

27 février 2017 | mis à jour le 28 février 2017 | par Marc Fressoz

Méto du Grand Paris : Xavier Bertrand et Valérie Pécresse en campagne pour Alstom

En visite le 22 février 2017 dans les usines ferroviaires de la région des Hauts-de-France de Xavier Bertrand, Valérie Pécresse a annoncé une levée d'option de 1 milliard d'euros pour Bombardier. L'occasion aussi, pour les deux présidents de Régions LR, de faire des appels du pied à la Société du Grand Paris pour privilégier Alstom pour les rames du méto du Grand Paris.



Valérie Pécresse et Xavier Bertrand ont fait la tournée de l'usine Bombardier (ici) et de l'usine d'Alstom du Valenciennois ©Marc Fressoz

Des commandes, toujours des commandes, encore des commandes publiques de trains. Est-ce devenu la drogue de la région Île-de-France – le consommateur – et celle de la région Hauts-de-France – son fournisseur ?

En tout cas, pour les usines d'Alstom (Petite-Forêt, 1.200 personnes) et de Bombardier (Crespin, 2.000 personnes) du Valenciennois, depuis quelques mois, les contrats affluent. Les nuages noirs, qui planaient au-dessus d'elles, sont maintenant dissipés ou en voie de l'être. Le site Alstom fait la jointure entre la toute fin des MI09 destinés à la RATP, la fin du contrat du méto de Caracas, par exemple, et le démarrage des contrat MP14 ainsi que la préparation des chaînes du RER NG pour la SNCF. Résultat, la vaste usine est un peu vide et son directeur annonce "des mesures de temps partiel pour 70 salariés cette année". Mais tout va bientôt changer.

Encore 1 milliard d'euros pour les Regio 2N

Avec le marché géant des RER NG, qui s'élève à 3,45 milliards d'euros et qui a été attribué début 2017 aux deux constructeurs, le milliard d'euros est devenu l'unité de compte.

La preuve, en visite le 22 février 2017 dans ces deux usines où elle a été accueillie par son homologue LR des Hauts-de-France Xavier Bertrand, Valérie Pécresse a remis ça. La présidente de la région Île-de-France et du Stif a annoncé pour Bombardier une prochaine levée d'options, "d'ici mai" et "pour un milliard d'euros", de 99 nouvelles rames Regio 2N.

"Nous allons lancer une nouvelle commande pour la ligne N du réseau, de 80 rames, pour la ligne Montparnasse-Rambouillet-Mantes-la-Jolie ainsi que 19 rames pour une branche de la ligne D", a-t-elle déclaré. Cette levée d'options était prévue, sa concrétisation à venir est donc annoncée avec tambours et trompettes.

De son côté, un Xavier Bertrand "impatiente" n'est pas en reste. Il a promis qu'il sortirait à nouveau son carnet de chèques pour de nouveaux Regio 2N afin d'équiper la future ex-ligne TET Paris-Amiens-Saint-Quentin-Maubeuge/Cambrai, une fois le transfert de la desserte à la Région conclue avec l'État.

La journée des visites présidentielles dans les usines de train

A deux mois du premier tour des présidentielles où le candidat de leur camp François Fillon est à la peine, ces annonces ferroviaires des deux présidents de Régions LR, faites sur la terre d'élection de la candidate FN, Marine Le Pen, arrivent évidemment à point nommé. D'ailleurs, ce 22 février 2017, il y a eu de la concurrence. "Notre visite était prévue de longue date et, comme par hasard, François Hollande a improvisé d'aller le même jour voir le site Alstom de Belfort !", a lâché Valérie Pécresse.

Elus en décembre 2015, Valérie Pécresse et Xavier Bertrand ont vanté un premier bilan de leurs actions qu'ils présentent comme une réponse à "la défiance vis-à-vis du politique". La commande publique ferroviaire coordonnée entre les deux Régions entre largement dans la composition de leur potion anti-FN.

"La question, c'est : on sert à quelque chose ou pas ?", a enchaîné Xavier Bertrand. La politique, ce n'est pas raconter des carabistouilles, c'est faire." Avant d'ajouter : "On doit rendre des comptes à nos électeurs. [...] En Île-de-France, avec ces commandes de trains, les gens vont vraiment avoir de meilleures conditions de transport et nous, ici, plutôt que de faire des discours sur le travail, on aide vraiment ceux qui travaillent et aussi ceux qui veulent retrouver du travail avec des débouchés", a-t-il argumenté.

