

# Alstom et Bombardier s'apprêtent à fêter un contrat de plus de 3 milliards d'euros

La commande de 271 rames de RER de nouvelle génération doit être annoncée mercredi

Ce n'est pas encore gagné, mais presque pour les ouvriers du nord de la France d'Alstom et de Bombardier. Mercredi 11 janvier, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) doit officiellement confier au consortium Alstom-Bombardier une commande de 271 rames de RER de nouvelle génération (NG).

Ce méga-contrat de plus de 3 milliards d'euros doit permettre de charger les usines des deux constructeurs pendant près de cinq ans. Les études sur les futures rames devraient commencer rapidement, la fabrication étant prévue à partir de 2019 pour une livraison au début des années 2020-2021.

Outre le consortium Alstom-Bombardier, l'allemand Siemens et l'espagnol CAF s'étaient portés candidats. L'allemand, qui projetait de créer une usine en Ile-de-France, a jeté l'éponge après l'arrêt du premier appel d'offres, jugé infructueux en 2015. Le groupe es-

time qu'il est trop difficile de battre Alstom dans son « pré carré ».

L'espagnol CAF, qui dispose d'une usine à Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées) d'une centaine de salariés, y a cru jusqu'au bout, grâce à une offre financière réputée bien plus attractive que celle d'Alstom-Bombardier. Mais, le 2 novembre 2016, le groupe du Pays basque a reçu une notification de la SNCF lui indiquant qu'il est écarté du contrat des RER NG, après qu'un audit a mis en doute ses capacités à produire le volume demandé dans les délais et, surtout, à faire face aux cadences de production de 70 trains par an. Cela a laissé la voie au seul consortium Alstom-Bombardier, qui doit encore être confirmé par un vote des conseils d'administration du STIF et de la SNCF.

Alors que le site de Belfort et par ricochet celui de La Rochelle ont été pérennisés à l'automne grâce à l'octroi de nouvelles commandes de TGV de la SNCF et de l'Etat,

les usines de Petite-Forêt d'Alstom (1 200 salariés) et de Crespin de Bombardier (2 000 salariés), toutes les deux situées dans le département du Nord, sont aujourd'hui les plus vulnérables. Spécialisés sur les métros et RER, ces sites sont en sous-charge et l'obtention d'une nouvelle commande est vitale.

## « Assurer l'avenir du site »

« En 2017, la situation à Crespin sera assez compliquée, avec un creux de charge et l'arrêt de la production des RER A et des métros MF 2000, confie-t-on chez Bombardier. En 2018, le carnet de commandes se remplit doucement grâce notamment à la commande de la région Normandie de 40 rames de trains longue distance à deux étages. Si le consortium obtient le contrat des RER NG, cela redonnera de la visibilité au site. L'usine devrait produire les voitures intermédiaires de nouvelles rames, soit 30 % du contrat. »

Alstom doit obtenir pour sa part 70 % du contrat et construire les cabines de pilotage, les coffres de traction, et fournir les moteurs et bogies. A Petite-Forêt, cette commande est très attendue. « Nous sommes d'ores et déjà en sous-charge, ce qui nous force à recourir largement au chômage partiel, relève Patrick de Cara, de la CFDT d'Alstom. L'obtention de la commande de RER NG est essentielle pour assurer l'avenir du site valenciennois ainsi que celui des sites de composants du groupe en France. »

Après plusieurs rumeurs de commandes de composants aux usines d'Alstom installées à l'étranger, le groupe a précisé, le 9 novembre sur Twitter, qu'il produirait l'ensemble des composants en France si Alstom obtenait le contrat. Les moteurs devraient ainsi être assemblés à Ornans (Doubs), les blocs de traction à Tarbes et les châssis de bogies au Creusot (Saône-et-Loire). ■

PHILIPPE JACQUÉ