

# RER nouvelle génération : le "contrat du siècle" pour Alstom et Bombardier



Les rames de cette nouvelle génération de RER sont destinées au RER E et au RER D. (Région Île-de-France)

Les deux constructeurs ferroviaires ont remporté le marché de 3,5 milliards d'euros pour la construction de 270 rames de RER Nouvelle Génération. Du "made in France". L'annonce officielle devrait en être faite mercredi.



[Denis Démonpion](#) Publié le [09 janvier 2017 à 11h33](#)

Jackpot pour [Alstom](#) et [Bombardier](#). Les deux constructeurs ferroviaires, réunis en consortium, ont remporté ce que les professionnels du rail ont coutume d'appeler le "contrat du siècle", à savoir l'appel d'offres pour le [RER Nouvelle Génération](#) (NG), un contrat de 3,5 milliards d'euros, selon plusieurs sources industrielles.

## 270 rames pour le RER NG

L'opération, destinée à fournir, par tranches, 270 rames flambant neuves pour la rénovation du réseau Île-de-France, doit être concrétisée et officialisée mercredi. C'est ce jour-là que le STIF, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, d'une part, et la SNCF, d'autre part, réunissent leur conseil d'administration afin de passer commande ferme.

Jeudi dernier, lors de ses vœux à la presse, [Guillaume Pepy](#), président du groupe SNCF, avait indiqué que l'attribution du marché était imminente.

Alstom sera chargée de la fabrication des voitures de tête et de queue dont l'assemblage se fera sur le site de Petite-Forêt, près de Valenciennes (Nord, 1.500 salariés). Les moteurs seront fabriqués dans l'usine d'Ornans (Doubs), les blocs de traction à Tarbes (Hautes-Pyrénées) et les châssis de bogies au Creusot (Saône-et-Loire).

## Du "made in France"...

Bombardier s'occupera de la réalisation des voitures centrales dans son usine de Crespin (Nord), qui compte 2.000 salariés.

Le consortium Alstom-Bombardier était seul en lice depuis l'éviction, fin octobre 2016, du constructeur espagnol CAF, qui n'avait pas été retenu par la [SNCF](#) en raison de l'insuffisance de sa capacité de production industrielle à répondre à la meilleure offre finale. La partie était toutefois loin d'être gagnée, notamment pour Alstom, et les salariés s'en étaient alarmés.

## ...mais pas de Made in China

Ceci parce que Thierry Best, le directeur des opérations d'Alstom, avait laissé entendre que si le "client" l'exigeait, pour des questions de coût moindre, les moteurs pourraient être fabriqués en Chine. Dans une interview au journal ["L'Usine Nouvelle"](#) du 13 octobre, le directeur d'Alstom avait déclaré :

"La réalité industrielle, c'est écouter le client. S'il veut que ses moteurs soient faits à Ornans quitte à y mettre le prix, nous le ferons. Mais si, comme beaucoup de clients dans le monde, il veut la qualité Alstom à des prix compétitifs avec ceux des concurrents chinois..."

Ces déclarations avaient mis le feu aux poudres. Thierry Best s'était attiré une réplique instantanée des syndicats par voie de presse sous le titre : ["Contrat SNCF : des trains Alstom made in China ?"](#).

Le jour même de la parution de cet article dans "Le Parisien", afin de rassurer les effectifs et de s'éviter un nouveau conflit, la direction d'Alstom avait posté un tweet dans lequel elle certifiait que "l'ensemble des composants seront faits en France".

.@le\_Parisien @LeParisienInfog Si Alstom devait remporter le marché du [#RERNG](#), l'ensemble des composants seront faits en France

— Alstom France (@AlstomFrance) [November 9, 2016](#)

Une délocalisation en Chine n'aurait pas manqué de faire désordre. Surtout après le [sauvetage du site de Belfort](#) dont la restructuration avait été annoncée le 7 septembre. 400 des 480 salariés étaient menacés. Les personnels s'étaient fortement mobilisés pour le maintien de l'activité et le dossier avait pris une tournure politique. Pour finir, la direction est revenue sur sa décision, le gouvernement s'étant engagé à remplir une partie du carnet de commandes.

Ce marché, qui permet de consolider l'activité des deux constructeurs [Alstom](#) et Bombardier, est autant de gagné pour les sous-traitants.

Les rames de cette nouvelle génération de voitures sont destinées, d'une part, au RER E, le projet Eole, dont la prolongation vers l'ouest de Paris doit être mise en service à l'horizon 2022, d'autre part, au remplacement des trains de la ligne du RER D.

La première tranche doit conduire à la livraison de 70 rames environ.

### **Denis Demonpion**



Journaliste