

Record de vitesse pour le ferroviaire nippon

- Un prototype a atteint mardi 603 kilomètres par heure.
- Un succès de prestige qui ne présage aucune retombée à l'export.

TRANSPORT

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

En franchissant la barre mythique des 600 kilomètres/heure, les Japonais ont confirmé ce mardi leur position de recordmen de la vitesse ferroviaire. Un train de la compagnie Central Japan Railways a en effet atteint pendant quelques secondes la vitesse inédite de 603 kilomètres/heure (soit 170 mètres par seconde), sur une ligne spécialement bâtie pour les expérimentations.

Cette performance a été atteinte grâce à la sustentation magnétique, également appelée Maglev, une technologie que la compagnie développe depuis les années 1960, et qui consiste à faire léviter le train quel-



Grâce à la sustentation magnétique, qui consiste à faire léviter le train quelques centimètres au-dessus d'un rail central à l'aide d'électroaimants, le Maglev de la compagnie Central Japan Railways a atteint une vitesse inédite pendant quelques secondes. Photo Tsuyoshi Matsumoto/AP/Sipa

ques centimètres au-dessus d'un rail central à l'aide d'électroaimants placés le long de la voie. La suppression des frottements permet d'augmenter considérablement la vitesse.

574,8 km/heure en 2007

Ce nouveau record, réalisé avec des passagers à bord, est un coup dur pour l'orgueil d'Alstom et de la SNCF. Les deux champions tricolores du ferroviaire ont eux-mêmes décliné pendant plusieurs années le record du monde en faisant circuler une rame de TGV à 574,8 kilomè-

tres/heure en avril 2007. L'exploit, retransmis en direct au journal télévisé de 13 heures, témoignait de l'excellence de la technologie ferroviaire nationale. Signe d'une charge symbolique toujours forte en interne, les incubateurs que la SNCF a lancés en février dernier pour mûrir ses projets numériques ont été baptisés les « 574 ».

Cette victoire ne présage toutefois pas de succès commerciaux à l'export pour les Japonais, car leur monorail Maglev nécessite la construction d'une ligne spécifique. En comptant le coût des rames, de

l'infrastructures et des tests pré-alables, la liaison que Central JR compte lancer entre Tokyo et Nagoya à partir de 2027 coûtera au total 42,7 milliards d'euros pour 286 kilomètres. Par rapport à un train à grande vitesse « classique », le coût de la minute de trajet économisé est prohibitif. Alstom et la SNCF ont d'ailleurs fait le choix inverse avec le « TGV du futur », en visant un train non pas plus rapide, mais moins cher à construire et à exploiter. Le projet gagne ainsi en rationalité économique ce qu'il perd en prestige. ■

En Europe, la saison des mariages est ouverte

Les récentes rumeurs de vente de l'activité ferroviaire de Bombardier confirment la consolidation imminente du secteur en Europe.

Le bal des fusions-acquisitions est lancé dans l'industrie ferroviaire européenne, et la place qu'y tiendront le français Alstom Transport, le canadien Bombardier et l'Allemand Siemens sont au cœur des hypothèses qui circulent dans le secteur.

Le coup d'envoi de la concentration du secteur a été donné il y a quelques semaines avec le rachat par le japonais Hitachi du fabricant de trains et de métros italien AnsaldoBreda. Et les experts s'accordent à penser que le mouvement va se poursuivre : « Il y aura d'autres opérations dans l'année à venir », prophétise l'un d'eux. « Les deux constructeurs chinois CNR et CSR, qui étaient déjà les leaders mondiaux du secteur, viennent de fusionner, et le

nouvel ensemble pèse plus de 20 milliards de chiffre d'affaires, appuie Bertrand Mouly-Aigrot, associé au cabinet Archery Strategy Consulting. Pour résister, les Européens vont devoir se muscler. »

Avec deux scénarios possibles. Une consolidation « par le bas » tout d'abord, qui verrait l'un des trois grands, à savoir Alstom, Bombardier et Siemens (qui affichent un chiffre d'affaires d'environ 5 milliards d'euros pour chacun d'entre eux), racheter un des « petits » acteurs du système, comme le suisse Stadler, l'espagnol CAF ou l'allemand Vossloh.

