

Economie

Alstom et Siemens créent l'Airbus du rail

La formation d'un géant du ferroviaire s'apprête à secouer l'Europe industrielle

Pierre-Alexandre Sallier

Mardi à Paris, dans l'attente de la consécration du regroupement des activités ferroviaires d'Alstom et Siemens, les plus optimistes voulaient croire à la constitution d'un «Airbus du rail». D'autres, à l'instar de l'ancien ministre Eric Woerth, se demandaient si le TGV n'allait pas «devenir allemand». Des craintes liées à la complexité de ce mécano industriel qui doit constituer le deuxième fabricant de trains au monde, une activité annuelle de 16 milliards d'euros.

Un mariage très politique

«Depuis la fin du printemps, Siemens discute avec tous les grands du secteur - Alstom mais aussi Bombardier», rappelle Xavier de Buhren, gérant du fonds de placement Mirabaud Equities France. Le déclencheur? Le regroupement, par Pékin, de ses usines de locomotives dans CRRG, un géant parapublic de 183 000 employés et 40 milliards d'euros de ventes annuelles.

Le rapprochement reflète également l'évolution de l'agenda politique de part et d'autre du Rhin.



Le M2, qui a changé la vie des Lausannois, est un produit Alstom.

KEYSTONE

Le fabricant du Pendolino et du M2

● Installé à Neuhausen am Rheinfall, Alstom emploie 70 collaborateurs en Suisse. La marque française se cache derrière le train InterCity Pendolino - celui qui donne le tournis entre Neuchâtel et Bienne. Mises en service à partir de 2009, une douzaine de rames sont en circulation.

Le groupe a également livré les 15 trains sur pneumatiques Metropolis du métro lausannois, mis en service en 2008. Alstom

fournit aussi les rails, l'alimentation électrique et la signalisation pour un fonctionnement entièrement automatique de la ligne M2. A Zurich, un consortium entre Alstom et Bombardier produit pour les transports publics (VBZ) 82 tramways surbaissés «Cobra».

De son côté, Siemens Mobility - division du géant allemand concernée par la fusion avec Alstom - a livré cinq locomotives de fret Vectron à la

compagnie BLS Cargo. Dix autres doivent arriver au cours de l'hiver, tandis que la société RailCare en a commandé sept l'an dernier. Siemens fournit également des équipements de gestion du trafic ferroviaire - systèmes de guidage, postes d'aiguillages - présent dans les tunnels du Saint-Gothard et du Ceneri, mais aussi sur la ligne des Transports de Martigny et Région qui rejoint la Haute-Savoie. **P.-A.S.A.**

Angela Merkel comme Emmanuel Macron ont répété leur volonté de relancer l'intégration européenne à partir de fleurons industriels, inspirés par l'aventure Airbus.

Le calendrier hexagonal offrirait une fenêtre unique: l'Etat français doit choisir de rendre - ou de payer - des parts dans Alstom «empruntées» il y a trois ans pour lui permettre de verrouiller 20% des droits de vote. Un rôle hérité du sauvetage du constructeur du TGV par les services du ministre Arnaud Montebourg, alors qu'un pan entier du groupe - les équipements pour centrales électriques - était vendu à General Electric. Une cession qui s'était traduite, en Suisse, par le licenciement de près du quart des 5500 employés de de l'ex-Alstom Suisse.

Depuis, les priorités de Paris ont changé en 2017. «L'Etat a dit qu'il ne dépenserait pas un milliard d'euros pour rester coactionnaire d'Alstom», décrypte le gérant de Mirabaud.

Alstom «joue sa survie»

Hier soir, les détails d'un mariage aux enjeux très différents de part et d'autre du Rhin étaient encore attendus. Pour Siemens, les trains et leur équipement représentent environ 8 milliards sur un chiffre d'affaires total de 80 milliards d'euros. A l'inverse, les 7 milliards d'euros annuels de matériel ferroviaire sont la raison d'être de ce

qui reste d'Alstom. «L'un se sépare d'une division, l'autre joue sa survie face aux Chinois», résume Xavier de Buhren.

Et nulle n'est plus concernée que Belfort - berceau d'Alstom, à une demi-heure de la frontière suisse. Selon la presse française, Paris aurait obtenu le maintien des emplois d'Alstom en France durant quatre ans, ainsi que l'installation du siège du nouvel ensemble dans l'Hexagone.

La Suisse est concernée

Cette alliance franco-allemande laisse - pour l'instant - sur le côté les activités ferroviaires du québécois Bombardier. «Ce constructeur est très présent en Allemagne et, réuni avec Siemens, il aurait dépassé 70% du marché ferroviaire en Allemagne - inacceptable aux yeux des autorités de la concurrence», explique Xavier de Buhren.

Cette recomposition de la géographie industrielle européenne concernera également la Suisse. Non seulement en raison de la présence de Bombardier, qui vient de prononcer 650 licenciements en juin dernier dans ses usines vaudoises et zurichoises. Un autre pilier de l'industrie helvétique - Stadler Rail, qui représente 700 emplois et un peu plus de deux milliards de ventes - devra ferrailer avec deux géants. L'un chinois, l'autre européen.