



[HOME](#) » [INDUSTRIE](#) » ALSTOM AUTORISÉ À REPRENDRE BOMBARDIER TRANSPORT

Alstom autorisé à reprendre Bombardier Transport

TOP SUJETS

[L'actu de Rail Europe News](#)

[Grand angle](#)

[English pages](#)

[Opinion du jour – les billets invités](#)

[Humeurs](#)

[Le rail aujourd'hui](#)

[Le rail, ce secteur multiple](#)

[Les cheminots](#)

[Sociologie du voyageur](#)

[Europe, normes et législation](#)

[Rail, énergie, écologie](#)

[Le rail demain](#)

[Innovations](#)

[Design](#)

[Digitalisation](#)

[Industrie](#)

[Politique des transports](#)

[Gouvernance ferroviaire](#)

[Alternatives économiques](#)

[Gares & Infrastructures](#)

[Trains de voyageurs](#)



(PHOTO ALSTOM)

C'est fait : le français Alstom a été autorisé à reprendre les activités ferroviaires de son concurrent Bombardier. L'Union Européenne n'entamera pas d'examen approfondi supplémentaire. Le numéro deux mondial est né.

La Commission européenne a approuvé, en vertu du règlement de l'UE sur les concentrations, l'acquisition de Bombardier Transport par Alstom. L'approbation est conditionnée au respect total d'un paquet d'engagements proposé par Alstom.

Les choses n'ont franchement pas traîné. En 2019, le groupe Bombardier, mal en point côté finances, avait décidé de vendre ses activités ferroviaires. En février 2020, il relatait un deal avec Alstom pour la reprise de **ses activités ferroviaires regroupées** dans Bombardier Transport. La vente de ces activités n'étaient pas une surprise pour les connaisseurs, Bombardier voulant se recentrer sur l'aviation d'affaire, secteur bien plus profitable.

L'AUTEUR DE CE BLOG



Frédéric de Kemmeter

Train & signalisation - Observateur ferroviaire depuis plus de 30 ans. Comment le chemin de fer évolue-t-il ? Ouvrons les yeux sur des réalités plus complexes que des slogans faciles

MOTS CLÉS

Search

search

S'ABONNER AU BLOG PAR E-MAIL

Restez au courant des dernières analyses et news du monde ferroviaire

PHOTOS DE FLICKR



[More Photos](#)

[Trains de proximité](#)[Gratuits ou payants, les transports ?](#)[RER / S-Bahn / Tram-Train](#)[Intercity](#)[Trains de nuit](#)[Grande vitesse](#)[Trains vs avions](#)

LE FUTUR DE BOMBARDIER, À L'OPPOSÉ DU TRAIN... (PHOTO BOMBARDIER)

[SUIVEZ-MOI SUR TWITTER](#)

Service à la clientèle

[Les gares](#)[Billetique](#)[Wifi à bord](#)

Ville, transport et mobilité verte

Fret ferroviaire

[Contexte économique](#)[Intermodal](#)[Les corridors de fret de l'Europe](#)[Actualité des entreprises de fret ferroviaire](#)[Le futur du fret ferroviaire](#)

Maintenance du matériel roulant

Tous nos thèmes / Lexique

Actualité nationale

[Allemagne](#)[Autriche](#)[Belgique](#)[Chine](#)[Danemark](#)[Espagne](#)[États-Unis](#)[Finlande](#)[France](#)[Grande-Bretagne](#)[République d'Irlande](#)[Italie](#)[Japon](#)[Norvège](#)[Pays-Bas](#)[Pologne](#)[Russie](#)

Curieux destin quand on reprend l'historique du groupe. Plutôt orienté avion, Bombardier avait pourtant délaissé la construction de locomotives nord-américaines en 1989 en vendant MLW à General Electric mais... **ne délaissait pas** la construction ferroviaire pour autant ! L'entreprise acquiert par la suite plusieurs sociétés de construction ferroviaire en Europe, à commencer par la belge **BN** (Brugeoise et Nivelles), en Belgique en **1988**, opportunité qui lui ouvre le marché européen, suivit des acquisitions de **ANF-Industrie** en France en **1989**, Waggonfabrik **Talbot GmbH** (Aix-la-Chapelle) en **1995**, et **ADtranz** (ex ABB-Henschel et AEG) en **2001**. Bombardier se lançait aussi dans les **systèmes de signalisation ERTMS/ETCS**. L'entreprise voyait grand, mais parfois tout n'a pas tourné comme espéré.

En août 2019, la division ferroviaire continuait "à donner des maux de tête" au siège canadien. Bombardier Transport était aux prises avec des problèmes d'exécution en lien avec cinq contrats d'envergure, ce qui avait fait plonger le chiffre d'affaires de cette division. Bombardier a notamment dû se débattre avec son **Twindexx** vendu en Suisse aux CFF, 65 rames qui sont « *complexes, innovantes et orientées vers l'avenir* », dicit Stéphane Wettstein, patron suisse du groupe canadien. Mais la livraison complète n'est pas attendue avant 2021 et le retard complet atteint cinq années. Proclamées en grandes pompes comme renouveau ferroviaire, des lignes du Bade-Würtemberg transférées fin 2019 chez Abellio et Go Ahead se sont retrouvées **sans les rames Talent 2** promises lors de la reprise du transport régional dans la région de Stuttgart. Du plus bel effet pour le gouvernement régional du Land qui misait énormément sur sa nouvelle politique de régionalisation.



