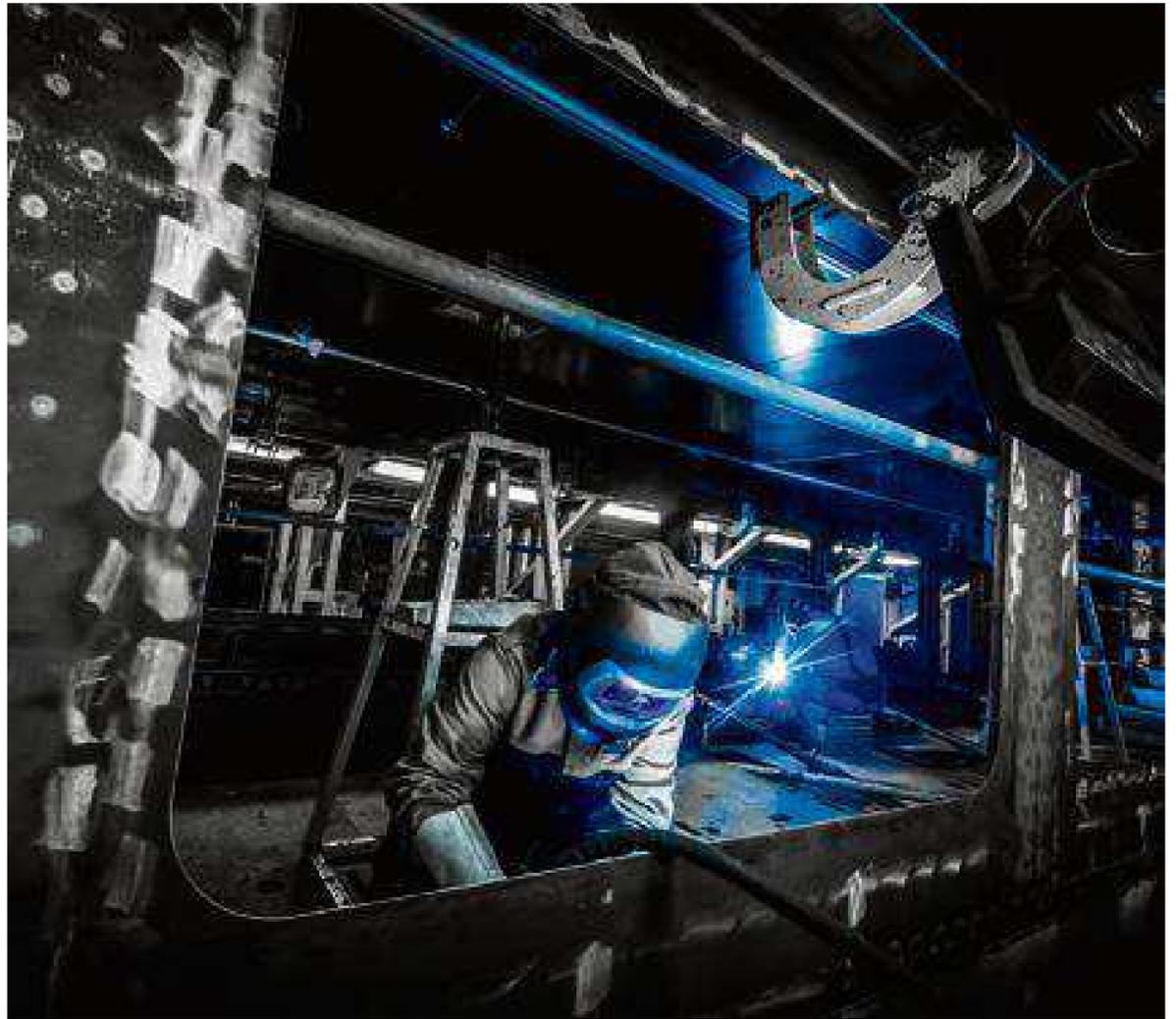


Le cadeau de la SNCF aux usines Alstom et Bombardier

TRANSPORTS Les deux constructeurs devraient obtenir une commande record de 270 RER au détriment de l'espagnol CAF.

Le consortium formé par Alstom et Bombardier est désormais assuré de remporter l'appel d'offres de près de 3 milliards d'euros pour construire plus de 270 RER nouvelle génération pour l'Ile-de-France. Malgré ses prix inférieurs, l'autre constructeur en lice, l'espagnol CAF, s'est vu signifier par la SNCF, pilote de l'appel d'offres, que son outil industriel n'était pas assez robuste pour les cadences imposées. D'après un audit – non publié – du cabinet d'expertise Olivier Wyman, le site français de CAF à Bagnères-de-Bigorre est sous-dimensionné pour une telle commande. Le groupe aurait dû embaucher de 500 à 600 salariés, les former et lancer une nouvelle chaîne de montage tout en risquant des retards à la livraison. L'audit, dont le groupe CAF n'a pas eu connaissance, tombe à pic pour la SNCF et le gouvernement : cette commande est vitale pour maintenir l'activité des sites de Valenciennes (Alstom) et Crespin (Bombardier) et éviter des centaines de licenciements à quelques mois de l'élection présidentielle. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les deux constructeurs ont fait alliance.



