

L'EXCELLENCE FERROVIAIRE FRANÇAISE

La demande mondiale du transport de voyageurs et de marchandises va exploser d'ici à 2050, poussée par les besoins des pays émergents, et une urbanisation croissante. Cette tendance mondiale est porteuse de progrès, mais aussi de risques. Il nous appartient de rendre cette croissance durable et de veiller à l'empreinte environnementale qui lui est induite.

Aussi, la filière ferroviaire doit se saisir de cet enjeu pour affirmer la pertinence de ses solutions de mobilité globales et durables, à travers un bilan carbone maîtrisé, un usage frugal des infrastructures et des espaces, une décongestion des flux, la sécurité. et l'accessibilité pour tous.

**NOUS SOMMES À UN MOMENT CLÉ POUR LE
TRANSPORT FERROVIAIRE,
ACCENTUONS ENSEMBLE NOS EFFORTS
POUR UNE MOBILITÉ DURABLE EN FRANCE
ET DANS LE MONDE**

Partout, nous sommes capables de mobiliser nos compétences au meilleur niveau pour la coordination des autorités organisatrices, l'ingénierie, la réalisation et la gestion d'infrastructures, la fourniture de matériels roulants et d'équipements, les opérations et la maintenance.

Pour relever ce défi mondial, la filière française poursuit trois ambitions : développer sans cesse sa compétitivité et ses capacités d'innovation, faire coopérer ses métiers pour proposer une vision globale, promouvoir avec les pays partenaires des relations confiantes orientées vers l'avenir.

L'interprofession est déterminée à consolider une filière solidaire, attractive et capable de répondre aux besoins des territoires et des entreprises, avec des solutions performantes pour les voyageurs et le transport de marchandises.

Nous sommes enfin convaincus que c'est en continuant d'innover en France, véritable terrain d'excellence, oeuvrant à un transport ferroviaire toujours plus performant, connecté et plus durable; que nos offres resteront convaincantes demain sur tous les continents.



Nicolas JACHIENT

Président
de Fer de France

L'IDENTITÉ FER DE FRANCE

LIEU D'ÉCHANGE ET DE RASSEMBLEMENT DES ACTEURS DE LA FILIÈRE FERROVIAIRE FRANÇAISE

Fer de France est un organisme interprofessionnel qui fédère **l'ensemble des acteurs publics et privés du rail** : pouvoirs publics, autorités organisatrices, opérateurs de transport de passagers et de marchandises, gestionnaires d'infrastructures, industriels et sociétés d'ingénierie.

Sa vocation est de mettre l'excellence et l'expertise de la filière ferroviaire française au service **de visions globales et d'ambitions communes en France et à l'international**.

Engagé pour la transition énergétique et la maîtrise des changements climatiques, Fer de France affirme **l'enjeu du transfert modal vers les modes propres**. Le ferroviaire est l'un des modes les plus efficaces en termes d'énergie, de bilan carbone, de décongestion, d'usage modéré des espaces.

STIMULATEUR D'ACTIONS D'UNE FILIÈRE FERROVIAIRE SOLIDAIRE, GLOBALE ET INNOVANTE

La force de la filière est dans la force de ses acteurs, dotés chacun d'une stratégie propre. Fer de France stimule l'initiative avec pour objectif d'améliorer ensemble ce qui peut bénéficier à tous. Et encourage les coopérations **créatrices de valeur**.

Ensemble, les membres de la filière représentent **une somme de compétences et d'expériences développées dans le monde entier** et sur chacun des points clés de la chaîne de valeur. À l'écoute de milliers d'acteurs, les membres de

Sa sûreté ajoute à son efficacité sociétale.

Fer de France veut aussi valoriser **l'efficacité des structures partenaires** de la filière comme les pôles de compétitivité, les universités, les écoles, ainsi que les instituts de recherche technologique.

Fer de France **privilégie l'expression commune**, le travail d'innovation et son influence internationale, qui préparent **la définition des nouveaux standards** réglementaires et technologiques, sources de compétitivité.

Fer de France **encourage l'émulation**, facteur de progrès commun. Sa volonté d'établir des convergences entre les acteurs français du ferroviaire s'inscrit **dans le strict respect des règles stimulantes de la concurrence**, y compris entre ses membres.

Fer de France contribue, sur tous les continents, à élaborer avec leurs clients des solutions spécifiques de mobilité.