AUTOMOTRICE BOMBARDIER TALENT 3 EN MOSELLE (PHOTO PIQSEL)

La Deutsche Bahn n'est pas mieux lotie. Elle devait compléter sa flotte Intercity avec les nouvelles voitures double étage depuis fin 2015. La deuxième série fut affectée par des défauts techniques notamment liés, mais pas que, à des problèmes avec le contrôle des trains utilisant l'ETCS. Plus récemment, la SNCB a annoncé que la livraison des voitures M7 de Bombardier aurait deux années de retard. Cela fait beaucoup et devenait très dommageable pour une entreprise qui a signé le plus gros succès européen en matière de locomotive : **la fameuse TRAXX**, vendue à plus de 3000 exemplaires, y compris à la SNCF (via Akiem). Au Canada, Bombardier déclarait lors "d'une journée investisseur" que « *nous avons encore une dette de 9 milliards \$ US. Alors la prochaine étape sera de se pencher sur cette dette avant de penser où l'on va investir.* » Exit donc les trains en Europe...

[Suède](#)[Suisse](#)[Tchéquie \(République tchèque\)](#)[Ukraine](#)[Monde hors Europe](#)

L'Union Européenne avait déjà échaudé le groupe français en février 2019 avec son refus de fusion Alstom-Siemens. Cette fois est la bonne, mais des conditions ont dû être remplies. La Commission avait fait état de réserves sur la fusion dans trois domaines : les trains à grande vitesse, les trains régionaux et longue distance en Allemagne et en France, et certaines parties du secteur de la signalisation pour les trains conventionnels.

Pour répondre à ces préoccupations, Alstom, en coordination avec Bombardier Transport et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), annonçait début juillet son intention de soumettre un certain nombre de cessions :

- Un transfert de la contribution de Bombardier Transport à la coopération sur le train à très grande Vitesse V300 ZEFIRO et une offre des licences portant sur la propriété intellectuelle à Hitachi, concernant le train développé conjointement par Hitachi et Bombardier Transport pour utilisation dans le cadre des futurs appels d'offres pour des trains à très grande vitesse au Royaume-Uni;
- La cession du Coradia Polyvalent d'Alstom et du site de production de Reichshoffen en France;
- La cession de la plateforme Bombardier TALENT 3 et des installations de production correspondantes situées sur le site de Hennigsdorf en Allemagne;
- La fourniture d'un accès à des tiers à certaines interfaces et produits des différentes unités de signalisation embarquée de Bombardier Transport et de systèmes de gestion du contrôle des trains.

Ces cessions semblent donc avoir suffi si on s'en tient aux avis transmis à la Commission par les concurrents d'Alstom et les clients. Alstom va se retrouver avec "un beau paquet sur les bras". Des doublons avaient été pointés par les observateurs, car Bombardier et Alstom œuvrent sur les mêmes terrains de jeu : les automotrices Talent du premier faisaient face aux Coradia du second. Mais d'après Henri Poupart-Lafarge, le CEO d'Alstom, la fusion n'est pas tant une question de taille elle-même, mais surtout de présence sur de nouveaux marchés régionaux que Bombardier dessert traditionnellement et dans lesquels Alstom n'est pas ou moins présent. Les chevauchements d'activité d'Alstom avec Bombardier sont, de fait, beaucoup moins grands qu'avec le groupe allemand Siemens, ce qui a facilité l'approbation de l'opération.

L'entreprise française hérite de multiples sites qu'il va falloir "harmoniser" sur base des fameuses plateformes spécialisées : des trams ici, des locomotives là-bas. Des doublons sont aussi présents sur les trams (Flexity/Citadis) ainsi que les métros. On ne sait pas encore quelle va être la future carte mondiale des usines du groupe, d'autant qu'entre-temps une pandémie mondiale pourrait remettre en question des tas de projets...



DEUX TRAMWAYS : UN ALSTOM CITADIS (À GAUCHE) ET UN BOMBARDIER FLEXITY SUR NORTH TERRACE, ADELAIDE, AUSTRALIE, OCTOBRE 2018 (PHOTO HENK GRAALMAN VIA COMMONS WIKIPEDIA)

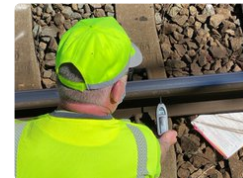
Côté traction, Alstom n'a plus le Zefiro "dans les pattes" (64 rames dont 50 déjà exploitées chez Trenitalia) et renvoie le bébé chez Hitachi Rail Italy, lui permettant de se concentrer sur son "TGV du futur", lequel est avant tout un pur produit SNCF qui n'intéresserait pas d'autres opérateurs en Europe, du moins jusqu'ici. En revanche, Alstom va être priée d'accueillir la reine des locomotives, la TRAXX. Sur ce point, on espère que le français perpétuera cette réussite très allemande, quand on sait qu'à l'inverse, sa Prima construite sur le

