

Le consortium Alstom-Bombardier **seul en lice pour les futurs RER**

Par Christophe Alix - 01 novembre 2016 - Libération

Appel d'offres

Leurs deux usines du Nord devraient remporter ce contrat du siècle de près de 300 rames après la mise hors concours de l'espagnol CAF, opportunément écarté pour cause de sous-dimensionnement industriel.

A la différence de Belfort, l'usine Alstom de Valenciennes pourrait ne pas avoir besoin de l'Etat pour sauver ses emplois. C'est ce site, en association avec l'usine voisine du canadien Bombardier, qui devrait se voir attribuer le plus important contrat ferroviaire de France à venir, celui de l'appel d'offres pour le RER de nouvelle génération «RER NG» lancé par la région Ile-de-France. D'un montant estimé entre 3 et 3,5 milliards d'euros, ce contrat du siècle ne devrait pas échapper aux deux entreprises réunies au sein d'un consortium afin de construire plus de 270 «RER NG» selon les informations de la lettre professionnelle Mobilettre.

Capacité industrielle

Les deux constructeurs français et canadien qui ont grandement besoin de nouvelles commandes pour regarnir leurs plans de charge devraient remporter ce méga appel d'offres au détriment de l'espagnol CAF, également en lice et qui comptait essentiellement produire ces rames sur son site de Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées). Dernier concurrent du duo formé par Alstom et Bombardier, CAF s'est vu signifier officiellement par la SNCF la semaine dernière que sa capacité industrielle n'était pas suffisante pour tenir une cadence de production portée l'an dernier de 25 à 70 trains par an. Cette décision qui l'exclut du processus de sélection au terme duquel elle devait remettre une *best and final offer* (BAFO) a été prise à la suite d'un audit mené par le cabinet d'expertise Oliver Wyman, indique Mobilettre. La publication précise que la SNCF «*a saisi in extremis le seul et mince critère disponible pour inverser la tendance, CAF ayant répondu à toutes les spécifications techniques du cahier des charges, bien en dessous du prix proposé par Alstom dans sa remise d'offre*». D'après des sources proches du dossier citées par *le Figaro*, la différence de prix entre les

deux offres concurrentes pourrait s'élever jusqu'à plusieurs centaines de millions d'euros sur la totalité du contrat.

«Un Belfort puissance dix»

Le contenu de l'audit n'est pas connu mais on sait que le comparatif des capacités de production n'est pas à l'avantage de l'industriel espagnol. Là où le site d'Alstom de Valenciennes compte 1 000 salariés et celui de Bombardier à Crespin, le plus important de France, 2 200, celui de CAF ne compte qu'une centaine de salariés dans le Sud-Ouest. Dans le cas où CAF aurait remporté l'appel d'offres pour lequel il semblait le mieux placé, l'Espagnol prévoyait donc d'embaucher et de former 500 à 600 salariés sur son site pyrénéen avec le lancement d'une deuxième chaîne de montage. Un dispositif plus risqué que celui proposé par l'attelage Alstom-Bombardier pour tenir les délais de livraison et que CAF entendait compléter en déléguant une partie de la production à ses sites espagnols. *«Après ce qui s'est passé chez Alstom, ce dossier est devenu ultra-politique et il fallait absolument trouver un argument pour éviter ce qui aurait été un Belfort à la puissance dix avec de très nombreuses suppressions d'emplois à la clé, note un observateur interrogé par Libération. Cela peut se comprendre, d'un côté il y a 100 emplois en jeu, de l'autre le ferroviaire fait vivre 9 000 personnes dans le nord de la France. D'où cet argument des cadences de production qui n'était pas prévu au départ et qui ont pu être augmentées sur mesure afin de donner un avantage à l'association Alstom-Bombardier».*

Contrat compromis

Evincé, c'est au tour de CAF de craindre pour l'emploi sur son site de Bagnères-de-Bigorre et ce d'autant plus que le retour au pouvoir de Mariano Rajoy risque de compromettre un méga contrat de 2,6 milliards d'euros pour le train à grande vitesse espagnol. *«L'audit a été très court et n'a duré que quelques jours à peine, a réagi dans le Figaro Francis Nakache, directeur général de CAF en France qui demande à «en avoir communication».* Il n'exclut d'ailleurs pas de mener une action devant les tribunaux, même s'il est très délicat *«commerciallement»* de se retourner contre un donneur d'ordre public. *«Nous avons l'intention d'embaucher 500 à 600 personnes à Bagnères pour revenir à la capacité industrielle de cette usine, explique-t-il, CAF n'a jamais caché qu'il mettrait ses sites espagnols à contribution afin de tenir la cadence imposée de 70 trains par an. Nous n'avons pas encore réussi à pérenniser l'activité. Dès le printemps prochain, nous aurons des problèmes sur le site de Bagnères que nous tenons à bout de bras.»*

«Ce serait une très bonne nouvelle»

Du côté des syndicats d'Alstom, on se félicite de la décision de la SNCF qui, en cas de concrétisation d'un contrat attendu pour la fin de l'année, apporterait une bouffée d'air pour le site valenciennois aujourd'hui en surcapacité et qui a recours au chômage technique pour se maintenir. *«Ce serait une très bonne nouvelle, réagit Patrick De Cara, représentant syndical CFDT au Comité central d'entreprise de l'industriel. Mais il ne faudrait pas non plus que Valenciennes soit l'arbre qui cache la forêt des autres sites français»*, poursuit-il. Le syndicaliste craint que la production d'une partie des composants de ces nouveaux RER (coffres de traction, moteurs, bogies, etc.) soit confiée à des usines d'Alstom situées dans les pays émergents avec des conséquences très néfastes pour les usines de Tarbes dans les Hautes-Pyrénées ou encore d'Ornans en Bourgogne-Franche-Comté. *«La réalité, c'est qu'Alstom nous met aujourd'hui en concurrence avec ses implantations en Inde ou en Chine, conclut-il, si l'on veut sauver l'activité de construction ferroviaire en France, il faut que ces commandes publiques soient entièrement localisées dans l'Hexagone de la même manière que cela se fait aux Etats-Unis ou dans les pays émergents lorsqu'Alstom y remporte des contrats.»* Une logique de filière et non de mise en concurrence des usines les unes avec les autres.

Les RER de nouvelle génération équiperont dans un premier temps le RER E Eole, dont la prolongation vers l'ouest parisien jusqu'à Mantes-la-Jolie doit intervenir d'ici 2022. Ils serviront également à remplacer les rames du RER D. Au total, jusqu'à 371 nouveaux trains pourront être commandés dans le cadre de ce nouveau contrat.

Christophe Alix