“ Deux priorités : accroître l'efficacité du système ferroviaire français par des propositions et actions concrètes, et améliorer l'efficacité des acteurs de la filière à l'exportation. ”

LES 11 MEMBRES

ALSTOM



UNE GOUVERNANCE RESPONSABLE

La gouvernance de Fer de France s'organise autour d'un **comité stratégique** qui réunit les Présidents de ses membres et fixe les grandes orientations. Celles-ci sont pilotées et mises en œuvre par un **comité opérationnel** animé par le Délégué



général. Ce comité s'appuie sur les travaux de **commissions thématiques**.

DES COMMISSIONS POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE LA FILIÈRE

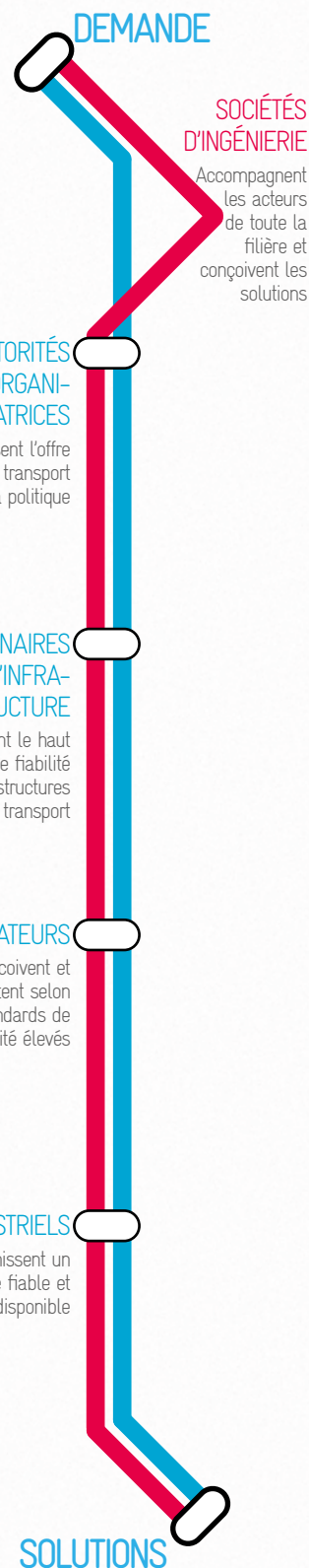
Les acteurs français sont en concurrence sur certains marchés mondiaux. Ceci n'empêche pas de travailler aux leviers communs qui accroissent leur efficacité : promotion des savoir-faire sur tout le système ferroviaire, accueil de délégations ou de dirigeants étrangers, actions de notoriété. Fer de France et sa **commission Export** initient des actions de promotion communes. Un partenariat avec Business France permet l'accompagnement des petites entreprises de haute valeur de la filière et les aide à renforcer leur notoriété internationale. Fer de France est le relais naturel des pouvoirs publics et de la diplomatie française pour les questions ferroviaires. Enfin Fer de France cherche à améliorer les outils de financement export avec les partenaires de la filière (pouvoirs publics, Bpi France).

La **commission Plan de charge** vise à identifier les fluctuations naturelles de l'activité, de façon à anticiper avec efficacité les conséquences en emplois et compétences que la filière doit développer.

La **commission Veille stratégique** a recréé le **Comité de haut niveau pour la normalisation (CHN)**, et élabore, sur la base d'échanges entre les membres de Fer de France, des propositions partagées dont certaines peuvent être relayées vis-à-vis des pouvoirs publics français ou européens.

La **commission Formation** encourage les échanges réguliers entre l'interprofession et les Ecoles et Universités actives dans le domaine ferroviaire. L'objectif est de rendre plus attractif l'enseignement supérieur français ferroviaire, d'anticiper les évolutions à 5 ans et d'accompagner sa dimension internationale. En parallèle, le **cycle Moisson-Desroches** des jeunes dirigeants du ferroviaire a pour objectif de préparer de futurs cadres dirigeants qui seront capables d'anticiper les évolutions de leur secteur.

La **commission Innovation** de Fer de France a pour objectif d'accélérer certaines ruptures, de faciliter les coopérations lorsqu'elles créent de la valeur, notamment sur des sujets qui nécessitent une approche système. Elle encourage des chantiers prioritaires comme le développement de l'économie numérique dans les processus de production, la modernisation des processus des essais ferroviaires, la diminution du coût du cycle de vie. Elle associe les partenaires académiques aux programmes.



DE LA DEMANDE DE
MOBILITÉ À LA RÉPONSE
INDUSTRIELLE :
FER DE FRANCE EST
PRÉSENT SUR TOUTE LA
CHAÎNE DE VALEUR

PRÉSENT SUR TOUTE LA CHAÎNE DE VALEUR

POUR DÉTERMINER L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

La chaîne de valeur du transport public commence par les autorités organisatrices des transports. Fer de France réunit les pouvoirs publics (**Ministère chargé des Transports**) et les autorités organisatrices, en charge de la définition des offres de transport, regroupées au sein de l'**Association des Régions de France (ARF)** et du **Groupe des autorités responsables de transport (GART)**.