Un tel schéma pourrait avoir la faveur d'Alstom. Lors d'une audition récente à l'Assemblée nationale, le PDG Patrick Kron a martelé que le groupe recentré sur son activité transport sera « parfaitement désendetté » et « disposant d'une ample liquidité », et donc à même de réaliser une acquisition.

Mais la consolidation peut aussi se faire par un mariage entre deux

des trois ténors européens (le siège de la division ferroviaire de Bombardier est à Berlin). Siemens avait déjà envisagé un tel rapprochement, l'an dernier, avec Alstom, mais Patrick Kron y est résolument opposé.

Plusieurs hypothèses

Les supputations ont été relancées la semaine dernière, avec des informations selon lesquelles Bombardier travaillerait sur plusieurs hypothèses pour son activité ferroviaire, parmi lesquelles une fusion, une introduction en Bourse ou en vente pure et simple. Pour Bertrand Mouly-Aigrot, un mariage du canadien avec Alstom est « tout à fait envisageable : les deux entreprises se connaissent assez bien et ont déjà répondu ensemble à certains appels d'offres. Les affinités culturelles sont moins marquées avec Siemens. »

Le rapprochement de Bombardier avec l'un ou l'autre de ses rivaux poserait, toutefois, un sérieux problème de concurrence dans certains pays, souligne un expert du

secteur : « Bombardier a plus d'usines que Siemens en Allemagne, et les deux constructeurs détiennent à eux deux 80 % de parts de marché. Le problème pourrait se poser également avec Alstom en France sur le marché des trains régionaux. »

Le rapprochement de Bombardier avec Alstom ou Siemens pourrait poser un problème de concurrence.

Dans ce contexte, le nouveau géant chinois CNR-CSR pourrait mettre tout le monde d'accord. Le groupe cherche à réaliser une acquisition en Europe (CNR était candidat au rachat d'AnsaldoBreda), pour prendre pied sur le marché européen et combler son retard sur certaines technologies. Et il a les moyens de son ambition. — L. S.

croissance verte

Des pêcheurs et poissonniers au secours du bar

PÊCHE

Quelques commerçants bannissent ce poisson sauvage pendant la période de reproduction. Les ligneurs de la pointe de Bretagne demandent un arrêt complet des captures.

Stanislas du Guerny

— Correspondant à Rennes

Demain, pourrait-il ne plus y avoir de bars sauvages sur les étals ? « Il y a un réel risque car les stocks sont en forte baisse », indique Laure Lamour de l'association SeaWeb qui se bagarre pour inciter les professionnels des produits de la mer à de bonnes pratiques respectueuses de l'environnement. SeaWeb tente de mobiliser les poissonniers afin qu'ils ne vendent plus de bars pendant la période de reproduction de ce poisson très goûté. Quatre d'entre eux jouent le jeu dont Arnaud Vanhamme, installé

cette taille, ils n'ont pas atteint l'âge adulte et ne se sont encore jamais reproduits.

21 chalutiers interdits de pêche

La Commission européenne a commencé à prendre des mesures d'urgence. Les 21 chalutiers pélagiques qui interviennent en Manche, mer du Nord et mer Celtique, au large de la Bretagne, n'ont plus le droit de pêcher depuis fin janvier et ce jusqu'à la fin avril. Pendant la période de fraie, les bars se rassemblent en nombre, leur capture par chaluts est trop abondante. Réunis en association, les ligneurs de la Pointe de Bretagne, qui chassent le bar au ras des cailloux notamment autour d'Ouessant et de l'île de Sein, proposent un arrêt total de la pêche pendant quarante jours en février et mars afin de reconstituer les stocks. Dans un communiqué, ils « lancent un cri d'alarme et réclament un plan ambitieux de protection des frayères et des zones de nourricerie des juvéniles ».



