

En Russie aussi, Alstom et Siemens sont concurrents

TRANSPORT

Alstom et Siemens ont chacun développé des partenariats industriels avec des constructeurs

Le développement des chemins de fer, a soigneusement orchestré la concurrence. « Cela pourrait remettre en question nos approvisionnements, nous espérons que le statu quo portera », reconnaît une source du groupe ferroviaire. Elle ajoute-t-elle, « ce rapprochement n'est pas une surprise. Nos partenaires français et allemands en avaient expliqué la logique industrielle face à la montée en puissance des producteurs chinois ».

La mise en question des approvisionnements pourrait en effet rapprocher les deux constructeurs russes avec lesquels chacun s'est jusqu'à présent associé. Alstom détient 33 % du capital de Transmashholding (TMH), principal fabricant post-soviétique d'équipements ferroviaires. Siemens a créé une filiale, Ural Locomotives, détenue à 49 % par l'allemand et par Sinara, autre constructeur



RZD, la compagnie ferroviaire russe, monopole national des chemins de fer, a soigneusement orchestré la concurrence. Photo Andréy Rudakov/Bloomberg

Le scénario le plus probable est le maintien des productions par Alstom et Siemens avec leurs partenaires respectifs sans fusion de ces activités locales.

Le groupe allemand comme les français produisent localement, Siemens sur le site développé avec Sinara, Alstom dans l'usine TMH qu'il a modernisée. Et tous deux ont gagné des contrats avec RZD. Forts de leur localisation industrielle, ils

expliquent que ces associations sont le meilleur moyen d'avoir la base industrielle et l'appui politique pour l'emporter sur le prometteur renouvellement de la flotte de RZD et pour participer à ses projets de grande vitesse.

« Pas de vive inquiétude » Siemens a une longueur d'avance, comme fournisseur du Sapsan entre Moscou et Saint-Petersbourg, et du Lastochka, en service sur plusieurs lignes. Pour sa part, Alstom a gagné des gros contrats (200 locomotives de passagers et 200 autres de fret d'ici à 2020) et vise le projet de TGV entre Moscou et Kazan (ville sur la Volga). Un chantier au

point mort du fait de la crise économique en Russie.

Les partenaires d'Alstom et Siemens sont des entreprises privées mais dépendantes des commandes publiques. « C'est pourquoi les autorités, et surtout RZD, qui a bien organisé cette concurrence, peuvent être préoccupées des effets de notre fusion : que vont devenir ces deux alliances parallèles ? », s'interroge une source ferroviaire européenne à Moscou. « Pour le moment, il n'y a pas de vive inquiétude. Au téléphone, je les rassure... », confie-t-elle. Car le scénario le plus probable est le maintien des productions par Alstom et Siemens avec leurs partenaires respectifs sans fusion de ces activités locales. ■

Un pari gagné pour le satellite à propulsion électrique d'Airbus

SPACE

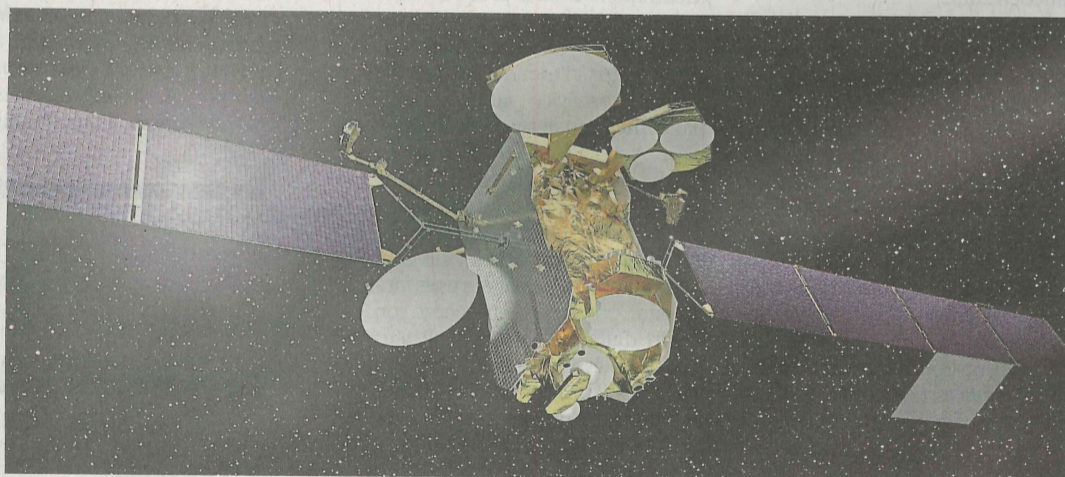
Le satellite Eutelsat 172B conçu par le géant européen a atteint son poste géostationnaire en temps record.