En France, plus de 350 autorités organisatrices de transports sont responsables de la définition des politiques de transport, des échelons urbains aux échelons régionaux. Elles ont développé un haut niveau de compétences sur la coordination des besoins et les délégations de service public. Elles confient majoritairement l'exploitation de leurs réseaux à des opérateurs publics ou privés. Elles sont également à l'origine d'un mécanisme de financement original des transports du quotidien associant les entreprises.

POUR EXPLOITER DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

Les opérateurs sont représentés par l'**Union des transports publics et ferroviaires (UTP)**, syndicat professionnel regroupant les entreprises de transports publics et ferroviaires. Elle a pour mission de représenter la profession pour développer l'offre de transport, de défendre les intérêts collectifs des entreprises, et de gérer les conventions collectives du secteur.

Le **Groupe Eurotunnel** est le conces-

sionnaire de l'infrastructure du tunnel sous la Manche et opérateur ferroviaire de marchandises. Il gère la liaison fixe transmanche par tunnel, plus long tunnel ferroviaire du monde à sa construction. Il exploite « le Shuttle », autoroute ferroviaire reliant le Royaume Uni au continent européen. Le tunnel accueille les trains à grande vitesse reliant la France, la Belgique et le Royaume Uni et des trains de marchandises.

Le **Groupe RATP** est le gestionnaire et exploitant de son réseau historique et multimodal à Paris, en étant présent sur tous les modes de la mobilité collective : réseau express régional, navette aéroportuaire, métro conventionnel et automatique, tramway, bus. Le groupe se développe également en France et à l'international où il co-exploite des réseaux ferroviaires et routiers.

SNCF, est l'entreprise ferroviaire publique française. Premier acteur européen de grande vitesse avec plus de 50 % du marché, elle est aussi un exploitant de référence pour les transports péri-urbains et régionaux. Elle est un acteur majeur du transport de marchandises en Europe. Et son groupe, via Keolis et Geodis, opère sur tous les continents en réalisant 25% de son CA hors de France.

SNCF Réseau gère, exploite et modernise le réseau ferré français, dont il assure l'égal accès aux entreprises ferroviaires. Chaque jour, 15 000 trains transportent 5 millions de voyageurs et 25 000 tonnes de marchandises. **SNCF Réseau** pilote un grand plan de modernisation du réseau, plaçant la sécurité comme priorité absolue.

POUR FOURNIR DES SOLUTIONS DE TRANSPORTS

Les industriels sont représentés au sein de Fer de France par la **Fédération des Industries Ferroviaires (FIF)**, représentant l'ensemble des activités de l'industrie ferroviaire au travers de ses 280 entreprises adhérentes. Elle représente toute la chaîne industrielle ferroviaire : constructeurs de matériel roulant ingénieries, équipementiers ferroviaires, industriels de la voie et de la signalisation, les essais.

Alstom conçoit et propose des systèmes, équipements et services pour le secteur ferroviaire. Alstom offre la gamme de solutions la plus large du marché – des trains à grande vitesse aux métros et tramways – des solutions de maintenance et de modernisation ainsi que des solutions d'infrastructure et de signalisation. Alstom, dont le siège est basé en France, est présent dans plus de 60 pays et emploie actuellement 32 000 collaborateurs.

POUR ACCOMPAGNER LES ACTEURS DE LA FILIÈRE

Tout au long de la chaîne de valeur, les sociétés d'ingénieries interviennent pour définir les besoins et apporter une expertise de haut niveau. Les grandes signatures de l'ingénierie ferroviaire française en font l'une des plus puissantes dans le monde : Egis, Systra, Assystem, Artelia, Setec et d'autres. Toutes sont membres de **Syntec Ingénierie**, fédération de plus de 1250 entreprises de l'ingénierie, exerçant une activité d'assistance ou d'études techniques, de conseil en technologie, de contrôle ou d'inspection.

PENSER LES MOBILITÉS SUR TOUS LES CONTINENTS

Les membres de Fer de France ont une activité de rayonnement mondial. L'interprofession est présente, par au moins un des membres de Fer de France, au sein de 106 pays couvrant ainsi 91% de la population mondiale.

En Italie, Alstom exploite Italo, rame à grande vitesse articulée et motorisation répartie. Le premier réseau TGV africain, au Maroc, sera un système Alstom. SNCF est leader des mobilités en Europe.

