

Alstom et Bombardier remportent un gigantesque contrat en Ile-de-France

— Le consortium franco-canadien a décroché pour un montant de 3,7 milliards d'euros l'appel d'offres de la région qui doit mobiliser une dizaine de sites français.

Quelle est l'ampleur de ce contrat ?

C'est une commande qualifiée d'« historique » par le président de la SNCF, Guillaume Pepy. Valérie Péresse, présidente LR de la région et du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), a signé hier avec les fabricants de matériel ferroviaire Alstom et Bombardier l'un des plus gros contrats ferroviaires français jamais conclus.

Leur consortium doit en effet fournir jusqu'à 255 trains RER nouvelle génération pour un montant de 3,7 milliards d'euros. Ils doivent remplacer le matériel des lignes D et E du RER, exploitées par la SNCF qui avait par ailleurs la responsabilité de choisir le vainqueur de

l'appel d'offres au nom du Stif, le financeur. Une première tranche de 71 trains devrait être livrée à l'horizon 2021 pour un montant de 1,5 milliard d'euros dont 70 % doivent revenir à Alstom, chargé de fabriquer les extrémités du train avec notamment les moteurs, et 30 % à Bombardier qui prendra en charge les voitures intermédiaires.

Pourquoi ces deux constructeurs ont-ils été sélectionnés ?

Ce contrat est un long feuilleton industriel. Un premier appel d'offres avait été lancé en 2012 puis annulé faute de réponses satisfaisantes. Le second a été émis en 2013 avec trois candidats : le consortium Alstom-Bombardier, l'Espagnol CAF (considéré comme le mieux-disant) et l'Allemand Siemens. Ce dernier s'est rapidement retiré. Pour sa part, CAF a été éliminé de la course en novembre 2016 après le rapport d'un audit jugeant que l'entreprise aurait eu des problèmes industriels

pour tenir la cadence nécessaire. Ne restait plus en lice que l'alliance franco-canadienne.

Deux mois auparavant, l'usine TGV d'Alstom de Belfort avait défrayé la chronique, le constructeur français laissant planer la menace d'une fermeture tandis que le gouvernement s'employait à sauver le site, notamment par des commandes. Le contrat arrive donc de manière opportune. Le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, a affirmé hier que ce RER nouvelle génération allait mobiliser 2 000 emplois directs dans huit sites français et 8 000 emplois indirects. Bombardier devrait de son côté y dédier son usine de Crespin (Nord). Valérie Péresse a insisté sur le fait que le Stif veillerait à cet aspect de l'emploi au fur et à mesure des commandes.

Quel sera l'impact de ces trains pour les voyageurs ?

Les RER nouvelle génération seront les premiers RER à deux étages de conception « Boa », c'est-à-dire

sans compartiment. Alstom-Bombardier affirme qu'ils consomment 25 % d'énergie en moins que les trains d'ancienne génération et que la maintenance revient 20 % moins cher. La SNCF insiste sur le confort et la conception en « espaces de voyage différenciés », selon le temps que doivent passer les voyageurs, ou encore sur la largeur des portes qui doit permettre aux usagers de descendre et de monter plus rapidement, un gage de régularité.

Sur la ligne E (appelée aussi Eole), les 125 trains prévus pourraient faire passer le trafic de 372 000 voyageurs aujourd'hui à 600 000 à l'horizon 2024 quand Eole sera prolongée à l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie. Le Stif estime que le trafic de la ligne A, très saturée, sera allégé de 15 %. Sur la D (130 rames dédiées), le trafic est aujourd'hui de plus de 600 000 voyageurs. L'Île-de-France, avec 2 % de la surface nationale, concentre 70 % des clients de la SNCF.

Michel Waintrop