Les 3.200 poissonniers indépendants répartis en France hésitent à supprimer le bar de ligne, un produit noble et à forte valeur ajoutée. Photo Michel Gaillard / REA

dans le 16^e arrondissement de Paris. « Je prends un risque et marque le coup pendant un mois mais pas plus car la clientèle réclame ce poisson. » Ce professionnel oriente les consommateurs vers d'autres espèces comme le chinchard ou le mullet. En 2007, 5.200 tonnes de bars sauvages ont été pêchées en France, contre 3.800 tonnes en 2012. D'après les scientifiques de l'Ifremer et de leurs confrères européens, « les stocks en mer du Nord accusent une baisse de 75 % ». La thérapie est connue, « il faut, outre l'arrêt de la pêche pendant la reproduction, continuer Laure Lamour, autoriser les captures de poissons seulement de plus de 40 centimètres de long ». Actuellement, ceux à partir de 36 centimètres peuvent être vendus. A

Les 3.200 poissonniers indépendants répartis en France hésitent à s'engager dans la suppression du bar de ligne, un produit noble et à forte valeur ajoutée. « Je le propose à la vente entre 35 et 50 euros le kilo », indique Arnaud Vanhamme. SeaWeb intervient auprès du Centre de formation des apprentis de Rungis pour alerter ces futurs professionnels. La solution passe pour certains états par les bars d'élevage.

Président de la commission de la Pêche au Parlement européen, Alain Cadec réclame un plan de gestion à long terme qui prenne en compte « toutes les pêches ». 20 à 25 % des captures du bar sont effectuées par la pêche récréative pour laquelle la Commission interdit plus de 3 poissons par jour. ■

Keolis met les trajets en transport public sur smartphone

TRANSPORT

L'opérateur de réseaux de bus, métros et tramways développe des applications mobiles.

Informations, achats de billets et validation sont désormais disponibles sur mobile.

Antoine Boudet
aboudet@lesechos.fr

Découvrir les solutions de mobilité dans une ville, obtenir des informations sur les lignes de transport public et les horaires, acheter son

billet, le valider, tout ça sur son mobile : un rêve pour le citadin voyageur, une réalité pour Keolis, société détenue par la SNCF (pour 70 % du capital) et la Caisse de dépôt et placement du Québec (30 %). L'opérateur de réseaux de bus, métros et tramways en France et à l'international a déjà développé, via sa filiale digitale Canal TP et la technologie Navitia, des solutions intégrant le calcul d'itinéraires personnalisés, les horaires en temps réel et un système d'alertes sur smartphone et montre connectée.

Après un démarrage réussi sur le réseau de Montargis, cette application vient d'être lancée à Lille, sous le nom « Transpole ». Et avant la fin 2015, cette appli pourra intégrer l'achat du titre de transport ou de

l'abonnement en ligne. Une fois chargé sur une carte de transport ou téléchargé sur le mobile, le voyageur pourra le valider à une borne.

Dématérialisation du titre de transport

Cette solution de validation dématérialisée est développée en partenariat avec la Compagnie des Transports Strasbourgeois qui l'a déjà déployée avec succès sur son réseau. « Nous voulons compléter cette solution avec des codes-barres 2D et nous installerons des lecteurs près des bornes de validation », explique Laurent Kocher, directeur exécutif marketing, innovation et services de Keolis.

Les solutions de mobilité connectée destinées à faciliter et à sim-

plifier le parcours du voyageur sont un enjeu majeur pour les collectivités locales, autorités organisatrices de transport, et les opérateurs des réseaux. Notamment pour convaincre les clients de passage de prendre les transports en commun. Chez Keolis, ils représentent 25 % des voyages mais 50 % de la recette commerciale.

Le groupe dirigé par Jean-Pierre Farandou a donc décidé de mettre le paquet. Il crée une nouvelle entité, représentant plus de 600 personnes et 60 millions de chiffre d'affaires, qui sera dirigée dès le 5 mai prochain par Nicolas Furgé, ex-Alstom et ex-Orange. Ce pôle « solutions et services », dont la marque devrait être dévoilée en septembre, va investir 30 millions d'euros en trois ans. ■

Cabotage à voile entre la Bretagne et Bordeaux

La jeune entreprise brestoise TOWT, qui affrète un ancien thonier à voile, vient de faire escale à Bordeaux pour charger du vin bio, des conserves, de la bière et autres produits d'épicerie. Les 50 tonnes de marchandises seront livrées durant trois semaines dans 12 escales bretonnes auprès de magasins bio et des cavistes. Le prix de transport est plus important qu'en camion, mais l'empreinte carbone nulle. Un autre voyage est annoncé d'ici à la fin de l'année vers le sud de l'Angleterre. A moyen terme, TOWT, qui table sur 400.000 euros de chiffre d'affaires en 2015, fera construire son propre bateau à voile.