

# L'État prêt à acheter des TGV pour sauver Belfort

Ce mardi, le secrétaire d'État à l'Industrie devrait annoncer la commande de 16 TGV et 30 motrices pour 500 millions d'euros.

Une réunion de travail doit réunir à Belfort, ce mardi, le secrétaire d'État à l'Industrie, Christophe Sirugue, le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, les organisations syndicales et les élus locaux sur l'avenir du site.

Lors de cette réunion, Christian Sirugue devrait annoncer que l'État étudierait l'achat de 16 TGV pour un montant de 500 millions. Ces trains seraient destinés à circuler sur les liaisons Intercités. Cette option est possible car ces lignes sont gérées directement par

l'État même si elles sont exploitées actuellement par la SNCF. Ces TGV ne seraient donc pas utilisés au maximum de leurs capacités puisqu'ils rouleraient à 250 km/h. « Mardi, nous sauverons le site d'Alstom à Belfort », avait promis dimanche le premier ministre, Manuel Valls, lors du « Grand Jury RTL-Le Figaro-LCI ».

La journée de mardi devrait aussi être marquée par une nouvelle grève et une manifestation des 480 salariés de l'usine Alstom.

## L'État va acheter à Alstom des TGV pour remplacer des trains Corail

Cinq cents millions seront consacrés à l'acquisition de 16 rames et 32 motrices fabriquées à Belfort.

VALÉRIE COLLET @V\_Collet

**TRANSPORT** L'État a trouvé une astuce pour commander des TGV sans alourdir les comptes de la SNCF. Ce mardi, Christophe Sirugue, le secrétaire d'État à l'Industrie, devrait détailler à Belfort les pistes qui doivent permettre au site d'Alstom de maintenir son activité industrielle. *Le Monde* a révélé qu'une commande de 16 TGV d'un montant de 500 millions d'euros était à l'étude.

Selon nos informations, cette commande de 15 à 16 TGV, assemblés à La Rochelle et dotés chacun de deux motrices fabriquées à Belfort, sera passée directement par l'État et non par l'intermédiaire de la SNCF comme c'est le cas d'habitude. La facture de ces trains viendra donc peser sur les comptes de l'État. Les dirigeants de la SNCF cachent à peine leur soulagement.

Plus surprenant, « ces rames de TGV seront destinées à alimenter des

lignes Intercités et non les lignes à grande vitesse pilotées par la SNCF », indique au *Figaro* une source proche du dossier. En effet, l'État est l'autorité organisatrice de l'activité Intercités, ces trains circulant à moins de 200 km/h alors que les TGV roulent à une vitesse allant jusqu'à 320 km/h, leur vitesse commerciale habituelle. La SNCF exploite les lignes Intercités dans le cadre d'une convention signée avec l'État.

Le gouvernement a ouvert ces derniers mois un chantier destiné à restructurer l'activité Intercités - effectuée en trains Corail - lourdement déficitaire et dont les pertes atteignent 400 millions d'euros en 2016. L'État s'est engagé d'ici à 2025 à renouveler entièrement le parc de rames en fin de vie. Une première tranche de trains commandés à Alstom est en cours de livraison. Un appel d'offres doit aussi être lancé pour les Intercités. Une deuxième tranche de 30 rames achetées en direct à



Les TGV pourraient, dans un premier temps, être mis en service sur la ligne Bordeaux-Nice, via Toulouse, Montpellier et Marseille.

Alstom était en négociation. Elle pourrait être remplacée par ces 16 TGV dont la livraison pourrait commencer en 2021. Selon nos informations, ces TGV (30 millions d'euros pièce) alimenteraient la ligne Bordeaux-Nice, via Toulouse, Montpellier et Marseille dans un premier temps.

Ces TGV fabriqués par Alstom devraient être mis en service lorsque l'État procédera à des appels d'offres pour ouvrir à la concu-

rence les services Intercités et régionaux.

Une autre piste devrait être évoquée mardi par le secrétaire d'État à l'Industrie : celle des « bus du futur » énoncée par Manuel Valls dimanche lors du « Grand Jury RTL-LCI-Le Figaro ». L'option paraît étrange lorsque l'on songe à la culture ferroviaire de Belfort, une usine qui a donné naissance au premier TGV. Selon nos informations, la direction d'Alstom elle-même a

réfléchi à cette diversification et là soufflée au gouvernement. Le groupe ne fabrique actuellement aucun autobus. Il n'en travaille pas moins sur des technologies innovantes destinées aux bus électriques commandés aux quatre coins du monde pour réduire les émissions polluantes et les gaz à effet de serre dans les mégapoles. La RATP, à elle seule, prévoit d'acheter 4500 véhicules électriques d'ici à 2025. Alstom dispose d'une technologie de recharge de batterie par le sol (SRS) pour les tramways et

« Le bus du futur n'est pas une activité que nous allons développer à court terme »

UN CADRE D'ALSTOM

bus électriques. « Le bus du futur n'est pas une activité que nous allons développer à court terme », admet un cadre d'Alstom. Le constructeur devra investir s'il compte ajouter cette activité à son portefeuille.

Parmi les importantes commandes publiques à venir, Alstom est en concurrence avec d'autres constructeurs dans le cadre d'appels d'offres. C'est le cas pour les 250 rames de RER de nouvelle génération fabriquées en consortium avec Bombardier. Il en est de même pour les 12 locomotives de chantier de la RATP. Les « TGV du futur » que le gouvernement présente comme acquis à la commande de la SNCF seront aussi soumis à un appel d'offres. Enfin, les six TGV (et douze motrices) destinés aux lignes reliant la France à l'Italie et que la SNCF jugeait trop chers devraient en revanche s'ajouter au carnet de commandes du constructeur français. ■

Ces rames de TGV seront destinées à alimenter des lignes Intercités et non les lignes à grande vitesse pilotées par la SNCF

SELON UNE SOURCE PROCHE DU DOSSIER