



Bombardier assume son célibat

Après le "mariage" Siemens Alstom, Bombardier Transport n'a officiellement aucune velléité de s'unir avec des concurrents. Le président pour la France, Laurent Bouyer, assure que la spécialisation des sites industriels et la stratégie d'investissement dans la R&D permettent au groupe de gagner en compétitivité et d'affronter la concurrence.

Officiellement, Bombardier Transport n'est pas intéressé par un mariage à la Siemens Alstom. *"Nous sommes dans une logique de partenariats construits, nourris et d'opportunités"*, a martelé Laurent Bouyer, président de Bombardier Transport France lors de l'inauguration du SurferLab le 25 octobre 2017 à Valenciennes.

Et de citer les partenariats stratégiques et commerciaux en cours avec Alstom sur le RER NG où le constructeur bénéficiera d'un tiers de ce "marché du siècle" d'1,75 milliard d'euros (371 rames) signé en janvier 2017. Ce train nouvelle génération est actuellement en phase de conception pour des premières livraisons prévues en 2021.

Laurent Bouyer a également évoqué la coopération des deux groupes sur le RER A et les métros fer ou encore l'offre commune déposée en décembre pour la nouvelle génération de métros. Le président de Bombardier ne *"voit pas de raisons pour que ce partenariat s'arrête"* en dépit du mariage avec Siemens, avec lequel le constructeur a également passé des accords (hors de France)...

Une pluie de commandes en France

Officiellement toujours, Bombardier est confiant sur son avenir. D'abord, le groupe a enchaîné les succès en France avec la première commande de son Omnéo Premium pour la région Normandie (40) dont les premières rames seront livrées fin 2019, mais aussi des commandes supplémentaires du Francilien et du Regio 2N dont les premiers trains à deux étages circuleront en Île-de-France à partir du 8 décembre 2017 sur la ligne R du réseau Transilien. La Région en a commandé 125 sur un total de 301 en France.

Quant au Francilien, après les déboires des débuts en 2010, les nouvelles commandes – 277 à ce jour – démontrent à la fois, la fiabilité de ce matériel et la satisfaction de la Région et d'Île-de-France Mobilités comme des voyageurs, selon Bombardier. Ces commandes confortent aussi le constructeur dans sa compréhension des besoins et lui permettent en même temps de *"retrouver un certain équilibre économique"*.

Résultat, le site de Crespin près de Valenciennes a une visibilité sur son plan de charge jusqu'en 2021.

Une restructuration qui renforce Crespin

Autre motif de satisfaction, le plan de transformation en cours du groupe qui conduit à une spécialisation des sites industriels. L'usine de Crespin (2000 personnes en comptant les intérimaires et les consultants) n'a pas été touchée par la baisse des effectifs, et se voit même renforcée dans sa mission de conception du matériel roulant et de développement des services de maintenance et de rénovation.

"Nous avons deux objectifs : continuer à nous transformer et continuer à investir", a insisté Laurent Bouyer lors de l'inauguration du SurferLab. En 2010, Bombardier comptait seulement 3 ingénieurs qui travaillaient sur les activités de services, aujourd'hui, ils sont une quarantaine. *"Investir en R&D, c'est développer des marges de compétitivité et réaliser des économies d'échelle"*, a souligné Laurent Bouyer. *La R&D crée de la valeur pour l'opérateur et les mainteneurs, mais aussi pour les sociétés de leasing. C'est un nouveau modèle économique qui émerge."*

Un retournement de situation

La situation de la filière ferroviaire a changé depuis les années 2014-2015 où Alstom et Bombardier avaient des interrogations sur la commande publique et le financement. La Fédération des industries ferroviaires (FIF)

www.mobilicites.com

Pays : France

Dynamisme : 0



Page 2/2

[Visualiser l'article](#)

interpellait alors le gouvernement pour le sommer d'agir rapidement pour donner de la visibilité aux acteurs de la filière sur leur plan de charge.

Pour Laurent Bouyer, les élections régionales de décembre 2015 ont changé la donne. *"Les nouveaux présidents de Régions ont marqué leur volonté de devenir des acteurs majeurs du renouvellement du transport ferroviaire à l'exemple de la Normandie, de l'Île-de-France ou encore des Hauts-de-France"*. Sur cette lancée, Laurent Bouyer attend de voir ce qu'il va ressortir des assises de la mobilité. D'ores et déjà, il est convaincu que la libéralisation du marché ferroviaire va permettre l'arrivée de nouveaux entrants qui redynamisera l'offre...