

www.lefigaro.fr
Pays : France
Dynamisme : 0



Page 1/2

[Visualiser l'article](#)

Bombardier ne craint pas Siemens Alstom

Visuel Indisponible

Présentation du Regio 2N, le nouveau train intercités de la Région Île-de-France, jeudi dernier, au centre de maintenance de Villeneuve-Saint-Georges (94). - Crédits photo : Gilles ROLLE/REA

La filiale française du groupe canadien dispose d'un carnet de commandes rempli jusqu'en 2021.

Bombardier Transport n'est pas mort. Délaissé par Siemens au profit d'Alstom, avec lequel l'allemand va former l'un des premiers acteurs mondiaux dans la construction ferroviaire, le groupe canadien garde la tête haute. Il possède en France, à Crespin (Nord), l'un de ses premiers sites industriels. Bombardier y emploie 2000 personnes (37.000 dans le monde). Non loin de là à Petite-Forêt, 1300 salariés travaillent dans l'usine d'Alstom.

Il y a deux ans, les constructeurs avaient appelé au secours, voyant leur carnet de commandes s'assécher et la menace du chômage technique se préciser, faute de commandes. «Depuis, des élections ont eu lieu et les conseils régionaux ont manifesté leur volonté de reprendre la main sur le transport ferroviaire et de renouveler le matériel roulant», rappelle Laurent Bouyer, le président de Bombardier en France. Le carnet de commandes a repris des couleurs jusqu'en 2021 avec des trains régionaux, des trains intercités, les RER NG - de nouvelle génération - remportés en collaboration avec Alstom.

Les pannes, lors du lancement du Francilien, s'étaient multipliées retardant le déploiement du train et entraînant de lourdes pénalités financières pour Bombardier

Mercredi à l'université de Valenciennes où les transports et la mobilité sont l'une des spécialités du campus, Bombardier a voulu montrer qu'il mise sur l'avenir en inaugurant SurferLab, un laboratoire de recherche et développement bâti aux côtés de Prosyst, une PME spécialisée dans l'analyse et le diagnostic des données pour résoudre des problèmes industriels. La région des Hauts-de-France où l'industrie ferroviaire occupe une place historique a aussi apporté son soutien.

L'objectif de SurferLab est d'aider les constructeurs ferroviaires, et Bombardier au premier chef, à améliorer la maintenance de leur matériel roulant particulièrement coûteuse. «Alors que le secteur est en pleine mutation et même en pleine consolidation, la compétitivité des constructeurs se fonde sur leur capacité à innover. La R&D devient un enjeu de concurrence. Dorénavant, la compétitivité des produits n'est plus calculée en fonction du coût d'achat mais en tenant compte du coût total pour l'opérateur, maintenance comprise», explique Laurent Bouyer.

Le dirigeant de Bombardier sait de quoi il parle. Les chercheurs de l'université de Valenciennes se sont penchés sur les difficultés rencontrées en 2011 lors du lancement du Francilien, ce train de banlieue commandé par la SNCF et le Stif, conçu pour l'Île-de-France et destiné à remplacer les «petits gris», ces vieilles rames métalliques.

Les pannes s'étaient multipliées retardant le déploiement du train et entraînant de lourdes pénalités financières pour Bombardier. Ces Xavier Bertrand, le président de la région Hauts-de-France, c'est-à-dire la détection des failles avant la panne, une spécialité affichée par SurferLab. Cinq ans après ces débuts catastrophiques du Francilien - dont 216 trains ont été livrés en Île-de-France sur 277 commandés - Bombardier commence

www.lefigaro.fr
Pays : France
Dynamisme : 0



Page 2/2[Visualiser l'article](#)

seulement à engranger des profits sur la vente de ces trains dont la fiabilité et la performance économique sont désormais reconnues.

«La SNCF et la RATP ont une position figée sur la maintenance. Cela ne peut plus continuer»

Xavier Bertrand, président de la région Hauts-de-France

La maintenance des trains est devenue une activité vitale pour les constructeurs partout dans le monde. C'est là qu'ils dégagent leurs marges. En France, en revanche, elle reste la chasse gardée des opérateurs: la SNCF et la RATP ont leur propres technicentres. Ce constat met Xavier Bertrand, le président de la région Hauts-de-France, en colère: «La SNCF et la RATP ont une position figée sur la maintenance. Cela ne peut plus continuer. Nous voulons faire travailler ici les salariés des constructeurs. Si ce n'est pas le cas, dès que la concurrence sera ouverte, j'engagerai un bras de fer pour que cela change.»

L'élu estime aussi que le couple Siemens Alstom doit désormais passer à un ménage à trois avec Bombardier Transport. «C'est moi qui l'ai soufflé à Bruno Le Maire», ajoute-t-il lorsque l'on rappelle le souhait identique du ministre de l'Économie. Les dirigeants de Bombardier assurent, eux, que les nombreux partenariats industriels et commerciaux - dont plusieurs avec Alstom - suffisent. Un refrain que le PDG d'Alstom avait entonné avant de fusionner avec Siemens. Mais cette fois, Bombardier est le dernier à rester seul.

Cet article est publié dans l'édition du Figaro du 26/10/2017.