Tweets by @Mediarail



Mediarail.be
@Mediarail

#Bruxelles-Nord, hier vendredi. Je vous laisse lire la température du #rail. #chaud #infrabel #infrastructure



Aug 1, 2020

Mediarail.be Retweeted



JP Gerbal 🇫🇷 🇩🇪
@mathazay

Pourquoi refuser d'investir, avec les taux actuels !, dans ces grands projets 🇫🇷 de franchissement des Alpes @KarimaDelli ?#Brenner #LyonTurin <https://twitter.com/Mediarail/status/1289305010979954696>

Aug 1, 2020



Mediarail.be
@Mediarail

Et voici les chiffres officiels du transit alpin complet, #rail + #route, 3 pays d'Europe. Si on additionne les 4 traversées françaises, incluant Vintimille, le #transport PL grimpe très haut...
👉 media-exp1.licdn.com/dms/document/C.../document/C...#Transports#greendale#Railways#SNCF#CFF#ÖBB



Jul 31, 2020



Mediarail.be
@Mediarail

Officiel : le français #Alstom a été autorisé à reprendre les activités ferroviaires de son concurrent Bombardier. Le numéro deux mondial est né.

👉 [Inkd.in/eWq6PUA](https://www.linkedin.com/company/inkd) #France #industrie #TGV #rail #Railways

Alstom autorisé à repren...
C'est fait : le français Alsto...
mediarail.wordpress.com

Jul 31, 2020

site emblématique de Belfort n'a jamais cartonné en Europe, hors France. La TRAXX est pratiquement l'unique concurrente de la Vectron de Siemens, cette dernière bénéficiant de larges commandes car on les voit maintenant d'Oslo à Lisbonne. Il ne faudrait donc pas casser une réussite par simple ego national... Que va faire Alstom, avec des contrats Bombardier comportant des clauses d'entretien 10 ans et consorts ?



DÉSORMAIS ALSTOM... (PHOTO WALLPAPERFLARE)

Alstom devrait aussi renforcer son emprise sur la grande vitesse italienne. En avril dernier, Bombardier Transport et Trenitalia avaient signé un nouveau contrat de services logistiques intégrés pour soutenir la [flotte ancienne de trains à très grande vitesse ETR500](#). La commande de base est de six ans avec une option pour six autres années supplémentaires. L'accord comporte la livraison de composants neufs ou réparés et de pièces de rechange pour la maintenance à long terme de la flotte ETR500. Rappelons qu'Alstom s'occupe déjà de la flotte du concurrent italien, NTV Italo.

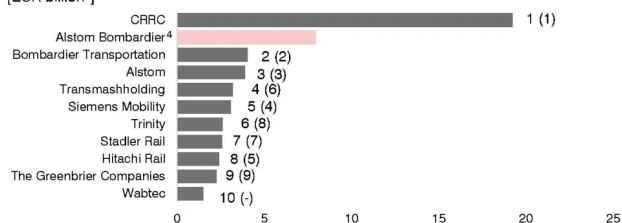


(PHOTO TRENITALIA)

Une certitude : les carnets de commande des deux ex-rivaux sont pleins. Il faudra donc honorer les commandes et les contrats. Mais après ? Selon certaines sources proches du dossier, trois concurrents européens d'Alstom seraient en bonne place pour reprendre Reichshoffen. Car il y a du potentiel. Rappelons que le "décollage" du suisse Stadler eut lieu quand cette PME racheta DWA en 2003 à Berlin-Pankow, lui ouvrant toute l'Europe avec le succès que l'on sait. Stadler intéressé par Reichshoffen en France ou Hennigsdorf en Allemagne ? Pures spéculations à ce stade.

Avec un chiffre d'affaires cumulé de plus de 15 milliards d'euros et un carnet de commandes dépassant 75 milliards, le mariage Alstom-Bombardier doit créer un groupe puissant, capable d'affronter le mastodonte chinois CRRC, qui vient de racheter des activités ferroviaires à Vossloh. CRRC dispose donc de "sa" porte d'entrée sur le marché...

Top 10 rolling stock manufacturers ranked¹ by estimated new rolling stock revenue 2019² [EUR billion³]



¹ Position in ranking compared to previous study from 2017.

² New vehicles' revenue partly estimated. Financial years ending in the first half of 2019 have been assigned to the year 2019.

³ Foreign currencies have been converted with the average yearly exchange rate of the reporting period.

⁴ Combined revenues of Alstom and Bombardier to demonstrate their position after a potential merger.



Partager :



Be the first to like this.

Related

[Industrie](#)
In "Articles"

[ETR1000 \(Zefiro\)](#)
In "Fiche synthèse"

[Coradia iLint: après l'essai réussi, place à l'exploitation en série](#)
In "Technologie"

BY [FRÉDÉRIC DE KEMMETER](#) IN [INDUSTRIE](#) ON 31 JUL 2020.

← [TAXIRAIL, LE TRAIN AUTONOME À LA DEMANDE](#)

Leave a Reply

Powered by [WordPress.com](#).