

Pourquoi seul Airbus peut devenir leader du train du futur

Les succès commerciaux s'accumulent et confirment la capacité d'Airbus à consolider son modèle économique et industriel dans le transport de voyageurs. L'analyse des perspectives de développement tendent à démontrer que ce ne sont plus les entreprises de l'industrie ferroviaire européennes qui ont capacité à porter au niveau de la mondialisation un modèle de transport guidé d'avenir. Les évidences sont lisibles dès lors qu'un parallèle est fait entre les deux modèles industriels.



AIRBUS : Le modèle s'est appuyé pour se développer sur des avancées technologiques à forte valeur ajoutée qui sont issues en partie de SUD AVIATION qui a consolidé ses recherches en développant le Concorde, banc d'essai des techniques d'aujourd'hui. La marché en plein essor et particulièrement dynamisée par une compétition mondiale a obligé AIRBUS à proposer des produits compétitifs dans un cadre de coûts et de performance établi sans concessions. Cette violente concurrence pousse toujours les constructeurs aéronautique à surperformer et donc ils disposent de départements « Recherche et Développement » d'une importance déterminante pour leur avenir. L'aviation est un produit en pleine période de maturité dans son cycle de vie et sur un marché en fort développement en volume. Cette compétition oblige même les constructeurs à développer des implantations sur les territoires d'avenir en partageant la construction d'appareils d'avant dernière génération qui seront l'amorce du décollage de ces marchés émergents. La seule ombre au tableau de l'aérien est sa dépendance d'une fourniture en énergie embarquée qui n'est encore que de l'énergie fossile. Cependant d'intenses recherches ont déjà permis d'abaisser les consommations et donc l'empreinte environnementale négative. Des alternatives énergétiques voient aussi des résultats concrets les annoncer.

Train à grande vitesse : Ce modèle ferroviaire est l'évolution ultime d'un produit en fin de vie. C'est ce qui explique le peu d'empressement des pays potentiellement intéressants pour se mode à s'équiper. Le modèle industriel Européen morcelé pâtit des limites atteintes par le rail, tant en termes de vitesse qu'en termes de consommation. Cette débauche d'énergie pour rouler sur le plancher des vaches à plus de 300 km/h n'a pour seul avantage que de pouvoir être livrée en électricité directement sur le convoi sans avoir à embarquer l'énergie. Les optimisations techniques pour atteindre ces performances ont renchérit les trains. Au niveau du marché Européen, le train à grande vitesse se découvre trop cher au regard des services qu'il apporte. Cette déconvenue fait que chaque constructeur a du être protégé par des commandes essentiellement nationales qui pèsent sur les finances publiques. Il n'y a plus d'espoirs de tirer les constructeurs vers un modèle économiquement exportable qui permettrait des forts volumes de production. Ce manque de clairvoyance et ce protectionnisme inapproprié ont capté toutes les ressources du ferroviaire en les évinçant du transport continental de fret qui est le débouché essentiel du chemin de fer sur de très longues distances. Sur ce créneau qui ne demande que des moyens rustiques et fiables, le bloc Asie-Russie et le bloc Nord Américain ont déjà leur réponse sans les Européens.

Devant l'évidence de l'entêtement européen à vouloir imposer le train sur des distances de 1000 kilomètres et cela sans optimisation de son industrialisation ni massification de la production au niveau Européen et sans perspectives à plus de 20 ans de cette technologie, il devient alors évident pour les constructeurs aéronautiques d'assumer le développement de moyens complémentaires et alternatifs aux vols moyens courrier. Les trains à sustentation magnétique pour lesquels l'Asie a pris la pôle position sont la réponse.



Les compatibilités entre vol moyen courrier et engins à sustentation magnétique pouvant évoluer à 500 km/h sur des distances de 1000 kms sont tellement évidentes qu'un major de l'aéronautique sera obligé de s'y intéresser. Le concept des cabines voyageurs, les prestations à bord et la sureté sont tellement semblable aux standards de l'aérien que ces modes pourront s'allier plus intimement que l'avion et le TGV. Enfin, il s'agit de rapprocher des intérêts économiques non conflictuels :

1. Europe et USA développent l'aérien et partagent les avancées avec les autres continents
2. L'Asie développe le train du futur et sa promotion est assurée par les avionneurs.