

Le marché donne peu de chances aux trains

Philippe Rodrik

Journaliste économique



Bombardier? Décidément, cette marque rappelle avant tout des difficultés aux voyageurs et aux transporteurs suisses. Que ce soit les passagers de Swiss ou ceux des CFF. La nouvelle étape du jour, dans le démantèlement du groupe canadien Bombardier, met toutefois une autre réalité en évidence: le marché donne peu de chances aux trains.

Ou plus exactement, dans le cas présent, aux constructeurs de matériel roulant ferroviaire.

Du coup, la branche ne cesse de se consolider. Aujourd'hui, le français Alstom se trouve sur le point d'absorber le canadien Bombardier. Il s'avère urgent de se renforcer, alors que la demande en matériel roulant flambe, sans que cela ne dope la rentabilité de l'activité, bien au contraire. Les autorités européennes de la concurrence devraient elles-mêmes en prendre conscience. Après l'échec, l'an dernier, de la fusion d'Alstom avec l'allemand Siemens, celle avec Bombardier bénéficiera probablement d'un traitement nettement plus favorable. Une donnée majeure milite en ce sens.

«La demande en matériel roulant flambe, sans que cela ne dope la rentabilité de l'activité»

Si Bombardier et Alstom convoiaient maintenant en justes noces, leur idylle commencerait avec un chiffre d'affaires d'environ 18 milliards de dollars en tout, contre 34 milliards de dollars pour le chinois CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation). Les soucis de préserver la concurrence, sur le marché des trains à grande vitesse, perdent dès lors une bonne part de leur pertinence, quoi que puisse en penser une commissaire européenne à la concurrence, comme Margrethe Vestager.

À cela s'ajoute un enjeu majeur, autant en France qu'en Allemagne: préserver la concurrence certes, mais aussi des dizaines de milliers d'emplois. Ces objectifs simultanés conduisent déjà depuis des années Alstom et Bombardier à alterner les profils: un jour concurrents, un autre partenaires dans un appel d'offres. Cette flexibilité nuance les règles du marché, tout en contribuant parfois aux atouts des trains à grande vitesse contre le transport aérien court-courrier. L'environnement s'en portera probablement un peu mieux et les futures générations apprécieront.

Lire en page 17