Bauer
Aenebauerbrux

En quelques petits mois pour parcourir 36 000 kilomètres avec des panneaux solaires ! Voilà l'exploit réalisé par le satellite Eutelsat 172B lancé par Airbus pour l'opérateur français de satellites Eutelsat. Une ascension spatiale quasiment deux fois plus rapide que celle des satellites électriques précédents produits par Boeing. De quoi réaliser un cocorico ou plutôt un « trico », puisque ce satellite électrique « a été mis au point en collaboration avec des aides du CNES, de l'Agence spatiale britannique et de l'Agence spatiale européenne ».

Le 1^{er} juin depuis Kourou par une fusée Ariane 5, le satellite de communication a atteint ce poste géostationnaire. Encore quelques tests et il sera prêt à diffuser sur la région Asie-Pacifique.

La puissance électrique est de 13 kW, alors que la masse du satellite au lancement atteignait 1,5 tonnes ! « Le trajet a duré quatre jours pour un satellite à propulsion chimique mais de temps avant la mise en



Encore quelques tests et le satellite Eutelsat 172B sera prêt à diffuser sur la région Asie-Pacifique en novembre. Photo Airbus Defence and Space

« L'orbite est largement compensée pour nous l'opérateur, par le gain au kilo embarqué », explique Johann Leroy, directeur technique d'Eutelsat. Le poids économisé sur le carburant transporté dans le satellite permet de réaliser un satellite de forte puissance, mais moins lourd, et donc moins cher au lancement.

Une première « Nous sommes la première entreprise à utiliser la propulsion tout électrique pour des satellites de cette dimension et de cette capacité, ce qui permet de réduire leurs coûts de lancement », insiste Nicolas Chamussy, directeur de Space Systems au sein d'Airbus. Pour Johann Leroy, pas de doute, l'avenir de l'industrie réside dans ces satellites géostationnaires à propulsion électrique

plutôt que dans les constellations de petits satellites en basse orbite. Notamment pour diffuser du gigabit par seconde. « Le coût du gigabit/seconde délivré par ces satellites géostationnaires sera moins élevé que celui distribué par des constellations comme OneWeb », parie-t-il.

Alors que les constellations doivent mettre en œuvre des centaines de petits satellites, qui survoleront une bonne partie du temps des zones inhabitées, les nouveaux satellites conçus par Eutelsat seront dotés de multiples faisceaux à orienter sur les zones de fortes demandes. « Grâce aux logiciels embarqués, nos futurs satellites seront reconfigurables », explique Johann Leroy, « ils feront du point à point et n'arroseront plus en large comme pour la télévision, et pour-

ront ainsi répondre à des besoins précis, comme l'internet dans les avions, la télécommunication sur un théâtre d'opérations ou des besoins de broadband lors d'un événement majeur ».

Eutelsat, depuis son téléport de Rambouillet, offre déjà 24 heures sur 24 des capacités satellitaires aux chaînes de télévision du monde entier. Un centre répond à leurs besoins en permanence. A l'avenir, Eutelsat estime pouvoir faire de même pour fournir de la bande passante. La société met au point avec Airbus le satellite Quantum, reconfigurable. Il sera lancé en 2021. Par ailleurs, le groupe est sur le point de commander le satellite ViaSat-3, qui devrait être lancé en 2021 et offrir pour la première fois la technologie VHT, soit une performance proche de la fibre. ■

en bref

La gare Saint-Lazare équipée de portiques de contrôle en 2019

FERROVIAIRE. C'était la seule grande gare parisienne à en être encore dépourvue. En 2019, la gare Saint-Lazare (450.000 voyageurs par jour) sera équipée de portiques de contrôle, a confirmé mercredi la SNCF. Elle avait lancé un appel d'offres pour ce projet, remporté en avril par l'entreprise américaine Conduent. Cette initiative s'inscrit dans un vaste programme de lutte contre la fraude lancé par l'entreprise ferroviaire en 2015. Elle doit aussi accompagner le passage aux titres de transport dématérialisés qui se substitueront au passe Navigo en 2019. Conduent doit en outre remplacer 1.800 tourniquets, dont

