

PERTES & PROFITS | ALSTOM-BOMBARDIER

Des RER à l'heure... des élections

Tout n'est donc pas si noir pour Alstom, même si le contrat ne concerne pas son site de Belfort, sauvé in extremis par une rocambolesque opération de l'Etat: la commande de 15 TGV destinés au réseau Intercités pour 450 millions d'euros. Le groupe ferroviaire français, associé au canadien Bombardier, a remporté l'appel d'offres lancé par la SNCF pour la livraison de 270 RER NG, les rames de nouvelle génération qui équiperont le réseau de la banlieue parisienne, selon la lettre spécialisée *Mobilette*. Une commande de quelque 3 milliards, annoncée dans les prochaines semaines, qui va donner du travail aux 3 200 salariés de Valenciennes (Alstom) et Crespin (Bombardier), deux sites nordistes menacés par l'effondrement des commandes.

Pour accroître leurs chances de remporter l'un des plus gros contrats de l'histoire ferroviaire, les deux groupes se sont rapprochés. Le consortium franco-canadien n'était pas le mieux disant financièrement face à l'espagnol CAF. Ce concurrent a l'habitude de faire des offres compétitives et répondant aux spécifications techniques définies par les clients, ce qui se traduit par ses bons résultats à l'international.

Mais, avec son usine de Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées) employant une centaine de salariés, il n'avait pas l'outil industriel capable de sortir les soixante-dix rames par an réclamées par la SNCF, selon un audit du cabinet d'expertise américain Oliver Wyman. C'est visiblement sur cette analyse que le président de la compagnie ferroviaire, Guillaume Pepy, s'est ap-

puyé pour trancher, même si CAF pouvait mobiliser ses sites espagnols.

Le groupe espagnol peut s'estimer victime d'un choix politique. M. Pepy avait-il une autre solution à six mois de l'élection présidentielle? Ni François Hollande, ni Manuel Valls, ni même la droite – qui gère la région des Hauts-de-France avec à sa tête Xavier Bertrand (Les Républicains) –, ne pouvaient laisser filer le contrat.

« Urgence »

La menace de licenciements massifs pesait aussi sur l'usine Bombardier. Elle n'a « aucune commande à produire au-delà du premier trimestre 2019 », prévenait mi-octobre le patron de sa filiale française, qui jugeait « urgent » l'annonce de nouvelles commandes. A commencer par celle des RER NG, « un projet absolument capital pour la filière ». « Au-delà de six à neuf mois, ajoutait-il, on sera dans une situation sociale extrêmement difficile. »

Le patron d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, ne dirait pas autre chose. Le groupe doit sa santé à ses activités internationales. Ses résultats 2015-2016 sont solides, et son carnet de commandes fourni (30 milliards). Mais la concurrence est de plus en plus vive sur les marchés des pays émergents, frappés par un ralentissement de la croissance. Aux traditionnels concurrents Siemens, Bombardier et Hitachi sont venus s'ajouter CAF et le nouveau géant chinois CRRC. Les RER NG sont une aubaine, pas la solution pérenne pour Alstom et ses douze usines françaises. ■

JEAN-MICHEL BEZAT