

Grand Paris Express : premier mégacontrat pour Alstom

TRANSPORT

La commande pourrait atteindre plus de 2 milliards d'euros sur quinze ans.

Elle donne de la visibilité à Alstom.

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Le premier gros marché du Grand Paris Express, le plan de modernisation et d'extension des transports en commun franciliens, vient d'être attribué, et c'est Alstom qui va en bénéficier. Dans un communiqué commun publié en fin de semaine dernière, la Société du Grand Paris (qui pilote le projet), le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), qui le finance, et la RATP ont annoncé qu'ils désignaient le constructeur français pour fournir la nouvelle version des métros sur pneus qui équipent les lignes 1, 4, 6, 11, et 14 de la RATP.

Dans l'immédiat, cela se traduira par une commande de 518 millions d'euros, pour l'achat de 35 trains de 8 voitures. Mais, à plus long terme, le marché pourrait atteindre plus de 2 milliards d'euros sur une quinzaine d'années.

Si le Grand Paris Express prévoit la construction de plusieurs nouvelles lignes de métro automatiques, il inclut également le prolongement de lignes existantes, comme la 14,



Le Grand Paris Express prévoit notamment le prolongement de la ligne 14 vers le nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel et, au sud, jusqu'à l'aéroport d'Orly. Photo RÉA

qui va gagner 5 stations vers le nord pour aller jusqu'à Saint-Denis-Pleyel et qui descendra au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly. Cet allongement de parcours nécessitera de nouvelles rames, qui seront donc construites par Alstom.

Nouvelles rames dès 2021

Constitué de 8 voitures (au lieu de 6 actuellement), le nouveau matériel portera la capacité maximale de la ligne 14 de 30.000 à 35.000 voyageurs par heure. Les prolongements de ligne décidés par le STIF (ceux de la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay, de la ligne 4 jusqu'à Bagneux ou encore de la ligne 11 jusqu'à Rosny) seront l'occasion de commandes ultérieures. Et les nouvelles rames feront

leur apparition sur le réseau à partir de 2021.

Selon un connaisseur du secteur, cette commande à Alstom était attendue. L'annonce aurait toutefois été anticipée d'un ou deux mois. « Surtout, en allant au-delà du premier marché de 500 millions d'euros pour évoquer jusqu'à 2 milliards de commandes sur quinze ans, le PDG de la RATP, Pierre Mongin, a choisi d'envoyer un signal fort au constructeur et à ses sous-traitants, en leur donnant de la visibilité sur le long terme », juge cet expert.

Pour les salariés français d'Alstom, la confirmation de ce marché est un soulagement. Si Alstom Transport affiche de bons résultats, c'est surtout grâce aux commandes

engrangées (et construites) à l'étranger. Sur les 12 sites français, la faiblesse des plans de charge alarme les syndicats. Sept d'entre eux vont bénéficier du nouveau marché. « Grâce à ce projet, plus de 2.000 emplois seront pérennisés en France chez Alstom et ses fournisseurs », a précisé l'entreprise.

Mais un autre très gros appel d'offres, crucial pour Alstom, se profile déjà : celui lancé par la SNCF pour le compte du STIF pour la construction des RER NG (pour « nouvelle génération »). Le français y a répondu en consortium avec Bombardier, mais Siemens et l'espagnol CAF seraient aussi dans la course. Le résultat devrait être connu dans quelques mois. ■