Kobe Steel s'effondre en Bourse après de nouvelles révélations



Buddhika Weerasinghe/Bloomberg

ACIER. Le titre du japonais Kobe Steel a perdu 18 % en bourse mercredi, après une chute de 22 % mardi. Ayant révélé dimanche des falsifications sur le contrôle de ses produits à base d'aluminium et de cuivre, le sidérurgiste a indiqué que la poudre de fer était aussi concernée. Le trucage concerne des clients de l'automobile, de l'aéronautique, de l'espace et de la défense.

Philips stoppe sa production de défibrillateurs pour les Etats-Unis

SANTÉ. Philips va suspendre temporairement sa production de défibrillateurs pour le marché américain afin de permettre des contrôles plus approfondis dans le cadre d'un accord avec le gouvernement américain. Une décision qui « n'est aucunement liée à la qualité des produits », selon le groupe. Philips doit se conformer à la réglementation de la Food and Drug Administration (FDA), qui va contrôler les deux sites du géant. Philips est autorisé à poursuivre la production aux Etats-Unis pour l'exportation, mais pas pour le marché américain.

COMMUNIQUÉ

AVIS D'INFORMATION AU PUBLIC PROJET D'INFRASTRUCTURE DU GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE : OBJECTIFS ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Conscient des enjeux de ses aménagements structurants sur la période 2019-2025, le Grand Port Maritime de La Rochelle a décidé, en application de l'article L 121-8 II du Code de l'Environnement, de saisir volontairement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui décidera de la meilleure forme de concertation.

Les quatre opérations envisagées sont situées à La Rochelle dans l'emprise du Grand Port Maritime et s'inscrivent dans la lignée de son projet stratégique 2014-2019.

Le développement du terminal de Chef de Baie vise à faire de ce dernier un hub logistique pour le trafic de pâte à papier et à adapter les infrastructures maritimes aux navires de fortes capacités. Ce développement passe par la création d'un quai de 250 mètres et l'aménagement d'une plateforme de 6 hectares.

La création du terminal de l'Anse Saint-Marc 3 a pour objectifs de desservir le nord du Port, de consolider et de diversifier les activités portuaires en se dotant d'un terminal permettant l'accueil de colis lourds et de répondre ainsi aux besoins de développement des énergies marines renouvelables. Il est prévu de créer un quai de 250 m ou un quai de 200 m avec une rampe pour les navires rouliers, ainsi qu'une plateforme de 6 hectares.

L'aménagement de La Repentie permettra de connecter la plateforme de La Repentie aux terminaux de l'Anse Saint-Marc et du Môle d'Escaie, de favoriser les implantations d'entreprises et d'offrir une réponse adaptée aux besoins des filières existantes et émergentes (EMR, vracs, biomasse...). A l'horizon 2025, une plateforme de 35 ha sera entièrement aménagée.

Ces opérations nécessitent également l'amélioration des accès nautiques du Port. Il s'agit de les adapter aux navires de nouvelle génération, évoluant du fait de la massification des trafics maritimes internationaux. Cette opération nécessite le dragage d'environ 450 000 m³ de sédiments et le déroctage de 650 000 m³ de matériaux marno-calcaire.

L'estimation du coût global des opérations est de 80 millions d'euros HT. Site internet où le public peut obtenir plus d'informations : <https://www.larochelle.port.fr/nous-connaître/nos-projets/>.

« Ça ne passe pas » Des bus faute de trains

SAINTES-ROYAN Durant les mois de réfection de la ligne, on perdra un peu de temps sur la route

FONCTIONNAIRES
Entre 2 000 et 4 000 agents ont défilé hier, de La Rochelle à Saintes

« Les fainéants sont dans la rue ! » Un certain chef d'État, dont les oreilles ont sifflé fort hier, reconnaîtra l'allusion. Ironique, comme on s'en doute. Une chose est sûre, il y avait beaucoup de fonctionnaires dans les rues de La Rochelle et de Saintes hier, répondant à l'appel national des différents syndicats.

