

# Économie L'industrie ferroviaire ne connaît pas la crise

À Reichshoffen, Alstom (ex De Dietrich) a un carnet de commandes rempli pour 18 mois. Pour le futur, le site mise sur un marché de 1800 trains régionaux, pour lesquels l'appel d'offres est en cours.

S'il ne restait qu'un secteur industriel à ne pas souffrir de la crise, ce pourrait bien être le ferroviaire. L'usine Alstom de Reichshoffen, près de Haguenau, tourne à plein régime. Ses carnets de commandes sont remplis jusqu'à fin 2010 et le site espère bien obtenir l'attribution du gigantesque marché lancé par la SNCF, en coordination avec les Régions, pour plusieurs centaines de trains régionaux du futur, les « porteurs polyvalents ». « Si nous obtenons ce marché, on peut viser à

l'horizon 2012-2013 un redémarrage des embauches portant sur une centaine d'opérateurs et sur une vingtaine à une trentaine de postes au service des études », souligne Bernard Peille, le directeur du site.

Les chiffres font rêver : la première tranche du « porteur polyvalent » à un niveau porte sur 100 à 180 rames et la commande totale, d'ici 2020, devrait atteindre 1000 rames. Quant au train à deux niveaux (le « porteur hyperdense »), il devrait être construit à plus de 800 exemplaires. « Si nous obtenons au moins l'un de ces deux marchés, les investissements, qui se montent déjà à 7 millions d'euros par an, passeront à 10 M€ sur les deux-trois ans à venir », précise Bernard Peille.

Actuellement Reichshoffen emploie 736 salariés, plus que la branche Alstom-Transport de Belfort (700 personnes), spécialisée dans les locomotives et les motrices TGV.

## Site leader pour les trains régionaux

L'usine du nord de l'Alsace, qui a produit jusqu'en 1998 du matériel ferroviaire sous la marque De Dietrich, est le site leader du groupe Alstom pour les trains régionaux et participe, depuis les débuts du TGV en France, à l'aventure de la grande vitesse. Ses ateliers accueillent actuellement à la fabrication de l'autorail à grande capacité (AGC), une commande qui a échappé à Alstom au début des années 2000, mais qui lui revient en partie sous forme de sous-traitance négo-

ciée à l'amiable, après qu'Alstom eut introduit une action en justice.

Reichshoffen livre chaque jour une voiture tout équipée de cet autorail. L'usine alsacienne fabrique le tronçon central de l'AGC de A jusqu'à Z et l'envoi par la route jusqu'à l'usine Bombardier de Crespin, dans le Nord, où il est raccordé aux deux motrices d'extrémité.

## TGV duplex

Tradition oblige, Reichshoffen construit les voitures d'extrémité des TGV duplex, c'est-à-dire à 2 niveaux. Pour des raisons de poids, ces TGV (qui ne circulent pas sur le réseau Est) sont réalisés entièrement en aluminium, ce qui demande un savoir-faire très pointu, notamment pour la soudure. Un savoir-faire qui fait la fierté de Reichshoffen, où l'on vient d'installer un robot de soudage laser hybride dix fois plus rapide (et moins déformant pour la tôle) que les robots traditionnels.

Enfin, l'usine de Reichshoffen travaille sur la rénovation du RER B parisien et sur celle du métro de Bucarest. En tout, le carnet de commandes du site se monte à 300 millions d'euros.

Bernard Peille mise beaucoup, pour pérenniser cette bonne santé, sur le futur « porteur polyvalent », à 1 et à 2 niveaux. « C'est vital pour le site », dit-il.

Pour ce train, Alstom présente une solution mixte électrique-diesel, qui permettra aux rames d'être alimentées par les caténaires sur les portions électrifiées et de circuler de façon au-



Dernière main à l'équipement d'une voiture d'extrémité (elle vient juste après la motrice) d'une rame TGV duplex. Reichshoffen accompagne la grande vitesse en France depuis ses débuts.

Photo Dominique Gutekunst

tonome sur les voies non électrifiées.

## Le défi de l'année

Le pari, cependant, n'est pas encore gagné. Par deux fois, en 2001 et en 2005, Alstom a été échaudé par des échecs lors de précédents appels d'offres, pour l'autorail à grande capacité AGC tout d'abord, pour le Transilien (trains d'Ile-de-France) ensuite. Les deux marchés ont été remportés par le Canadien Bombardier, qui n'assure qu'une partie de la production en France, et Alstom a eu du mal à digérer l'affront. « Finalement, nous avons obtenu, en sous-traitance, une partie du marché AGC », se console Ber-

nard Peille, qui affirme que Reichshoffen est fin prêt pour prendre sa revanche cette fois-ci. « Le train que nous proposons a une fiabilité deux fois supérieure aux trains actuels et son moteur à aimants permanents fabriqué à Ornans a une accélération plus forte et un coût d'entretien moindre. Les rames sont plus silencieuses, et sont dotées d'une excellente accessibilité : il y a vraiment de quoi contrer les critiques, souvent justifiées, concernant la régularité et le confort des trains régionaux. »

Pour l'entreprise bicentenaire de Reichshoffen, le « porteur polyvalent » est le défi de l'année.