Transdev est le premier acteur privé en Allemagne tandis que RATP Dev met en œuvre des métros sur tous les continents, à Séoul, Alger et Bombay. Keolis gère une dizaine de réseaux ferrés dans quatre pays européens, en Australie, aux États-Unis et en Inde.

Siemens France, membre de la FIF, a installé en France son centre d'excellence mondial du véhicule automatique léger et tandis que Valenciennes accueille un centre d'excellence ferroviaire associant industriels et universités. Bombardier et Alstom ont développé et construit en France des trains régionaux polyvalents et modulables sur un ou deux niveaux.

Dans le domaine du fret ferroviaire, Eurotunnel exploite entre la Grande-Bretagne et la France la plus importante autoroute ferroviaire du monde.

L'ingénierie française dispose de références dans plusieurs centaines de villes. Les sociétés d'ingénierie, membres de Syntec-Ingénierie, sont présentes sur tous les continents. Plus d'un métro sur deux dans le monde fait appel à une ingénierie française, en partenariat avec les industriels du monde entier.

Dans Fer de France, les autorités organisatrices (ARF, GART) ont développé avec les opérateurs et les industriels des modes de coordination, de gestion de projets et de contractualisation performants. Elles mettent ce savoir-faire au service de coopérations décentralisées avec les états ou municipalités partout dans le monde.

Fer de France est également engagé dans des coopérations profondes, solidaires et durables. En termes d'emploi, les activités françaises de l'interprofession génèrent 60 000 emplois hors de France. Ainsi, Alstom a développé des co-entreprises en Afrique du Sud avec Gibela, avec TMH en Russie ou encore Cital en Algérie...

L'EXPERTISE FRANÇAISE
PRÉSENTE DANS

30%

DES TRAMWAYS
DU MONDE

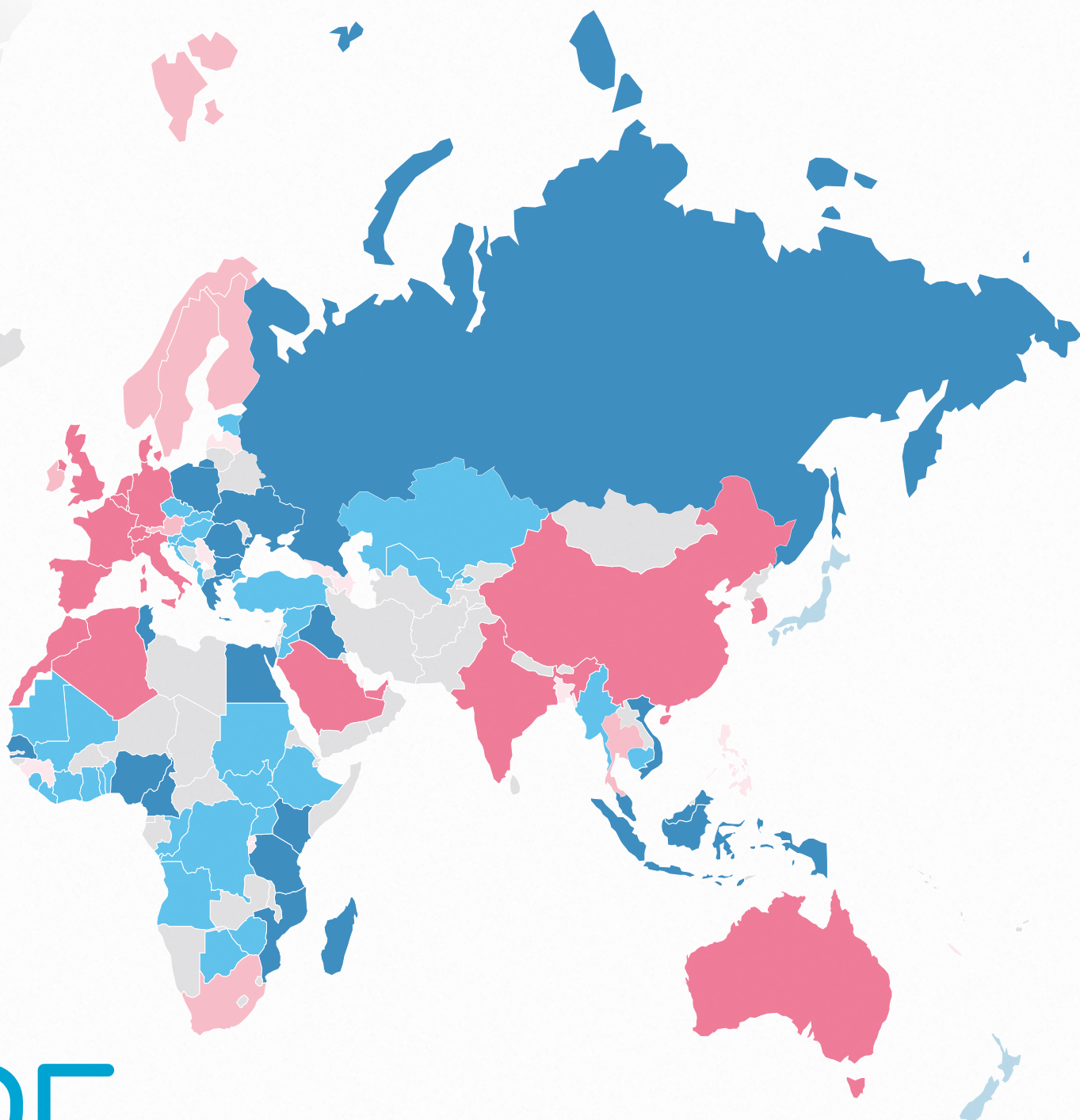
Leaders mondiaux, les acteurs français, industriels ou opérateurs membres de l'UTP (RATP, Transdev, Keolis) sont actifs dans 30 % des 250 réseaux de tramway récents ou modernisés. Avec 24 réseaux domestiques, la France porte leur expertise au plus haut niveau. Leurs prestations et leurs matériels sont aujourd'hui utilisés sur les cinq continents. Les 1 800 tramways Citadis d'Alstom facilitent ainsi la mobilité des habitants de plus de 43 villes dans le monde.