10 milliards de l'Île-de-France pour les Hauts-de-France

Après être revenue sur "la commande du siècle" (les RER NG) et égrené les autres achats réalisés ou en cours qui, assure-t-elle, permettront d'avoir en 2021 – date des prochaines régionales – "tous les trains d'Île-de-France neufs ou rénovés", la présidente de la Région et du Stif a fait le calcul.

"Au total, les sites industriels des Hauts-de-France auront bénéficié de la part du Stif via la SNCF et la RATP de plus de 10 milliards d'euros de commandes, Monsieur Bertrand", a-t-elle souligné. Et d'embrayer aussitôt, en écho à la demande de la CFDT Alstom : "On attend les appels d'offres du matériel roulant du Grand Paris Express", s'est avancée la présidente du Stif, qui n'hésite pas à jouer de sa position, au risque d'être taxée d'ingérence et de partialité.

Sur le papier, comme pour la commande des RER NG réalisée par la SNCF, le Stif et sa présidente ne sont pas en première ligne. "C'est la Société du Grand Paris qui organise l'appel d'offres et qui achète les rames de métros", a argué Valérie Pécresse. Cependant, comme pour les RER NG, "c'est le Stif qui finance l'opération puisqu'il remboursera après coup la SGP", explique-t-on à la SGP où on n'apprécie pas vraiment cette forme de pression. L'appel d'offres pour le choix du constructeur du métro du Grand Paris est en cours, il porte sur quelque 2 milliards et le marché doit être attribué début 2018.

Bombardier pas candidat face à Alstom pour le métro du Grand Paris Express

S'il a été lancé depuis l'usine Bombardier, ce message envoyé à la SGP est bien un soutien implicite à la candidature d'Alstom et de son site de Petite Forêt. "Nous n'avons pas répondu au marché du Grand Paris Express, nos équipes étaient mobilisées sur d'autres projets", a expliqué de son côté le constructeur. CAF, Siemens, certainement candidats, et sans doute d'autres constructeurs étrangers apprécieront... Ils pourraient craindre la répétition d'un scénario écrit d'avance qu'on a déjà vu avec le RER NG.

A l'automne 2016, Xavier Bertrand, "VIP" des usines de train de sa Région, avait ouvertement appelé la SNCF et la financeuse Valérie Pécresse à acheter les RER NG d'Alstom-Bombardier et à ne pas choisir "l'espagnol CAF". Pas aussi prescripteur cette fois-ci, il aimerait évidemment que le contrat profite à sa région, constructeur et sous-traitants. "L'usine de Bombardier ne s'est jamais aussi bien portée, mais justement c'est quand tout va bien qu'il faut préparer l'avenir des usines ferroviaires de la région. C'est comme le vélo, si on s'arrête d'avancer on tombe", a-t-il commenté en lançant par ailleurs un appel aux groupes privés pour qu'ils financent le projet Railenium un peu en panne.

Valérie et Xavier conduisent le train

Tout à l'euphorie d'agir contre le chômage dans un bassin industriel en difficulté et d'investir massivement pour les usagers, les deux présidents de Régions ont aussi eu la joie sur la voie d'essai de Crespin de conduire la première rame Regio 2N destinée à l'Île-de-France.

"C'est doux et ferme à la fois", a plaisanté Guillaume Pepy le président de la SNCF en commentant la conduite de Valérie Pécresse. "C'est une main de fer dans un gant de velours ou l'inverse..."

"Et maintenant : la conduite de Monsieur Bertrand. Mettez vos ceintures !", a annoncé une Valérie Pécresse enjouée. Le président de la SNCF, qui tutoie Xavier Bertrand, était goguenard.

Contrairement à l'État qui force la SNCF à acheter des trains avec l'argent qu'il lui demande par ailleurs d'économiser, les présidents de Régions ne sont pas aussi compliqués. Eux payent sans rechigner des nouveaux trains au président de la SNCF qui a su murmurer à leurs oreilles des conseils d'investissements.

Reste que Valérie Pécresse commence à éprouver des inquiétudes face à la facture, même si, assure-t-elle, la trajectoire budgétaire est bouclée. "Il y a trois jours, j'ai découvert que dans le budget 2017, l'État revient déjà sur les engagements pris dans le contrat de plan sur le volet ferroviaire tout juste renégocié. Il devait payer 330 millions d'euros, il en manquera 175 millions", a-t-elle souligné, furieuse. La Région et les collectivités verseront de leur côté 665 millions d'euros. Et peut-être même plus si l'État continue à se défausser.

Marc Fressoz