



# Alstom-Siemens: pourquoi le Français ne peut pas laisser passer le train

Par [Sébastien Pommier](#), publié le 26/09/2017 à 12:21 , mis à jour à 13:32

**Les deux constructeurs européens sont en passe de se marier. Après des années de rumeurs, "l'Airbus du ferroviaire" est enfin sur les rails.**

C'était il y a un peu moins d'un an. Le PDG d'Alstom, [Henri Poupart-Lafarge](#) et l'ancien secrétaire d'Etat à l'Industrie, Christophe Sirugue, sortaient de la préfecture de Belfort, dossier sous le coude et sourire en coin.

Satisfaction et soulagement dans les deux camps après l'annonce d'un plan de sauvetage visant à maintenir l'activité dans le berceau français du ferroviaire. Un plan dessiné dans l'urgence et [des TGV censés circuler sur des lignes Intercités](#). Mais avec une activité sanctuarisée, il n'y avait plus lieu de discuter.

## Un deal peut en cacher un autre

Seulement, pendant que les Français déraillaient sur le rôle de l'Etat dans cette affaire, les concurrents d'[Alstom](#) préparaient le coup d'après. Un deal pouvant en cacher un autre, des discussions ont eu lieu ces derniers mois entre [le Canadien Bombardier](#) (dont le siège européen est en Allemagne) et l'Allemand [Siemens](#) pour un rapprochement. Avec dans la tête de ce dernier, le projet de construire deux *joint-venture*, l'une sur le matériel ferroviaire, l'autre dans la signalisation.

Dans ce remake de "trois entreprises pour un couffin", Siemens joue sur du velours. L'Allemand est en position de force, notamment grâce à son activité signalisation, bien plus rentable que le matériel roulant (dans le milieu on parle d'une marge à deux chiffres), qui fait de Siemens le leader mondial sur ce segment. Pour Alstom, il ne fallait pas prendre le risque de voir un duo se constituer sur un marché aussi concurrentiel.

"On sent bien qu'il y a de l'envie des deux côtés, y compris côté français où il s'agit de ne pas corneriser Alstom face à une fusion Siemens-Bombardier, fait remarquer à L'Express Arnaud Aymé, associé au cabinet Sia Partners. Le marché est de plus en plus mondialisé, ce mariage est donc une très bonne chose. Il y aura peut-être des décisions difficiles, mais pas forcément davantage qu'avec un Alstom seul, et cela ouvre beaucoup de nouvelles perspectives".

## La pression chinoise

Après une tentative avortée en 2015, cette année semble la bonne pour la création de "l'Airbus du rail". Pourtant, les discussions entre les deux entités franco-allemande sont restées très discrètes. Si tout est parti d'une dépêche d'agence jeudi dernier, les milieux d'affaires bien informés n'ont eu vent de l'opération qu'il y a "trois semaines, pas plus", indique à L'Express un observateur avisé.

"Au départ, ça semblait bien engagé pour Siemens et Bombardier, indique une autre source proche du dossier. Les dirigeants d'Alstom ont certainement eu peur de se retrouver isolés. Ils auraient été en grand danger".

L'arrivée de la concurrence chinoise sur le marché européen, n'est sans doute pas totalement étrangère à ce revirement. En novembre 2016, l'opérateur national, la China Railway Rolling Stock Corp (CRRC), met un pied en République Tchèque, s'achète Skoda Transportation et formule ses premières offres notamment en Macédoine. Un coup de force, qui n'a pas échappé aux pouvoirs publics. "Nous sommes confrontés à une concurrence chinoise très pressante, expliquait alors Christophe Sirugue dans Les Echos. Le groupe CRRC pèse plus à lui seul que Siemens, Alstom et Bombardier réunis". "Nous ne pouvons pas ignorer le risque" de voir l'industriel chinois se servir de sa nouvelle filiale tchèque comme d'un cheval de Troie pour pénétrer le marché européen, expliquait-on à Bercy.

D'où la nécessité de prendre les devants et d'inciter les deux opérateurs historiques du marché européen, Alstom et Siemens, à se remettre autour de la table. "A l'échelle mondiale, la concurrence est forte entre constructeurs ferroviaires, reconnaît Bertrand Mouly-Aigrot, associé au cabinet Archery Strategy Consulting. L'acteur chinois à une surface financière très importante qui lui permet de proposer des solutions de financement à ses clients, de financer plus d'innovation. Pour

rester dans la course, la taille est un atout". Siemens pèse un peu plus de 7 milliards d'euros, Alstom légèrement moins. Séparément, les deux ne peuvent rien face à la trentaine de milliards de dollars que vaut aujourd'hui sur le marché la CRRC.

## "Le politique est un catalyseur"

Pour marier les deux européens, il ne manquait plus qu'un lien, plus politique cette fois, de nature à accélérer le processus. Amorcé sous la précédente mandature, le rapprochement Paris-Berlin sur "l'Airbus du rail" s'est donc concrétisé sous l'impulsion d'Emmanuel Macron. Avant la réélection d'Angela Merkel, un émissaire français s'est rendu en Allemagne pour soutenir le projet. Il a obtenu le "feu vert pour approfondir le dossier", rapportait jeudi le quotidien [Les Echos](#).

"Il n'est pas certain que le politique ait un poids suffisant pour forcer la décision, estime Bertrand Mouly-Aigrot. Cela fait plusieurs années que les réflexions sur la consolidation en Europe sont engagées, que les différents scénarios sont étudiés. Le politique a cependant joué un rôle de catalyseur, d'accélérateur".

Toujours est-il que la construction d'un Airbus du ferroviaire était bel et bien dans les cartons du nouveau gouvernement. Dans la lettre de mission envoyée début août par le Premier ministre à sa ministre des Transports [Elisabeth Borne](#), que L'Express a pu consulter, le 4e point est on ne peut plus clair: "Vous veillerez par un programme d'intervention et de soutien de l'État, à structurer les filières industrielles à l'image de la filière aéronautique". Toute ressemblance avec des personnes ou des entités existantes ne serait que purement fortuite...