ACTIVITÉS FERROVIAIRES
DES MEMBRES FER
DE FRANCE PAR TYPE
ET PAR PAYS (2015)

- Tous les membres de la filière
- Opérateurs de réseaux et industriels
- Industriels et sociétés d'ingénierie
- Industriels
- Sociétés d'ingénierie
- Opérateurs de réseaux

GLO-
BALI-
-ITE

PRÉSENT SUR TOUS LES CONTINENTS



35 Mds
d'€

DE CHIFFRE D'AFFAIRES
ANNUEL

7.5 Mds
d'€

DE CHIFFRE D'AFFAIRES
À L'EXPORT

300 000
EMPLOIS

SY- NER- GIE

574.8
km/h

UN RECORD DU MONDE DE VITESSE SUR RAIL ET UNE VICTOIRE COLLECTIVE

Financée par SNCF, RFF et Alstom, la campagne de record du monde sur rail en 2007 représente une victoire collective. Plusieurs acteurs de la filière ferroviaire se sont regroupés pour démontrer le niveau de performance de leurs technologies les plus récentes, pourtant déployées sur les trains de série. Bogies d'une extraordinaire stabilité, pantographe Faiveley innovant autopiloté et asservi à la vitesse, chaîne de traction asynchrone performante ont établi ce nouveau record à 574,8 km/h. Durant les essais, 300 ingénieurs et techniciens représentant tous les acteurs de la filière ont additionné leurs savoir-faire pour atteindre une performance inégalée jusqu'ici.



“ En partageant les problématiques communes, les acteurs français du ferroviaire se donnent les capacités de mieux coordonner tous les maillons de la chaîne de transport, de développer les innovations attendues par le marché et de gagner en compétitivité. ”

DES INITIATIVES POUR ENTRAÎNER LES PME DE LA FILIÈRE

Le rôle des grands groupes du ferroviaire dans la mobilisation d'un réseau de PME capables de se développer sur les marchés internationaux est déterminant. Ces PME portent en effet une partie de la force d'innovation et de développement de la filière. Fer de France articule donc toutes ses actions avec celles des fédérations professionnelles et de leurs grands acteurs pour aider ce développement et encourager l'émergence d'entreprises de taille intermédiaire. Notamment grâce au dispositif Pacte PME auquel sont associés les grands groupes industriels ferroviaires français et les opérateurs, et grâce au fonds de développement Croissance Rail abondé par la filière et géré par Bpi France.

Fer de France soutient les initiatives qui visent à **développer une relation mature et créatrice de progrès entre donneurs d'ordre et fournisseurs**, notamment grâce à la Charte de 2010 définissant dix bonnes pratiques à appliquer entre grands donneurs d'ordres et PME.

Il s'agit ainsi de passer du « moins disant » au « mieux disant » sur le cycle de vie et la performance du système, de développer conjointement

des solutions innovantes ou d'intégrer les fournisseurs dans l'amélioration des processus. L'apport de l'e-economie est également une piste d'actions pour **favoriser la coopération dématérialisée** sur les processus essentiels : supply chain, collaboration sur les projets, gestion des données du cycle de vie, partage de maquettes numériques.

