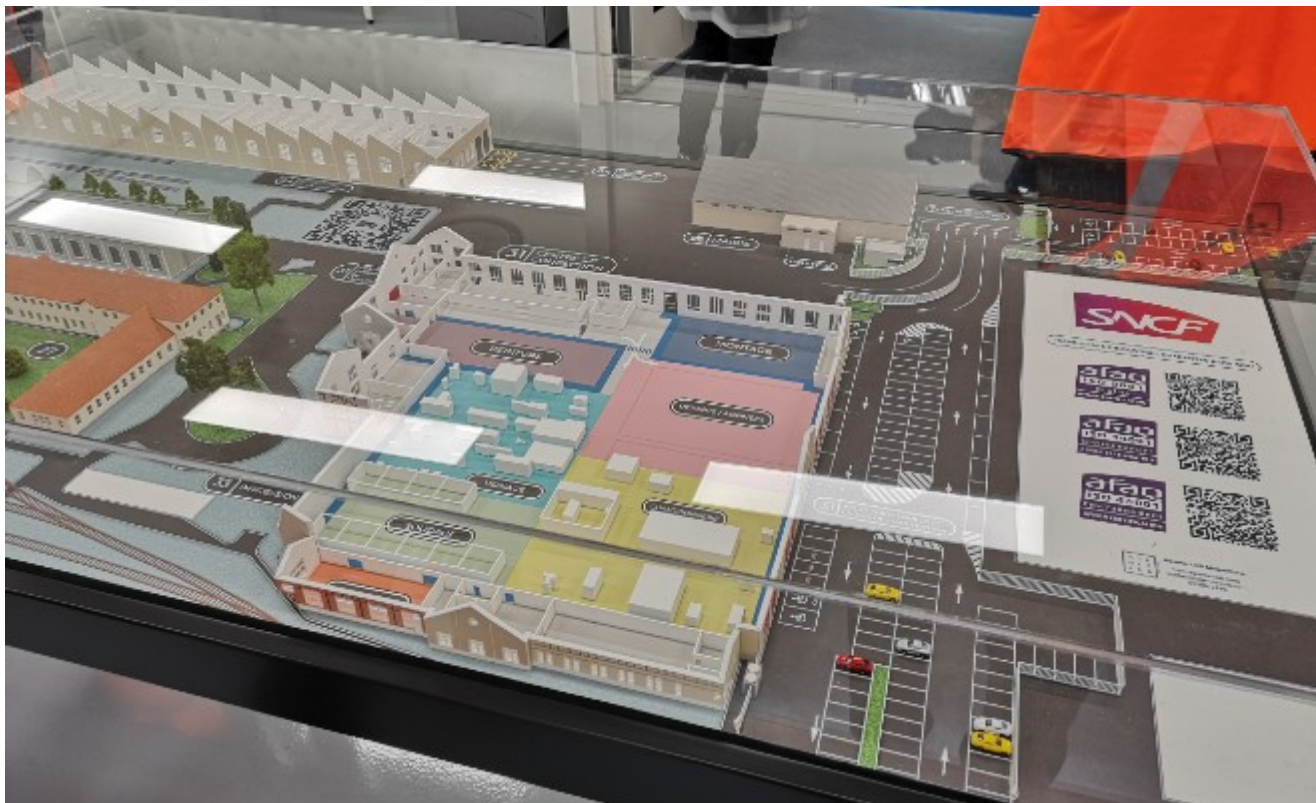


## Politique | Ferrocampus : une étape franchie vers la concrétisation



Faire du technicentre de Saintes un pôle de formation, d'entretien et d'innovation permettant de répondre aux besoins des nouveaux métiers du ferroviaire, telle est l'ambition de la Région à l'horizon 2025. Lancé en janvier 2020, le projet de Ferrocampus vient de franchir une nouvelle étape vers sa concrétisation. La collectivité et la SNCF ont signé le 2 octobre une « lettre d'intention » fixant le calendrier et les modalités des travaux. Une association rassemblant les partenaires privés du Ferrocampus sera créée dans la foulée, à l'occasion de la séance plénière de la Région ce lundi.

Le projet est bel et bien sur les rails. Pour preuve, le président de la Région Alain Rousset s'est déplacé le 2 octobre en personne sur le technicentre de Saintes, dont il a visité les locaux. Le technicentre saintais réalise la maintenance des TER de Nouvelle-Aquitaine mais également le démantèlement d'anciens matériels roulants. Sa partie industrielle (avec de la production de pièces, à destination de la maintenance) est considérée comme un centre d'excellence au niveau national dans trois domaines d'activités : le levage (expertise et interventions en 48h max.) ; confections de pièces 3D en petites séries ; logistique industrielle, notamment sur la préparation de kits prêts à monter à destination des autres technicentres de maintenance. L'ambition commune de la Région et de la SNCF est d'associer à cette expertise, un volet formation ainsi qu'un volet recherche et développement. Objectif : faire du pôle de Saintes un site unique en son genre en France.



