

SNCF et Alstom embarquent dans le même train

Sous couvert de patriotisme, le débat qu'a suscité l'annonce de la vente d'Alstom ferait oublier les vrais enjeux du futur. Alstom enjolivé et présenté comme un joyau national veut se faire briller par la place qu'il occupe dans l'industrie ferroviaire mondiale. Cette présentation estompe les valeurs et les perspectives des créneaux très différenciés où Alstom développe ses activités.

Deux domaines sont cités par les chroniqueurs et les observateurs :

Le premier qui fait l'objet des convoitises des deux candidats à acquisition. C'est créneau de l'énergie. Ce secteur est assurément porteur d'avenir industriel car la maîtrise des énergies par leurs productions sont des valeurs spéculatives lisibles incontestablement nécessaires aux sociétés énergivores de demain.

Si cet élément est en permanence mis en avant et développé par tous les observateurs, ce qui est plus perturbant mais que d'aucuns ne relèvent, c'est cette volonté qu'ont les acquéreurs des fleurons d'Alstom à vouloir se débarrasser de leurs activités ferroviaires en les transformant en complément de soulte dans le rachat d'Alstom. C'est bien à ce niveau que doit se porter la réflexion. En effet, par delà l'esquisse d'un futur géant du ferroviaire porté par les restes d'Alstom, n'y aurait-il pas une volonté des futurs maîtres de l'énergie mondiale, de se désengager de la production d'outils du 19^{ème} siècle ?

N'aurait-il pas une clairvoyance stratégique qui manquerait et à Alstom et aux dirigeants politiques qui voient encore dans le chemin de fer un fleuron national ?

Pour comparer cette situation à ce qu'elle aurait pu être en fin du 19^{ème} siècle, il suffit de la transposer.

Pourriez-vous imaginer que la réponse des exploitants de fiacres et des charretiers eut été d'entraîner les chevaux à courir de plus en plus vite pour faire aussi bien que la machine à vapeur ?

Fin du 20^{ème} siècle, la réponse pour supplanter le chemin de fer fût aussi surprenante mais réaliste. Le chemin de fer a été contré par l'automobile et le transport routier. Cette réponse a relégué le chemin de fer au transport de voyageurs et accessoirement au fret pour des parcours longs avec des trafics massifiés et réguliers.

Aujourd'hui un nouveau clivage apparaît au sein de l'activité ferroviaire porteuse qu'est le transport de voyageurs.

Pour les longues distances continentales, le TGV a prétendu rivaliser avec l'avion. Hors, passé 350 km/h, il se retrouve dans la situation de pur sangs qui verront s'éloigner les trains à sustentation magnétique sans pouvoir rivaliser. Siemens ne s'y trompe pas et ne met pas son Transrapid dans la corbeille. Les Chinois deviennent leader pour le Maglev.

L'autre secteur où le train trouve sa pertinence est le transport de banlieue sur les mégapoles asphyxiées par l'automobile.

La dérive des coûts du ferroviaire, encore soutenu par les collectivités avec des budgets hors norme pour une qualité de service aléatoire, a aussi trouvé une alternative. Il s'agit du ferroviaire léger tel que le tramway ou le métro automatique. Affranchi de nombreuses contraintes ferroviaires, ce marché devient plus accessible aux financements publics que le chemin de fer lourd. Siemens garde également le créneau du transport urbain.



A l'évidence, aujourd'hui, le ferroviaire tel que la France pense encore l'imposer au monde à vécu.

Pour preuve, l'État et les Régions qui ont alimenté à prix d'or, par la commande publique Alstom, n'ont pu lui permettre de trouver les débouchés d'équilibre à l'exportation. En outre, en demandant à la SNCF d'acheter en surnombre des trains du siècle dernier pour maintenir Alstom, l'État a plombé durablement la SNCF. Ces éléments sommaires montrent que le ferroviaire que conserverait Alstom, est loin d'être un fleuron technologique indiscutable. Il est une charge structurelle pour la commande publique. L'État serait bien inspiré d'en débattre pour comprendre si son intérêt est bien de continuer à soutenir une industrie en fin de cycle de vie à fonds perdus. Au niveau des stratégies d'indépendance technologique nationale, il faut également noter que dans le secteur routier, tous les constructeurs sont passés sous contrôle étranger. Le dernier en date en poids lourds fût Renault Véhicules Industriels tombé dans l'escarcelle du Suédois Volvo. Mieux, au niveau des modes alternatifs à l'énergie fossile, c'est encore Siemens qui développe un nouveau concept de camion électrique faisant office de trolley fret du futur.

Certes SNCF et Alstom sont intimement liés, mais avant de contractualiser de nouvelles commandes, la SNCF devra d'abord éponger son excédent de locomotives et de TGV neufs, déjà désuets et sous exploités. A côté de cela, le couple Alstom/SNCF qui présente des réponses communes à l'étranger pour obtenir des marchés ferroviaires, ne développe par ce biais qu'un aspect anecdotique. Pour la SNCF en particulier, il va être urgent de se recentrer sur son cœur de métier et sur la mission qu'attendent d'elle les Français: Faire rouler des trains avec fiabilité et à un coût cohérent avec le marché. Guillaume Pépy, Président de la SNCF, a bien reconnu une dérive de 30% dans ses coûts de production. Si on ajoute les primes de vétusté que la SNCF semble payer aujourd'hui à ALSTOM pour se faire livrer des matériels aux composants obsolètes, nous découvrons des niches d'économies non négligeables pour le budget de l'État.