Patrick Fluckiger

## Repères

Ont été fabriqués récemment ou sont en cours de fabrication actuellement chez Alstom à Reichshoffen :

- 811 voitures pour l'Autorail à grande capacité de Bombardier (plus de 500 sont déjà livrées).
- 39 rames de tramway pour l'extension du réseau à Strasbourg.
- 50 voitures du TGV duplex.
- 57 voitures Corail équipées d'une cabine de conduite.
- Rénovation de 118 rames du RER B de Paris (réalisation du prototype et fourniture de kits à monter par la SNCF et la RATP).
- Rénovation du métro de Bucarest (Roumanie).



Bernard Peille, directeur du site Alstom de Reichshoffen, a occupé des fonctions pour la firme aux États-Unis, en Corée du Sud, en Chine et au siège à Paris, avant de venir en Alsace, où il se plaît, dit-il, beaucoup.

Photo P.F.

# Les trains régionaux, un marché mondial de 6,5 milliards d'euros

Finis, les autorails poussifs et les wagons poussiéreux ! Les trains régionaux ont regagné leurs lettres de noblesse. Certains atteignent les 200 km/h, comme sur l'axe Strasbourg-Mulhouse en Alsace. Ils sont au cœur de la politique de transport des Régions en France et des Länder en Allemagne, et le trafic, depuis la modernisation des dessertes, croît régulièrement.

Ils représentent un énorme marché : 6,5 milliards d'euros par an, que se partagent grosso modo en Europe les trois grands rescapés de l'industrie ferroviaire du continent : Alstom (France), Siemens (Allemagne) et Bombardier, un Canadien qui a installé son siège européen en Allemagne et qui possède une usine de montage à Crespin dans le Nord (ex-ANF Industrie).

Alstom détient actuellement 38 % des parts de marché des trains régionaux à un niveau en Allemagne et 31 % en Suède. Le groupe alimente ces deux marchés à partir de son usine allemande de Salzgitter. Alstom occupe également 30 %



Une voiture de l'Autorail à grande capacité (AGC) en cours de finition à Reichshoffen.

Photo P.F.

du marché européen des trains automoteurs à deux niveaux, qui se situe principalement en France, en Suisse et autour de la Méditerranée. Ce marché s'annonce particulièrement prometteur, avec la volonté de modernisation des réseaux et des dessertes annoncée par la Russie, la Hongrie, l'Australie et le Venezuela.

« Il y a de belles perspectives pour l'usine de Reichshoffen, qui est le site leader d'Alstom

en France pour les trains régionaux », résume Bernard Peille, le directeur.

## Reichshoffen : 250 ans d'histoire

L'usine De Dietrich de Reichshoffen, dont l'histoire remonte à 1767 (c'était alors une fonderie, la Schmelz), s'est intéressée au ferroviaire dès les débuts des chemins de fer. Elle était réputée avant et après la dernière

guerre pour ses autorails, et notamment les rames à grand parcours qui relient les grandes villes de province : Lyon-Nantes, Lyon-Bordeaux par exemple.

Avec l'arrivée du TGV, Reichshoffen a commencé à collaborer étroitement avec Alstom pour construire les voitures d'extrémité de tous les trains à grande vitesse qui circulent aujourd'hui en France.

Achetée par Alstom en 1998 l'usine est aujourd'hui un centre « d'excellence » dans plusieurs domaines. Outre son intervention sur les TGV et son rôle de leader pour les trains régionaux, elle conçoit notamment des dispositifs d'absorption d'énergie en cas de crash pour l'ensemble de la gamme du groupe. Elle dispose d'une plateforme d'essais unique en Europe, qui lui permet de reconstituer des chocs équivalents à l'énergie de deux TGV qui se heurtent à 300 km/h.

Sur les 736 salariés du site, 23 % sont cadres et ingénieurs, 34 % techniciens et 43 % ouvriers.

P.F.

## L'œil de Gièfem



## Alstom : chacun son rôle

- La branche « transports » d'Alstom occupe 8200 personnes en France et s'articule autour de plusieurs usines :
- Belfort : locomotives et les motrices du TGV ;
  - Valenciennes : métros, tramways.
  - Aytré-La Rochelle : très grande vitesse. C'est là qu'est construite l'AGV (automotrice à grande vitesse).
  - Reichshoffen : trains régionaux et voitures d'extrémité de TGV.

- Ornans (Doubs) : moteurs électriques des automotrices et des locomotives.
- Villeurbanne (Rhône) : informatique et électronique embarquée.
- Tarbes (Hautes-Pyrénées) : chaînes de traction (transformateurs, convertisseurs).
- Le Creusot (Saône-et-Loire) : bogies.