EXPORTER L'EXCELLENCE

Fer de France souhaite renforcer l'excellence de la filière, levier de son efficacité à l'international. Il encourage les initiatives du type Croissance Rail, un fonds d'investissement de 40 millions d'euros alimenté par Alstom, Bombardier Transport, SNCF Participations, RATP et Bpifrance. Le but de Croissance Rail est de favoriser l'émergence de PME et d'ETI innovantes, capables d'agir sur les marchés internationaux. Fer de France a signé une convention de partenariat avec Business France pour promouvoir la filière ferroviaire à l'export. La plateforme internet anglophone www.French-Rail-Industry.com sur laquelle les entreprises du secteur peuvent publier la carte d'identité de leur entreprise et les liens pour faire connaître leurs solutions, a également été développée. Fer de France co-organise avec Business France des actions collectives. Lors d'Innotrans 2014 à Berlin les 3 pavillons France communs, parmi les plus importants du salon, ont donné aux entreprises françaises une très forte présence vis-à-vis des donneurs d'ordre du monde entier.

LE FERROVIAIRE AU COEUR DE L'EFFICACITÉ FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le mode ferroviaire représente moins de 1% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

23% DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE dues à la combustion de carburant concernent les transports

Dans un scénario «au fil de l'eau», les émissions de gaz à effet de serre émis par les transports vont doubler d'ici 2050

+184% du volume de TRANSPORTS DE VOYAGEURS d'ici 2050, en raison de l'augmentation de la demande de mobilité portée par les pays en développement et l'expansion des agglomérations mondiales

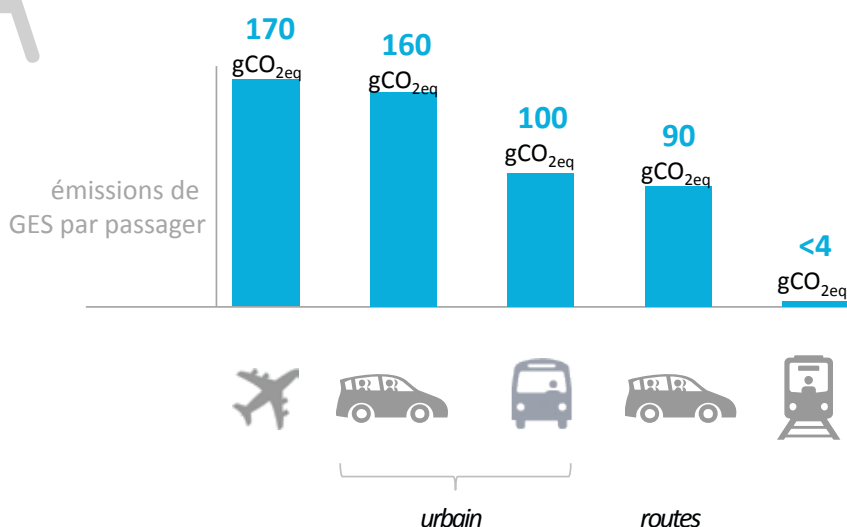
Pour relever les défis de la transition énergétique et combattre les effets négatifs du changement climatique, Fer de France veut affirmer le report modal vers le mode ferroviaire comme une des plus efficaces solutions en matière de respect de l'environnement.

Construire la mobilité durable ne peut en aucun cas se réduire au seul développement de la voiture propre. Dans les transports du quotidien et de courte distance, les solutions de mobilité offertes par les transports collectifs sont les plus efficaces : un train de banlieue n'émet qu'entre 6 et 20 grammes d'équivalent CO₂ par passager au kilomètre, contre près de 150 pour le passager d'une voiture. Sur la dernière décennie, la voiture a réduit de 5% ses émissions unitaires de gaz à effet de serre, là où le train affiche un résultat 6 fois meilleur (-30 %).

Le transport ferroviaire répond pleinement aux enjeux de la métropole durable : concentration des infrastructures, préservation des espaces, lutte contre le bruit... Il contribue à réduire la congestion urbaine, dont le coût est estimé à près de 1% du produit intérieur brut mondial. Généralement peu coûteux, le mode ferroviaire met la mobilité à la portée de tous. Enfin, il apporte une sécurité inégalée.

Dans les transports de moyenne distance entre grandes métropoles, le train émet également près de 10 fois moins de gaz à effet de serre qu'un vol court courrier, et près de 5 fois moins qu'une voiture.