Saintes avec ses cheminots

Dans la préfecture de la Charente-Maritime, un premier cortège a rassemblé dès 9 h 30 agents territoriaux et hospitaliers devant la cité administrative. Sous un crachin incessant, il a ensuite rejoint à 11 heures le lieu de rassemblement de la grande manifestation, sur la place du Commandant-de-la-Motte-Rouge. Composé d'enseignants, de retraités, de fonctionnaires de toutes les administrations, le défilé - un millier de manifestants selon les autorités, plus de 3 000 selon les syndicats - a longé le Vieux-Port, faisant une boucle par l'Arsenal, où siègent les services de l'Agglomération et de la Ville de La Rochelle, avant de s'arrêter devant la préfecture. Chaque représentant syndical a pris la parole. « On a l'impression que dès qu'il y a un déficit



Les cheminots de Saintes ont sorti les fumigènes pour chauffer la manifestation. PHOTO THIERRY COLLARD

qui existe, c'est de la faute aux fonctionnaires et on s'en prend aux fonctionnaires pour essayer de le combler. Le gel du point d'indice ne passe pas, la mise en place d'une journée de carence ne passe pas au nom de l'égalité public/privé - alors que les trois quarts des entreprises compensent cette journée - ne passe pas, pas plus que la suppression de 130 000 postes de fonctionnaires ou que l'augmentation de la CSG sans compensation », expliquait Marc Billard, secrétaire départemental de la fédération de syndicats de l'enseignement FSU, très remonté contre le ministre de l'Éducation nationale, Jean-Michel Blanquer.

Particulièrement mobilisés après l'annonce de la suppression de 135 emplois cheminots au Technicentre, les Saintais ont défilé en rangs serrés, hier midi, paralysant temporairement l'axe central de la ville, du Palais de justice jusqu'aux ateliers de la SNCF. FO, UNSA, FSU et CGT, rejoints par la CFDT, ont brièvement pris la parole avant de conduire le cortège, fort de près d'un millier de manifestants, soit deux fois plus que lors du rassemblement du 12 septembre dernier.

Pancartes et slogans hostiles aux ordonnances Macron sur le droit du travail ont ponctué un défilé sans incident, qui s'est achevé par un piquenique collectif près du Technicentre.

Selon les jours, on compte actuellement jusqu'à 23 trains circulant quotidiennement entre Saintes et Royan. Douze dans un sens, onze dans l'autre. Du 6 novembre au 6 avril prochains, quand la ligne ferroviaire sera fermée pour une rénovation complète, autant de bus affrétés par la SNCF circuleront que de trains actuellement. Mais ils iront moins vite.

Le comité de ligne, réuni hier à la salle de la Récluse, à Saintes, autour du conseiller régional en charge du TER, Jacky Émon, a confirmé ce qu'on avait déjà pu recueillir ici et là (1) : il en coûtera près de 35 millions d'euros pour renouveler 24 kilomètres de rail et de ballast entre Saintes et Saujon et pour remplacer les traverses en bois par des traverses en béton entre Saujon et Royan. Un chantier financé aux deux tiers par la région Nouvelle-Aquitaine, à 22 %

par le Département de Charente-Maritime et à 11 % par SNCF Réseau.

Ces travaux d'envergure permettront à cette ligne régionale de jouer à nouveau tout son rôle. « Un voyageur sur deux l'emprunte pour rejoindre la liaison TGV à Angoulême, notamment en été », rappelle Jacky Émon.

Parce que leurs correspondances à Saintes avec les autres lignes ne pourront pas attendre, les bus affrétés par la SNCF devront partir plus tôt de Royan ou y arriver plus tard, durant les travaux. Le trajet par la route prendra de 15 à 20 minutes supplémentaires par rapport au rail. « Avec le confort du train en moins, je vais peut-être reprendre ma voiture certains jours », déplore un Saintais travaillant à Royan.

Thierry Collard

(1) Notre édition d'hier.



Du 6 novembre au 6 avril, les trains régionaux ne circuleront plus entre Saintes et Royan. PHOTO T.C.

