

Les futurs RER franciliens 100% ch'tis ?

TRANSPORT Alstom et Bombardier devraient remporter aujourd'hui le mégacontrat des RER d'Ile-de-France. Face aux soupçons de délocalisation, ils s'engagent à fabriquer les rames dans leur usine du Nord.

PAR VINCENT VÉRIER

APRÈS TROIS ANS de travail, le résultat du mégacontrat des RER nouvelle génération de 3,7 Mds€, lancé par la SNCF au nom de la région francilienne, doit être annoncé aujourd'hui. Seul en lice, le consortium franco-canadien Alstom-Bombardier devrait l'emporter à l'issue du conseil d'administration du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France).

Le contrat devrait fournir au moins cinq ans de travail aux 1 200 salariés de l'usine d'Alstom de Petite-Forêt (Nord) et aux 2 000 de Bombardier à Crespin (Nord) qui assembleront les RER. A Alstom les cabi-

nes de pilotage et les composants (bogies, moteurs et coffres de traction...) et à Bombardier les voitures passagers.

« On reste vigilants, prévient cependant Patrick de Cara, délégué central CFDT d'Alstom. Il ne faudrait pas que ce contrat gagné sur le papier par Alstom échappe dans la réalité à ses salariés. A Petite-Forêt, 250 personnes sont touchées par du chômage partiel. » Le syndicaliste pointe deux inquiétudes. La première, qu'une partie de la production des RER NG (nouvelle génération) soit délocalisée dans plusieurs usines étrangères que possèdent indépendamment les deux groupes, notamment en Chine, en Inde ou encore au Maroc.

Seconde inquiétude, que le volume de 255 à 275 trains qui doit être commandé se réduise comme peau de chagrin. « On s'est déjà fait avoir une fois, rappelle Patrick de Cara. 1 000 trains RégioLis avaient été commandés par l'Etat et, finalement, 270 ont été cons-



Usine Alstom, Petite-Forêt (Nord). La fabrication de nouveaux RER devrait fournir au moins cinq ans de travail aux salariés.

truits. » En coulisses, la direction d'Alstom tente de rassurer. « Elle s'engage à faire des RER made in France, même pour les moteurs, les bogies et les coffres traction », assure une source bien informée. Chez Bom-

bardier, on rappelle qu'en général 75 % des trains commandés en France sont produits sur le territoire. Pas de quoi rassurer certains élus franciliens, notamment ceux du PCF-Front de gauche.

« Nous avons déposé des amendements pour garantir que ces commandes publiques profiteront au maximum à l'économie française », explique Jacques Baudrier, conseiller de Paris (PC) et administrateur du Stif. Le premier des amendements demande à la SNCF de s'engager avec les industriels à faire du made in France. « Dans le deuxième, on exige une première tranche de commande de 181 rames et non de 71 comme le souhaite le Stif, poursuit l'élu. Cela permettra d'économiser 30 M€ d'argent public et d'offrir une visibilité à la filière ferroviaire française et à ses 60 000 emplois. »

« De l'annulation des deux premiers appels d'offres qui a poussé Siemens à se retirer jusqu'à l'audit qui a disqualifié l'espagnol CAF, tout a été fait pour faire gagner Alstom-Bombardier, rappelle une source bien informée. Après tout ça, il serait dommage que ce contrat ne profite pas complètement à l'économie française. »

LP/JULIEN DUFFE

IL NE FAUDRAIT PAS QUE CE CONTRAT ÉCHAPPE DANS LA RÉALITÉ AUX SALARIÉS D'ALSTOM
PATRICK DE CARA, DÉLÉGUÉ CENTRAL CFDT D'ALSTOM