



Alstom-Siemens : le futur Airbus du rail ?

Par Dominique Baillard

Diffusion : mardi 26 septembre 2017

Le rapprochement du constructeur ferroviaire français Alstom avec son concurrent allemand Siemens Mobility est en bonne voie. L'opération aboutira à la naissance d'un géant européen.

C'est le but de la manœuvre. « Enfin ! » a-t-on envie de s'exclamer, car cela fait des années que ce projet dort dans les tiroirs des deux groupes. Il y a trois ans, les politiques français traumatisés par le rachat de la branche énergie du fleuron français par l'Américain GE l'évoquaient comme un ultime et finalement impossible recours.

On en a reparlé à mots couverts au moment du psychodrame de Belfort quand l'usine Alstom a failli fermer faute de commandes publiques. Mais cette fois semble la bonne. Les deux dirigeants concernés, les gouvernements, les actionnaires, tous sont prêts à faire le grand bond. Le temps presse, la Chine a déjà fait émerger son champion national, CRRC qui s'est installé d'emblée sur la plus haute marche du podium en termes de chiffres d'affaires.

Un frein pour l'expansion internationale de CRRC

La création d'une telle entité, « *c'est un véritable coup de frein pour l'expansion internationale du groupe chinois, selon l'expert Arnaud Aymé de SIA Partners, ils (les Français et Allemands, ndlr), ont tiré les leçons du passé* ». Dans les années 2000, Siemens, Bombardier et Alstom se sont livrés une guerre féroce pour décrocher des parts du marché chinois de la grande vitesse ferroviaire. Alstom s'est retirée du jeu. Les autres y ont laissé des plumes. C'est-à-dire des transferts de technologie qui ont permis de les évincer plus vite qu'ils ne sont arrivés. Et aujourd'hui le marché chinois est le domaine réservé des industriels... chinois !

Pour éviter la répétition de ce scénario mortifère, Alstom et Siemens Mobility s'associent pour être plus forts. Les perspectives en Chine sont moins juteuses maintenant, mais d'autres marchés émergent. Les pays du Golfe par exemple s'équipent en ce moment en trains et en métros, précise Arnaud Aymé.

Les représentants des salariés français d'Alstom ont-ils raison de redouter la casse sociale ?

Un accord de maintien de l'emploi est prévu pour quatre ans. Les deux industriels présentent une certaine complémentarité de leurs gammes de matériel roulant, mais c'est vrai qu'à moyen terme les sites spécialisés dans la signalisation pourraient s'avérer en partie redondants, reconnaît l'expert de SIA Partners. On peut aussi voir le verre à moitié plein en envisageant une redistribution des activités en cas de chute des commandes plutôt que des fermetures pures et simples.

C'est ce destin funeste que redoutait Alstom quand il a réalisé que Siemens était en train de discuter d'une alliance avec l'autre poids lourd européen, Bombardier. Le groupe est coté au Canada, mais il est européen en termes d'emplois et de marchés. C'est notamment l'annonce de ces négociations qui a accéléré la prise de conscience et le mouvement d'Alstom.

L'annonce intervient au moment où le président Emmanuel Macron présente son projet de rénovation de l'Europe, hasard ou coïncidence ?

On ne sait pas si les entreprises et l'Élysée se sont concertés sur le calendrier, mais une chose est sûre : les projets de ces industriels coïncident comme par magie avec ceux des politiques. Dans la feuille de route que le Premier ministre Édouard Philippe a adressée cet été à Elisabeth Borne, chargée des Transports, il lui recommande de « *structurer les filières industrielles à l'image de la filière aéronautique* ».

Ce futur Airbus du rail, s'il roule comme prévu, sonne comme une première mission accomplie.