“ Leurs faibles externalités donnent aux modes ferrés un rôle irremplaçable. Ils contribuent à réduire la congestion urbaine, dont le coût est estimé à près de 1% du produit intérieur brut mondial. ”



COÛTS ET ÉMISSIONS DE CO₂ PAR PASSAGER.KM EN FONCTION DES MODES

COMPETITIVITE

“ Coordonner davantage et valoriser les efforts de R&D au sein de la filière permettra d'accélérer l'industrialisation des innovations ”

INNOVER SUR TOUTE LA CHAÎNE DE VALEUR

Face aux enjeux du mass-transit, la RATP, Alstom et Siemens France ont développé à Paris la première automatisation d'une ligne de métro préexistante sans interrompre le trafic. De leur côté, pour répondre aux enjeux du développement durable, la RATP et Alstom ont contribué au projet de système de tramway à efficacité énergétique maximisée (STEEM), réduisant de 16 % sa consommation énergétique.

Pour améliorer la productivité des systèmes ferroviaires, SNCF s'engage également sur l'optimisation de la maintenance du réseau et de sa disponibilité.

Enfin, pour maximiser la productivité du fret ferroviaire, Alstom, Faiveley, SNCF et Vossloh Cogifer ont participé au projet

Marathon visant à faire circuler le plus long train de marchandises d'Europe. Un partenariat entre SNCF Réseau, Alstom, CEF, Railtech, Vossloh Cogifer et Ifsttar a permis d'expérimenter fin 2013 la pose et l'exploitation d'une voie béton sans ballast et sans traverses entre Serqueux et Gisors. Et pour optimiser les processus de maintenance du réseau, SNCF Réseau a déployé désormais l'usage de drones.



COORDONNER LES EFFORTS D'INNOVATION

Pour relever les défis d'un marché de plus en plus concurrentiel, les acteurs de la filière ferroviaire mettent en œuvre des initiatives d'innovation et d'investissements industriels.

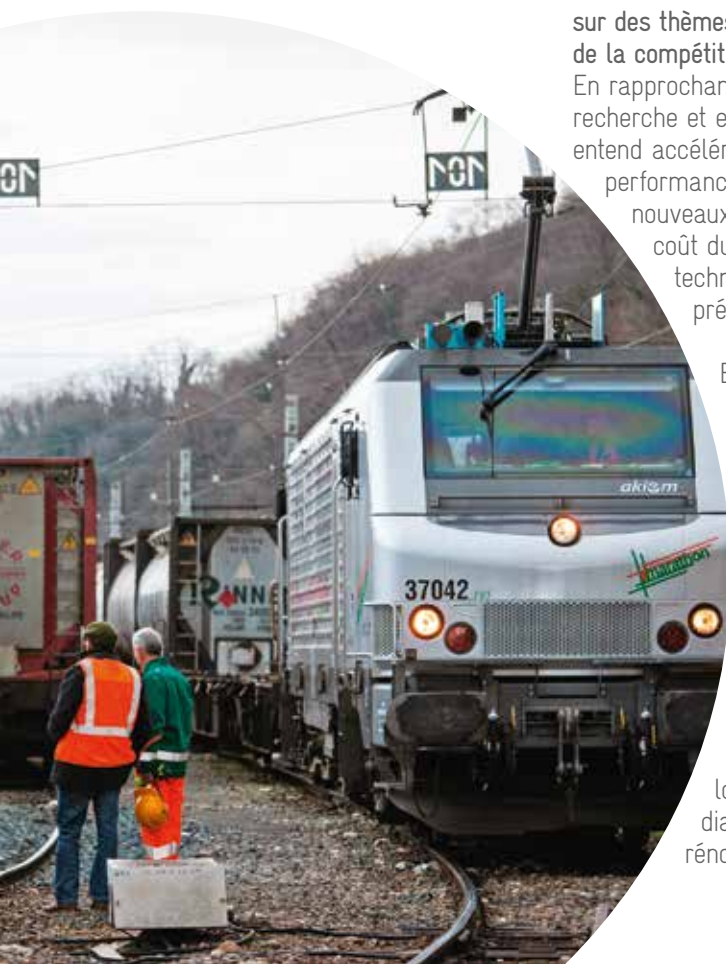
Pour prolonger les efforts propres de ses membres, Fer de France s'est engagé avec l'institut de recherche Railenium et le pôle de compétitivité ferroviaire Itrans dans une démarche d'accélération des processus d'innovation sur des thèmes de recherche au service de la compétitivité du mode ferroviaire. En rapprochant organismes de recherche et entreprises, Fer de France entend accélérer des thèmes comme la performance des essais, les nouveaux matériaux, la baisse du coût du cycle de vie et les techniques de maintenance préventive...

