancs »,
- la mesure de l'impact de ces nouveaux outils sur les principales barrières au déploiement de la finance carbone dans le secteur des transports.

IV.2. Renforcer les filières

De nombreuses propositions et discussions ont eu lieu au sein du groupe, qui a souhaité se concentrer sur les aspects spécifiques au secteur des transports, et tout notamment des transports de masse, en termes de structuration des filières abordées.

Proposition : mettre en place des Codes ou charte de bonnes pratiques et des « lieux de partage »

A l'image de ce qui est actuellement fait dans la filière automobile, les filières doivent, **avec le soutien de l'Etat** mettre en place un dialogue renforcé, se traduisant **sous la forme de Codes ou chartes engageant l'ensemble des acteurs**. Ces actions de nature nationale doivent également être déclinées au niveau régional.

Les moyens doivent être recherchés pour **une meilleure prise en compte des acteurs de rang 2 et plus, ainsi que des entreprises transverses (ingénierie par exemple), souvent communs à plusieurs filières des industries des transports** (exemple : entreprises de la mécanique). Il convient d'éviter la dispersion des actions menées à leur bénéfice au titre de telle ou telle filière. Cette appartenance à plusieurs filières constitue une force (diversification, transferts de technologie) qui doit être mise à profit.

Proposition : mettre en place des outils pour consolider les acteurs intermédiaires

Le constat général du manque d'acteurs de taille intermédiaire, en capacité de « structurer » les filières, est général et s'applique aux industries des transports.

Après l'aéronautique (Aerofund I et II), l'automobile s'est mobilisée pour mettre en place avec l'Etat (FSI) un outil d'investissement en fonds propres, le FMEA, destiné à accompagner les initiatives et permettre la constitution de « champions » nationaux dans le domaine des équipementiers de rang 1.

Cette mobilisation s'étend aujourd'hui aux équipementiers de rang 2 et plus, avec la création d'un fonds spécifique doté de 50 M€. Dans le domaine naval, le GICAN indique la mise en place sur le modèle d'Aerofund, d'un fonds baptisé ATALAYA de 50 M€, destiné à promouvoir l'innovation dans le domaine naval et maritime en confortant les fonds propres des entreprises qui investissent dans des projets innovants.

Ces exemples ne sont certes pas reproductibles à l'identique.

Ils doivent toutefois conduire les différentes professions, et, en leur sein, les grands donneurs d'ordres, à engager une réflexion et l'Etat à inciter le FSI à rechercher la faisabilité de nouveaux dispositifs, par exemple dans la filière ferroviaire. Il importe que ces réflexions prennent en compte la dimension européenne, le rapprochement entre acteurs de pays différents étant parfois la seule possibilité pour faire émerger des entreprises capables de répondre à la concurrence, notamment asiatique.

Proposition : accompagner le tissu PMI/PME dans ses efforts pour améliorer sa compétitivité

- renforcer les efforts en faveur des actions « excellence industrielle » ;
- développer un dispositif de type « Guichet unique » de prise en charge individualisée des PMI.

Le tissu des PMI/PME dispose d'un potentiel important de gains de compétitivité, notamment au travers de l'acquisition de méthodes telles que le lean management. Des études diverses montrent que des gains de 10 à 20 % sont possibles. Ces PMI/PME ne peuvent seules mener ces actions d'amélioration, qui appellent l'intervention de spécialistes.

Les donneurs d'ordres, qui sont déjà parvenus à une certaine maîtrise de ces outils, doivent inciter les PME/PMI à s'engager fortement en ce sens. Ils doivent également se mobiliser pour les accompagner, par exemple sous forme de mise à disposition d'experts. L'Etat et les Collectivités doivent amplifier les efforts de soutiens, notamment sous forme d'aide au Conseil ou d'opérations collectives.

Plus largement, les PME/PMI peinent à se retrouver dans les dispositifs de soutien qui sont multiples. Elles doivent rechercher par elles-mêmes les solutions mises en place par les pouvoirs publics pour résoudre des problèmes qu'elles n'ont pas toujours les moyens d'identifier, si ce n'est trop tard, au travers des clignotants du chiffre d'affaires qui chute, des pertes qui s'accumulent,....

Les travaux du Groupe de travail sous-traitance automobile, mis en place par le ministre de l'industrie, Christian ESTROSI, ont ainsi mis en évidence la nécessité de mettre en place au niveau des territoires, sur la base de l'existant, des « Guichets uniques », mutualisant les réseaux pour offrir un interface unique et simple d'accès, capables de prendre en charge les problématiques PME/PMI de façon individualisée : identification au plus tôt des problématiques, élaboration de plans stratégiques, orientation vers les outils publics ad hoc, mobilisation de ces outils.

