

INDUSTRIE FERROVIAIRE / Le train régional de demain

Un enjeu-clé en 2009 pour Alstom Reichshoffen



Chaque semaine une voiture TGV à deux niveaux quitte les ateliers de Reichshoffen. (Photos DNA - A.L.)

Alstom espère ardemment remporter l'appel d'offres lancé pour fournir le train régional à un niveau de nouvelle génération. L'arbitrage est attendu avant l'été. Le choix du constructeur français assurerait dix ans d'activité au site de Reichshoffen, pilote dans cette affaire.

Chacun le sait, le transport ferroviaire régional a le vent en poupe avec des croissances de trafic à deux chiffres. Aujourd'hui, la plupart des régions françaises, autorités organisatrices des transports sur leur territoire, ressentent le besoin de renouveler un matériel roulant vieillissant et inadapté, voire obsolète.

«Notre offre nous paraît bien plus adaptée»

Ainsi, on l'oublie parfois, mais le fameux TER 200 reliant Strasbourg à Bâle est servi par des voitures des années 70, conçues initialement pour les relations grandes lignes et totalement inadaptées à une mission suburbaine très intensive nécessitant rapidité et accès aisé. Confort et niveau de service apparaissent très décalés par rapport à l'offre actuelle, notamment sur les réseaux allemands et suisses voisins.

Agissant pour le compte des collectivités, la SNCF a lancé deux appels d'offres pour satisfaire la demande régionale, l'un pour du matériel à un niveau, dit « porteur polyvalent », l'autre pour un véhicule à deux niveaux, dit « porteur hyperdense ». Écarté l'an dernier du gigantesque marché de renouvellement du matériel destiné à l'Ile-de-France, remporté par Bombardier, Alstom Transport compte bien prendre sa revanche dans les régions françaises.

« Bombardier présente un très beau matériel, je le reconnais sans difficulté. Mais notre offre nous paraît bien plus adaptée en termes de flexibilité, de fiabilité, de maîtrise de l'énergie grâce à la motorisation répartie et de services au voyageur, avec un accès en plancher bas intégral et les équipements regroupés en toiture », assure Michel Serra, directeur général d'Alstom Transport en France.

Contrat considérable dont la valeur est de l'ordre de cinq milliards d'euros

Pour les rames à un niveau, le constructeur compte présenter une déclinaison spécifique de sa gamme Coradia, déjà bien rodée en Europe du Nord, en Allemagne et en Italie. Le marché porterait sur une première tranche de 140 à 180 trains avec des options pouvant aller jusqu'à 1 000 rames de trois à cinq voitures. Contrat considérable dont la valeur est de l'ordre de cinq milliards d'euros, assurant dix ans de travail à l'unité Alstom de Reichshoffen qui aurait la maîtrise de l'ensemble (lire ci-dessous). Etant entendu que les fonctions spécifiques, bogies, moteurs, chaînes de traction viendront des unités spécialisées du groupe.

« Le porteur polyvalent est un enjeu considérable pour Alstom, et singulièrement pour Reichshoffen », fait observer l'industriel. Le site contribuerait aussi au « porteur hyperdense » à deux niveaux le cas échéant.

Antoine Latham

Des centaines de voitures à rénover

Insolite, une rame du métro de Bucarest est stationnée près des ateliers d'Alstom à Reichshoffen. L'entreprise va étudier et remettre à l'exploitant une offre de remise à niveau des organes techniques. L'usine alsacienne s'est fait une spécialité de l'étude et de la conception de kits de rénovation pour des flottes diverses. Elle livre ainsi le nécessaire pour la rénovation de la ligne B du RER à Paris, le montage étant exécuté par l'exploitant.

Compte tenu de la longévité du matériel roulant, et de son coût, une modernisation partielle ou totale est souvent préférée par les réseaux plutôt que de racheter du matériel neuf. Alstom s'efforce ainsi de se positionner sur de nombreux projets : Eurostar (28 rames de 18 remorques) à horizon 2012, TGV Duplex (15 rames de 8 remorques) pour 2011, métro de Hong Kong (38 rames de 9 voitures) pour 2010, TGV Paris Sud Est (105 rames de 8 voitures) à échéance 2011. Reichshoffen espère bien remporter une partie de ces marchés.