Enfin, l'animation par la FIF de quatre **clusters ferroviaires** permet de regrouper à l'échelle des territoires l'ensemble des savoir-faire de la chaîne des transports : études, infrastructures (tunnels, ponts, routes), signalisation et automatismes, matériel roulant, systèmes électroniques, solutions logicielles, support, test, diagnostic, maintenance et rénovation.

Enfin, pour gagner en compétitivité, Fer de France promeut également la e-economie dans la filière afin de favoriser la coopération dématérialisée sur des processus essentiels.

SE CONNECTER DANS LA VILLE

Dans des mégapoles toujours plus denses et toujours plus connectées, les enjeux de la mobilité sont énormes : coordonner des flux de passagers très denses avec des circulations de trains, métros et tramways à cadence élevée. Fer de France est à ce titre membre de Vivapolis, la marque française de la ville durable à l'international. Le groupe SNCF et leurs partenaires ont lancé en 2013 le « Lab Mass transit ». Objectif : innover, pour conjuguer les performances des trains, la gestion des nœuds du réseau, le fonctionnement des gares multimodales, et les services digitaux qui rendent le passager acteur de son voyage. Les sociétés d'ingénierie et de nombreuses entreprises innovantes modélisent des technologies de pointe pour des villes durables comme à Santiago du Chili et Astana dans le cadre de Vivapolis.



“ Stimulateur d’actions, Fer de France facilite la mise en œuvre de formations adaptées aux demandes des clients partout dans le monde, aux contraintes et aux opportunités des politiques environnementales, ainsi qu’aux évolutions technologiques. ”



RENDRE LA FILIÈRE PLUS ATTRACTIVE

Pour **gagner en compétitivité**, l’interprofession doit anticiper les besoins en matière de formation, rendre la filière plus attractive pour les étudiants et promouvoir un esprit de filière parmi les collaborateurs.

étudiants étrangers, notamment ceux des pays où la filière engage des opérations de développement.

Tous les acteurs de Fer de France accueillent des jeunes en formation.

Avec l’aide des acteurs de la filière, Fer de France développe les formations aux métiers du ferroviaire dans le système éducatif français, en créant des socles communs de formation pour répondre aux évolutions du secteur, depuis les opérateurs jusqu’aux ingénieurs les plus pointus. Riche de près de **50 000 ingénieurs et cadres supérieurs**, la filière ferroviaire élargit en effet son offre de formation à un grand nombre de métiers.

Le Technicampus de SNCF forme chaque année 10 000 stagiaires aux techniques du matériel roulant avec les outils les plus innovants : e-learning, réalité virtuelle, ateliers-école. La pépinière Transdev propose quant à elle des formations en contrat d’alternance ou en contrat à durée indéterminée. Et la RATP a développé un simulateur de conduite de métro, à la pointe de la technologie, qui révolutionne les méthodes d’apprentissage.

Il faut promouvoir la filière et la rendre plus attractive pour les jeunes français mais aussi pour les

RES-
PON-
-SABI-
LITE

Moisson-Desroches



Cycle des Jeunes dirigeants du ferroviaire

LE CYCLE MOISSON-DESROCHES POUR PROMOUVOIR L’ESPRIT DE FILIÈRE

Fer de France pense qu’une des clefs de transformation de la filière est de donner aux futurs dirigeants, à un moment clef de leur parcours, l’occasion d’un travail transverse et décloisonné. Fer de France a donc initié en 2014 la première promotion du cycle Moisson-Desroches, cycle destiné aux jeunes dirigeants du ferroviaire. Cet échange interprofessionnel de haut niveau a été baptisé du nom de Pierre-Michel Moisson-Desroches, ingénieur français né en 1785, qui avait compris – avant les autres – l’intérêt stratégique du chemin de fer.

L’objectif des participants est de travailler sur les enjeux collectifs dans un contexte mondialisé et face à une demande globale : interactions dans la filière, concurrence internationale et intermodale, tendances émergentes de la mobilité, innovation.

Les stagiaires suivent un cursus de conférences et visites sur une année, avec une ouverture internationale. Ils élaborent en groupes des mémoires de travail sur des thèmes stratégiques.

Tout ceci favorise pour chacun une vision plus transverse et plus exacte du mode ferroviaire de son « écosystème ».



@Fer_de_France



www.vivapolis.fr



www.french-rail-industry.com

FER DE FRANCE

21, rue d'Alsace
75010 PARIS

www.ferdefrance.fr
contact@ferdefrance.fr