*La maquette du technicentre de Saintes : au premier plan, la partie industrielle (usinage de pièces, soudure, peinture, etc.), au fond à gauche la partie maintenance des trains. Le futur centre de formation et de développement est représenté par le rectangle blanc à droite*

« On sait que les métiers de la maintenance sont un enjeu stratégique pour demain. On sait aussi que la filière va avoir un besoin croissant dans tous les corps de métiers, du CAP au Master, du technicien à l'ingénieur », argumente Alain Rousset. Il n'oublie pas non plus le 1,2 milliard d'euros investis par la Région pour rénover le réseau ferroviaire régional vieillissant. « On voit aujourd'hui combien la rénovation coûte cher. Il nous faut de la recherche pour trouver les mobilités de demain – pas seulement pour faire des économies sur les rénovations, mais pour être en capacité d'anticiper les travaux de demain. Si on ne le fait pas, la France aura toujours du retard », estime l'édile, qui pense aux avancées en la matière de certains voisins européens. En termes d'innovation, le président de la Région pense aussi bien à la conversion des trains diesels pour d'autres motorisations plus vertueuses, qu'à des « solutions » pour limiter les impacts de l'activité ferroviaire sur l'environnement. « On ne peut plus mettre du glyphosate aux abords des voies, il faut trouver une alternative pour les nettoyer », donne-t-il comme exemple.

Des intentions qui vont dans le sens des idées de Jean-Pierre Farrandou, le président directeur général de la SNCF : « Dans le cadre de la transition écologique, les enjeux sont forts pour le ferroviaire et les mobilités en général. Il y a une urgence à la fois écologique et économique pour nos filières. Nous allons très vite avoir à répondre à des questions comme : comment on se passe du diesel sur nos trains ? Il y a-t-il une autre manière de faire du chemin de fer et laquelle ? Une chose est sûre : la SNCF ne peut plus faire toute seule ».

## Des engagements d'industriels nationaux

La lettre d'intention signée le 2 octobre entre la Région et la SNCF prévoit justement de mettre dans la boucle différents partenaires : organismes de formation, CFA, écoles d'ingénieurs, Universités de Bordeaux et de La Rochelle, fédérations professionnelles mais également des entreprises françaises du ferroviaire et de l'aéronautique. Parmi elles, des groupes comme Thalès, Bombardier, Alstom, Saft-Total ou encore la filiale française du japonais Hitachi. La dizaine de partenaires privés vont se constituer en association, actée le 5 octobre lors de la séance plénière de la Région. La mission du collectif est de faire venir d'autres adhérents susceptibles de faire croître le projet. L'objectif est notamment de créer des partenariats pour mettre en place des formations et des technologies, dont des projets d'innovations communes. En tant que membre fondateur, la Région compte « mettre en œuvre une convention pluriannuelle d'objectifs et de moyens pour permettre à l'association d'atteindre ses objectifs ».

## Ouverture en 2025

De son côté, la SNCF s'est engagée, via la lettre d'intention, à proposer des stages, des contrats en alternance aux diplômés des écoles partenaires, ainsi que la mise à disposition de ses experts dans le cadre des formations. Elle met notamment à disposition deux voies en fin de quai à visée expérimental et de formation. Elle participera également à la « réalisation d'expérimentations » sur son réseau et à « la qualification de nouveaux projets innovants ».

La lettre d'intention du 2 octobre formalise également le calendrier des travaux. Avec pour commencer les modalités d'acquisition du terrain de la SNCF par la Région, qui fait l'objet de tractation depuis début 2020. Le processus devrait être finalisé courant 2021. Les premières formations pourraient d'ores et déjà être accueillies sur le site de maintenance, pour monter en importance à l'horizon 2023. Le Ferrocampus devrait rentrer dans sa

phase de maîtrise d'oeuvre en 2022. Des travaux de réhabilitation du site sont à prévoir jusqu'en 2025. En fonction des avancées, le Ferrocampus pourrait officiellement ouvrir en 2024 ou 2025.

Anne-Lise Durif

*Crédit Photo : Anne-Lise Durif*  
*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 05/10/2020*

*[Url de cet article](#)*