A.L.

© Dernières Nouvelles D'alsace, Samedi 04 Avril 2009. - Tous droits de reproduction réservés

Un coeur de savoir-faire



Laurent Chavan, soudeur monteur, construit les absorbeurs d'énergie déformables des trains à grande vitesse. (Photo DNA - A.L.)

Le site Alstom d'Alsace du Nord a beaucoup misé sur la future commande de trains régionaux. En attendant, il approfondit ses compétences en organisation industrielle et dans son bureau d'études.

Pour rencontrer Laurent Chavan, soudeur monteur chez **Alstom** à Reichshoffen, il faut se rendre à l'atelier de grosse mécanique. Plus précisément dans le hall dévolu aux absorbeurs d'énergie. Ces sous-ensembles très complexes en tôle d'acier forment le coeur fonctionnel des "museaux" des voitures de tête de trains à grande vitesse. Ils permettent d'absorber l'énergie dissipée en cas de choc et de limiter les dégâts pour le convoi et son conducteur.

Une propreté de clinique

Seul dans son atelier, protégé par un ample tablier de cuir, Laurent Chavan a besoin de trois semaines de travail pour assembler chacun de ces absorbeurs, sorte de nids d'abeille de métal.

La sécurité passive est une des spécialités de Reichshoffen, seul site d'**Alstom** à disposer d'un banc d'essai pour des crash tests en vraie grandeur. Avec ses longs bâtiments de grès et de briques déployés sur 18 hectares traversés par le ruisseau du Falkensteinerbach, l'usine qui appartient à De Dietrich jusqu'en 1998 évoque irrésistiblement le 19e siècle et le premier âge d'or du transport ferroviaire. Mais l'intérieur est d'une propreté de clinique, très représentatif de la deuxième vie du rail, celle du 21e siècle.

« Nous avons actuellement deux lignes actives de produits. Nous construisons des voitures pour l'autorail de grande capacité en sous-traitance pour Bombardier, et les caisses du TGV à deux niveaux », précise Bernard Peille, 42 ans, directeur du site. Le rythme de fabrication et la technologie ne sont pas du tout les mêmes.

L'autorail de Bombardier, l'AGC, est un matériel assez classique en acier sortant à la cadence d'une voiture par jour. Les voitures de TGV deux niveaux sont construites en éléments d'aluminium soudés, pour diminuer la masse à l'essieu, et partent au rythme d'une par semaine.

Une centaine d'emplois supplémentaires

On l'a compris, dans la construction ferroviaire les cycles sont assez longs. Rien à voir avec l'automobile. L'usine de Reichshoffen réalise 150 millions d'euros de chiffre d'affaires et dispose d'un carnet de commandes de 300 millions d'euros, soit 18 mois de production.

La direction est convaincue des chances du site de remporter le marché du porteur polyvalent pour équiper les réseaux régionaux. « C'est un produit régional dans tous les sens du terme. Parce qu'il est destiné à satisfaire les besoins des régions mais aussi parce qu'il sera entièrement produit dans les régions. Reichshoffen est chargé des études et sera le site intégrateur... si nous remportons le marché. Cela représente un triplement du chiffre d'affaires du site et huit à dix ans de charge de travail », explique Bernard Peille.

L'usine compte actuellement 736 personnes. Le marché du porteur polyvalent créerait une centaine d'emplois supplémentaires. Très chargé, le bureau d'études de Reichshoffen est déjà passé de 60 à 120 personnes. Il travaille notamment sur les projets de rénovation de matériel, un marché très important, mais aussi sur l'adaptation de l'Airbag, connu dans l'automobile, aux cabines de conduite des trains.

Bernard Peille se prend à rêver : « Si nous obtenions ce marché, nous pourrions demander l'électrification de la ligne vers Haguenau ». Ce qui bénéficierait, bien sûr, à tout le territoire.

A.L.