IV.3 Structurer au niveau des territoires une réflexion sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

Proposition : Développer les métiers et compétences de demain permettant le maintien de l'emploi et la création de nouvelles activités liées aux matériels et aux infrastructures innovants (en particulier dans le secteur de l'e-mobility) par une analyse prospective des besoins et l'identification des mutations industrielles au niveau des territoires. Mettre en place en conséquence les outils de formation et d'accompagnement des mutations pour maintenir les compétences et renforcer la compétitivité des filières.

Le maintien sur le territoire national de filières d'excellence passe notamment par la capacité à endiguer **la perte progressive, parfois irrémédiable dans certaines spécialités, du savoir-faire industriel**, notamment du fait de délocalisations inconsidérées ou de la disparition de certaines formations de pointe.

Il y a aujourd'hui une urgence à développer des **formations spécialisées** (enseignement technique, formations en alternance et/ou en apprentissage au niveau ingénieur...), centrées sur les spécialités basiques et émergentes (cf supra les thématiques prioritaires) constitutives des nouveaux savoir-faire.

Il s'agit également d'anticiper et d'accompagner les mutations technologiques qui impacteront fortement le secteur des transports.

Cette analyse à mener au niveau des régions s'appuie, en particulier, sur une approche multi-filières qui permet de croiser les besoins en compétences de filières en croissance, les potentiels offerts par certaines filières et les difficultés anticipées d'autres secteurs. Elle doit en particulier déboucher sur des formations au niveau local qui permettent d'accompagner les mutations et de renforcer la compétitivité des filières émergentes, en leur permettant de d'appuyer sur des bassins d'emploi performants et réactifs.

De telles analyses et formations doivent notamment prendre en compte les activités de service qui sont en aval de la filière (y. compris recyclage) ainsi que de maintenance des équipements qui deviendront, pour des matériels innovants et technologiquement complexes, un élément structurant des modèles économiques sous-jacents.

IV.4 Améliorer la compétitivité, face à une concurrence mondiale très forte

<p>Proposition : agir au niveau européen et international pour rétablir les conditions d'une concurrence loyale</p>
--

Nos industries doivent faire face à une concurrence qui parfois s'appuie sur des éléments de distorsion, impliquant les Etats eux-mêmes.

Au premier rang de ces éléments, figurent les « différences » tenant à la dimension sociale, avec pour résultat des coûts de production très bas obtenus au prix de conditions de travail très éloignées de celles en vigueur en France et plus largement en Europe, conduisant à une situation de « dumping social », notamment par l'absence de protection sociale dans certains pays.

Par ailleurs, notre industrie doit également faire face à la définition, l'évolution et l'application (en particulier par des mesures d'homologation spécifiques) des normes et règlements, à des fiscalités spécifiques, ou à des obstacles à l'accès aux marchés publics ou assimilés alors que les marchés français sont largement ouverts. Enfin, des soutiens directs massifs peuvent être apportés dans certains Etats à leur industrie à des fins d'exportation alors même que de tels soutiens sont interdits en France.

Ces pratiques, qui pénalisent la production et l'emploi en France et en Europe, doivent faire l'objet d'une action vigoureuse de l'Etat et de l'Europe afin d'y mettre fin.

Par exemple :

- il importe de concrétiser l'engagements pris par le Premier ministre à Brest le 2 décembre de faire savoir à la Commission qu'elle souhaite que soit menée une réflexion sur un instrument européen de défense commerciale dans la construction navale ;
- la France devrait étudier au plus vite la transposition en droit interne de la clause de réciprocité prévue par l'Union européenne dans l'Accord sur les Marchés Publics de 1994.

Le Groupe souligne également que la simple l'application stricte des nouvelles normes européennes sur les matériels de transport aurait le triple bénéfice de l'amélioration de la productivité du transport ferroviaire de fret, de la disparition de matériels anciens figeant le marché, et de la localisation en France de fabrication de ces matériels innovants et protégés par brevets.

Par ailleurs, il importe que toute révision des règles européennes en matière de concurrence, notamment sur les associations pour la R-D, les investissements productifs et la R-D, fassent l'objet d'une attention particulière au regard de leurs impacts en termes de compétitivité des acteurs implantés en Europe et soumis à une concurrence internationale.

Enfin, les Autorités Françaises devraient veiller à ce que les **financements de la BEI soient orientés vers l'industrie européenne et le développement d'activité sur le territoire européen. En particulier**, pour le financement d'infrastructures, le choix de performances élevées qui favorisent structurellement les matériels technologiquement innovants devrait être la règle.

Proposition : inciter les donneurs d'ordres à entraîner des sous-traitants à l'export

Au-delà des actions évoquées ci-dessus pour améliorer la compétitivité du tissu PME/PMI des sous-traitants, le positionnement à l'export des acteurs de rang 2 et plus des filières des industries de transport constituent une priorité.