Des rames de TER à l'assemblage dans l'usine Bombardier de Crespin, dans le Nord. Photo Gilles Rolle/RÉA

L'appel d'offres géant de la SNCF ne peut plus échapper à Alstom et à Bombardier

TRANSPORT

Un audit a jugé insuffisantes les capacités industrielles de l'unique concurrent, l'espagnol CAF.

Sans cette commande, les usines des deux constructeurs dans le Nord risquaient de lourdes suppressions d'emplois.

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Après le remue-ménage créé le mois dernier par l'affaire Alstom Belfort, le gouvernement n'aura pas à voler une nouvelle fois au secours de constructeurs ferroviaires en mal de commandes. Selon la lettre spécialisée « Mobelettre », le consortium formé par Alstom et Bombardier est désormais assuré de remporter l'appel d'offres de près de 3 milliards d'euros pour construire plus de 270 RER NG (nouvelle génération) pour l'Ile-de-France, un marché dont leurs usines de Valenciennes (pour Alstom) et Crespin (pour Bombardier) ont désespérément besoin pour remplir leurs plans de charge.

L'autre constructeur en lice, l'espagnol CAF, s'est vu signifier par la SNCF, qui pilote l'appel d'offres pour le compte de la région Ile-de-France, que sa capacité de production industrielle n'était pas jugée suffisante pour tenir les cadences demandées. L'entreprise publique s'est appuyée, pour arriver à cette conclusion, sur un audit commandé au cabinet d'expertise Olivier Wyman, indique « Mobelettre ».



Livraison du 100^e TER Regio 2N de Bombardier, le 10^e de la région Hauts-de-France. Le consortium Alstom-Bombardier est désormais assuré de remporter l'appel d'offres pour construire plus de 270 RER NG (nouvelle génération) pour l'Ile-de-France. Photo Gilles Rolle/RÉA

Le contenu de l'audit n'est pas connu, mais le site français de CAF à Bagnères-de-Bigorre ne compte qu'une centaine de salariés, là où celui de Valenciennes en compte 1.000 et celui de Crespin, 2.200. CAF aurait dû embaucher de 500 à 600 salariés, les former et lancer une nouvelle chaîne de montage, ce qui pouvait exposer l'entreprise à des retards de livraison, juge un expert. Surtout, la cadence de production demandée a été portée l'an dernier de 25 à 70 trains par an. Sur ce plan, l'attelage Alstom-Bombardier présentait plus de garanties,

même si CAF misait sur le renfort éventuel de ses usines espagnoles pour faire face.

Cet audit tombe toutefois à pic pour sauver la SNCF, mais aussi le gouvernement, d'un dénouement explosif, à côté duquel le pataquès Alstom-Belfort aurait fait figure d'aimable divertissement. Cette commande de quelque 270 RER NG était vitale pour maintenir l'activité des sites de Valenciennes et Crespin. C'est d'ailleurs pour maximiser leurs chances que les deux constructeurs ont fait alliance, quitte à partager la commande.

La cadence de production demandée a été portée de 25 à 70 trains par an.

Sur ce plan, l'attelage Alstom-Bombardier présente plus de garanties que CAF.

Mais CAF a crânement joué sa chance en outsider, en étant nettement mieux-disant sur les prix. A tel point que la rumeur le donnait, jusqu'à ces dernières semaines, gagnant. Une hypothèse qui semblait inenvisageable sur le plan politique à quelques mois de l'élection présidentielle, puisqu'elle aurait poussé Alstom et Bombardier à supprimer des centaines de postes sur leurs sites respectifs, qui ne sont distants que de quelques kilomètres dans le Nord.

L'expertise d'Olivier Wyman arrive donc à point... Sauf pour CAF

Les chiffres clefs

3

MILLIARDS D'EUROS
Le montant de l'appel d'offres piloté par la SNCF pour le compte du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

70

RAMES DE RER PAR AN
Le rythme de production maximum qui pourrait être demandé au vainqueur de l'appel d'offres, soit une tous les 5 jours.

évidemment. Le directeur général France, Francis Nakache, demande à avoir communication de l'audit. Et ne se prononce pas sur la possibilité d'une procédure devant les tribunaux : « Quand notre société a des éléments pour faire un recours, elle sait le faire, même s'il est difficile commercialement d'affronter des donneurs d'ordre publics devant les tribunaux. Nous allons continuer à soumettre des offres financièrement et techniquement gagnantes, et nous espérons qu'il y aura des contrats à l'avenir qui nous reconnaîtront le droit de nous développer sur notre site français. » ■