Port Atlantique La Rochelle

AVIS D'INFORMATION AU PUBLIC

Projet d'infrastructure du Grand Port Maritime de La Rochelle :
Objectifs et principales caractéristiques

Conscient des enjeux de ses aménagements structurants sur la période 2019-2025, le Grand Port Maritime de La Rochelle a décidé, en application de l'article L 121-8 II du Code de l'environnement, de saisir volontairement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui décidera de la meilleure forme de concertation.

Les quatre opérations envisagées sont situées à La Rochelle dans l'emprise du Grand Port Maritime et s'inscrivent dans la lignée de son projet stratégique 2014-2019.

Le **développement du terminal de Chef de Baie** vise à faire de ce dernier un hub logistique pour le trafic de pâte à papier et à adapter les infrastructures maritimes aux navires de fortes capacités. Ce développement passe par la création d'un quai de 250 mètres et l'aménagement d'une plateforme de 6 hectares.

La création du terminal de l'Anse Saint-Marc 3 a pour objectifs de desservir le nord du port, de consolider et de diversifier les activités portuaires en se dotant d'un terminal permettant l'accueil de colis lourds et de répondre ainsi aux besoins de développement des énergies marines renouvelables. Il est prévu de créer un quai de 250 m ou un quai de 200 m avec une rampe pour les navires rouliers, ainsi qu'une plateforme de 6 hectares.

L'**aménagement de La Repentie** permettra de connecter la plateforme de La Repentie aux terminaux de l'Anse Saint-Marc et du Môle d'Escaie, de favoriser les implantations d'entreprises et d'offrir une réponse adaptée aux besoins des filières existantes et émergentes (EMR, vracs, biomasse...). A horizon 2025, une plateforme de 35 ha sera entièrement aménagée.

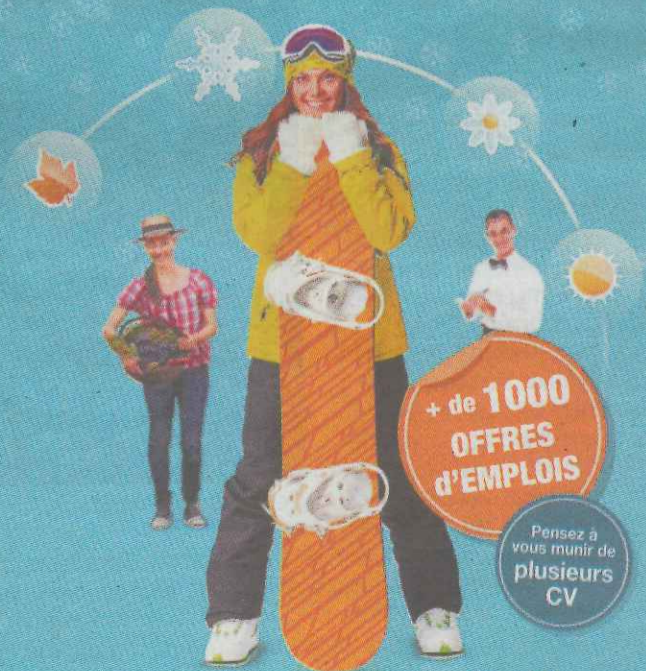
Ces opérations nécessitent également l'**amélioration des accès nautiques** du Port. Il s'agit de les adapter aux navires de nouvelle génération, évoluant du fait de la massification des trafics maritimes internationaux. Cette opération nécessite le dragage d'environ 450 000 m³ de sédiments et le déroctage de 650 000 m³ de matériaux marno-calcaire.

L'estimation du coût global des opérations est de 80 millions d'euros HT.

Site Internet où le public peut obtenir plus d'informations <https://www.larochelle.port.fr/nous-connaître/nos-projets/>.

10^e édition FORUM DES EMPLOIS SAISONNIERS D'HIVER

12 OCTOBRE 2017



à la Maison de la Charente-Maritime
La Rochelle, de 9h à 16h30

+ D'INFOS

Maison départementale de l'emploi saisonnier :
05 46 38 97 10 mdes@charente-maritime.fr



ouvre de nouveaux horizons

charente-maritime.fr