Les donneurs d'ordres ont un rôle majeur à jouer en ce sens et l'Etat doit les mobiliser, par la mise en place d'un dispositif incitatif.

Il pourrait ainsi être envisagé que les critères d'attribution des accompagnements à l'exportation au grands groupes comportent un élément lié à l'effet d'entraînement sur des sous-traitants sur les marchés concernés.

IV.5. Mettre en place des outils de financement adaptés aux industries de cycle long

Proposition : Mettre en place des instruments financiers adaptés, notamment pour permettre l'introduction rapide en exploitation de matériels innovants

Les industries à « cycle long » (investissements massifs, temps de retour très long) peinent à trouver sur les marchés les moyens de financement adaptés, s'exonérant de la pression court terme de rentabilité. Cette difficulté est **aggravée lorsqu'il s'agit de financer des investissements innovants, présentant donc des risques supplémentaires par rapport à des solutions « éprouvées ».**

Les pouvoirs publics doivent, avec des partenaires privés (banques,..) mais aussi de type BEI, se **doter d'un instrument d'intervention permettant d'aider les opérateurs à mettre en œuvre des moyens de transport innovants**, tout notamment ceux permettant une avancée significative dans le contexte des objectifs du Grenelle. Ces accompagnements pourraient, par exemple, prendre la forme de garantie directe aux prêteurs ou de prêts « bonifiés » sans garantie autre que la propriété des matériels.

Au demeurant, le législateur a d'ores et déjà prévu dans la Loi GRENELLE I que « l'État étudie la **possibilité de mettre en place des prêts à long terme ou des garanties** pour faciliter l'acquisition du matériel innovant nécessaire par les opérateurs pour les nouvelles chaînes de transport de fret plus respectueuses de l'environnement ». Ce type de garantie fonctionne déjà pour les Partenariats Publics Privés.

Une solution immédiate serait d'examiner l'apport des fonds propres nécessaires à la création d'une « Rosco » (« Rolling Stock Company »), société dédiée à l'acquisition puis à la location-entretien de matériels innovants (desserte portuaire, ferroutage, trains longs, fret grande vitesse), porteurs de forte rentabilité sur le long terme mais non diffusés du fait de la saturation du marché par des matériels moins innovants et moins chers, freinant par exemple toute amélioration de la production et de l'offre ferroviaire pour le transport de marchandises.

Par ailleurs, le Groupe de travail a relevé la proposition du Groupe Régional Midi Pyrénées de **repenser les outils de couverture de change afin de les adapter aux contraintes économiques des industries à cycle long, notamment l'aéronautique**. Cette proposition doit être étudiée au plus vite.

IV.6. Accompagner le développement de nouvelles activités

Proposition : accompagner le développement de nouvelles activités, notamment dans le recyclage

Le secteur des industries des transports, de l'automobile à l'aéronautique, en passant par la construction navale, le recyclage des matériels (automobile, avion, navire, ferroviaire...) offre un très important potentiel de développement d'activités de recyclage, s'inscrivant pleinement dans l'objectif du Grenelle de l'environnement. L'intérêt de ce type d'activité réside également dans la possibilité offerte de récupération et de réutilisation de certains matériaux rares ou stratégiques. L'exemple du lithium des batteries qui seront utilisés en grande quantité dans les véhicules électriques et hybrides peut ainsi être cité.

Dans la filière automobile, la Directive VHU (Véhicule Hors d'Usage) constitue d'ores et déjà une contrainte qu'il faut réussir à transformer en opportunité, notamment par une élévation des savoir-faire des acteurs.

Dans les autres secteurs, quelques initiatives ont été prises qui doivent maintenant se généraliser, en particulier dans le domaine du ferroviaire (ex. spécification technique d'interopérabilité 'bruits' / Décision de la Commission du 23 décembre 2005)

Les pouvoirs publics doivent élaborer une politique industrielle spécifique à ce domaine, et favoriser le développement de ces activités : soutiens à la R&D, accompagnement de projets pilote, etc...

Annexe 1

Les propositions du Groupe de Travail Matériels de transport

I. Développer, en les liant plus étroitement, la recherche, l'innovation et l'industrialisation

- Favoriser et accompagner le développement d'offres innovantes, s'appuyant sur l'approche « système » :
 - soutien à des projets de R&D portant sur cette thématique, notamment dans le cadre des Pôles de compétitivité ;
 - prise en compte de critères incitatifs dans les programmes financés par l'Etat, les collectivités et les grands opérateurs publics ;
 - développement des partenariats opérateurs/industriels sur les marchés intérieurs et les marchés export.

- Amplifier et étendre l'effort en faveur de la R&D et de l'innovation, le cas échéant sous conditions, notamment en termes d'emploi :
 - l'industrialisation sur le territoire national doit être prise en compte en même temps que la R&D par les dispositifs de soutien aux entreprises ;
 - les moyens alloués aux Pôles de compétitivités doivent être augmentés afin d'inciter les entreprises à accroître leurs dépenses de R&D et se coordonner pour créer des filières compétitives ;
 - l'Emprunt national doit permettre de lancer des « grands programmes », à forte visibilité, permettant de préparer l'avenir.

