

Alstom et Bombardier seuls en lice pour le contrat géant des RER

CAF, le rival des deux constructeurs unis dans un consortium, a été évincé à la suite d'un audit.

VALÉRIE COLLET @V_Collet

INDUSTRIE Le contrat du siècle s'est évaporé pour le constructeur ferroviaire espagnol CAF. Comme l'a révélé vendredi la lettre confidentielle Mobilettr, la gigantesque commande de RER NG (de nouvelle génération), d'un montant de plus de 3 milliards d'euros, vient d'échapper à CAF à la suite d'un audit réalisé par le cabinet de conseil Oliver Wyman.

CAF a appris la semaine dernière par la SNCF - propriétaire du matériel roulant, même s'il sera financé par les collectivités d'Île-de-France - qu'il serait exclu de la Best and final offer (BAFO), dernière étape de l'appel d'offres géant. La décision aurait été prise à la lumière de l'audit commandé par la SNCF en septembre portant sur la capacité de production in-

dustrielle du constructeur espagnol qui possède une usine d'une centaine de salariés à Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées). Après avoir reçu les informations de l'industriel, le cabinet de conseil a en effet conclu que CAF n'offrirait pas les garanties suffisantes pour livrer comme prévu les rames à une cadence de 70 par an à partir de 2021.

Impact de la crise

En éliminant le compétiteur industriel d'Alstom et de Bombardier, réunis dans un consortium pour répondre au plus grand contrat jamais signé en Île-de-France, la SNCF et le Stif (Syndicat des transports de la région) ont-ils cherché à éviter les remous médiatiques d'une commande qui priverait les usines d'Alstom à Valenciennes (1 300 salariés) et de Bombardier à Crespin (2 000 salariés) ?



Les rames du RER NG à deux niveaux seront déployées sur les lignes du RER E puis du RER D du réseau d'Île-de-France (ci-dessus, un quai de la station Haussmann-St-Lazare à Paris). THOMAS PADILLA/MAXPPP

Francis Nakache, directeur général de CAF en France voudrait en avoir le cœur net. « L'audit a été très court. Il n'a duré que quelques jours à peine, indique-t-il au Figaro. Nous demandons à en avoir communication. » L'industriel s'interroge sur l'impact de la crise survenue en septembre lorsque le PDG d'Alstom a annoncé son projet de transférer la fabrication de locomotive du site de Belfort ce qui devait conduire à la suppression de 400 postes sur 500. Le PDG d'Alstom avait alors rappelé que ses usines allaient traverser une sévère baisse de charge. Bombardier lui avait fait écho en insistant sur la situation tout aussi tendue à Crespin.

Au plus fort de la crise, Francis Nakache avait fait part de son inquiétude aux *Échos*, se demandant si le psychodrame autour de Belfort ne serait pas fatal à son entre-

prise, rappelant que la notion de préférence nationale est interdite dans les appels d'offres publics.

Le dirigeant comptait sur le contrat des RER pour redéployer le site ferroviaire de Bagnères-de-Bigorre qui compte centenaire : « Nous avions l'intention d'embaucher 500 à 600 personnes à Bagnères pour revenir à la capacité industrielle de cette usine », explique Francis Nakache qui souligne qu'avec une cadence de 70 trains par an, « CAF n'a jamais caché qu'il mettrait ses sites espagnols à contribution ».

L'usine française du constructeur espagnol peine aussi à voir l'avenir à moyen terme : « Nous n'avons pas encore réussi à pérenniser l'activité, explique le directeur général de CAF en France. Dès le printemps prochain, nous aurons des problèmes sur le site de Bagnères que nous tenons à bout de bras. »

Les rivaux de CAF, désormais seuls en piste, sont toutefois loin de crier victoire. Il reste à s'entendre sur le prix des rames. Or Alstom est réputé pour vendre son matériel roulant à un prix élevé. D'après des sources proches du dossier la différence de prix entre CAF et le consortium Alstom Bombardier pourrait s'élever à quelques centaines de millions d'euros sur l'ensemble du contrat qui porte sur 270 rames de RER à deux niveaux, les premières étant destinées aux lignes E et D du réseau d'Île-de-France.

La dernière séquence de l'appel d'offres devrait démarrer en début de semaine prochaine. Bien qu'il ne reste plus qu'un seul candidat, la SNCF maintient sa décision définitive au début de l'année prochaine. La campagne électorale battra son plein. ■