- Renforcer les pôles de compétitivité des industries du transport, améliorer leur efficacité, développer leur coopération, notamment en orientant leurs actions vers les thématiques stratégiques.

II. Renforcer les filières

- Mettre en place des Codes ou charte de bonnes pratiques et des « lieux de partage » ;

- Mettre en place des outils pour consolider les acteurs intermédiaires ;

- Accompagner le tissu PMI/PME dans ses efforts pour améliorer sa compétitivité :
 - renforcer les efforts en faveur des actions « excellence industrielle » ;
 - développer un dispositif de type « Guichet unique » de prise en charge individualisée des PMI

III. Structurer au niveau des territoires une réflexion sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

- Développer les métiers et compétences de demain par :

- une analyse prospective des besoins et l'identification des mutations industrielles au niveau des territoires ;
- la mise en place en conséquence les outils de formation et d'accompagnement des mutations pour maintenir les compétences et renforcer la compétitivité des filières ;
- le développement de formations spécialisées (enseignement technique, formations en alternance et/ou en apprentissage au niveau ingénieur...), centrées sur les spécialités basiques et émergentes (cf supra les thématiques prioritaires) constitutives des nouveaux savoir-faire.

IV. Améliorer la compétitivité, face à une concurrence mondiale très forte

- **Agir au niveau européen et international pour rétablir les conditions d'une concurrence loyale ;**
- **Inciter les donneurs d'ordres à entraîner des sous-traitants à l'export**

V. Mettre en place des outils de financement adaptés aux industries de cycle long

- **Mettre en place un instrument d'intervention permettant d'aider, par exemple sous forme de garantie directe aux prêteurs ou prêts « bonifiés », les grands opérateurs à mettre en œuvre des moyens de transport innovants ;**
- **Etudier l'apport de fonds propres nécessaires à la création d'une « Rosco » (« Rolling Stock Company »), société dédiée à l'acquisition puis à la location-entretien de matériels innovants ;**
- **Repenser les outils de couverture de change afin de les adapter aux contraintes économiques des industries à cycle long, notamment l'aéronautique.**

VI. Accompagner le développement de nouvelles activités

- **Accompagner le développement de nouvelles activités, notamment dans le recyclage**

Annexe 2

Les personnes associées aux travaux du groupe de travail

Entreprises/organismes	NOM
ALSTOM	Marc AMBLARD
VALEO	Jacques ASCHENBROICH
FIF	Jean-Pierre AUDOUX
Valdunes	Jean-Pierre AUGER
FAURECIA	Philippe AUMONT
CGPME	J. BASTARD
ALSTOM	Jacques BELTRAN
AIRBUS	Fabrice BREGIER
Plastic Omnium	Laurent BURELLE
BENETEAU	B. CATHELINAIS
ALTRAN	Yvan CHABANNE
CLIFA	Claude CHAM
Renault Trucks	Stefano CHMIELEWSKI
CFDT	José CLARYSSE
PMTC	P. COLIN
FAURECIA	Yann DELABRIERE
CGT	Jean-Jacques DESVIGNES
DGAC	Nathalie DOMBLIDES
FIEEC	Sabah DOUDOU
Fédération Plasturgie	Armelle DUMONT
DASSAULT	Charles EDELSTENNE
FIN	Jean-François FOUNTAINE-PAJOT
EADS	Louis GALLOIS
CGT	D. GENESTE
FIEEC	Laurent GOUZÈNES
FSI	Hervé GUYOT
STX France	Jacques HARDELAY
SAFRAN	Jean-Paul HERTEMAN
CGIET	Philippe HIRTZMAN
CFDT	François HONORE
ALSTOM	Juliette LANGLAIS
CGT	Thierry LILLIER
MODALHOR	Philippe MANGEARD
MOV'EO	Luc-Alexandre MENARD
CFDT	MILAN
GIFAS	Guillaume MUESSER
RENAULT	Patrick PELATA
GICAN	Fabrice THEOBALD
MEDEF	F. REMOUE
EUROCOPTER	Alain ROLLAND
GIFAS	Guy RUPIED
FO	Jean-Yves SABOT
Michelin	Jean-Dominique SENARD
Frein Rail	Eric TASSILY
MEDDM	Bertrand THEYS

Aerospace Valley
CFTC
CGC
PSA
I-trans
SOFIRED
THALES
ZODIAC

Jean-Marc THOMAS
J. THOUVENEL
VAN CRAEYNEST
Philippe VARIN
Jean VERRIER
André VIAU
Luc VIGNERON
Olivier ZARROUATI