
L'ACTU	TROUVEZ DES FOURNISSEURS	NOS ÉVÈNEMENTS ET FORMATIONS	APPELS D'OFFRES	EMPLOI & CARRIÈRES	INDUSTRIE EXPLORER	INDICES & COTATIONS		
L'USINE AUTO	L'USINE DE L'AÉRO	L'USINE DE L'ENERGIE	L'USINE DE LA SANTÉ	L'USINE DES MATIÈRES PREMIÈRES	QUOTIDIEN DES USINES	ECONOMIE	L'USINE MAROC	ET AUSSI

[Accueil](#) [Transport](#)

Les futurs RER franciliens seront 100% made in France

OLIVIER COGNASSE

FERROVIAIRE

PUBLIÉ LE 06/01/2017 À 15H52

La fameuse commande de 270 rames de RER pour les lignes E et D du réseau francilien sera réalisée en France par Alstom et Bombardier.



le site de Bombardier à Crespin

© Bombardier

TWITTER **FACEBOOK** **LINKEDIN** **GOOGLE** **EMAIL**
+

Le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) doit officialiser la commande du "siècle" mercredi 11 janvier lors de la réunion de son conseil d'administration, selon les informations dévoilées jeudi 5 janvier par Guillaume Pepy, le patron de la SNCF, devant la presse. Les 270 nouvelles rames de RER pour les lignes E et D du réseau francilien devraient être produites à partir de 2019 ou 2020 par les 1 000 salariés d'Alstom à Valenciennes (Nord) et les 2 000 salariés de Bombardier à Crespin (Nord). Un suspense qui a totalement disparu depuis le retrait de l'espagnol CAF après un audit commandé par la SNCF

fin octobre qui doutait de ses capacités pour réaliser une commande de plus 3 milliards d'euros.

Ce RER nouvelle génération sera totalement made in France. C'est en tout cas la direction d'Alstom qui l'a promis, si elle remporte le contrat, après les révélations de l'Usine Nouvelle concernant la fabrication d'une partie des commandes passées de RER sur les sites polonais et indiens du constructeur français. Bombardier confirme également que sa part de production qui concerne les voitures intermédiaires sera réalisée intégralement à Crespin (Nord).

Selon nos sources, le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, s'est engagé devant les représentants des salariés à produire l'intégralité de ces rames en France pour faire taire les critiques et les inquiétudes du personnel. L'industriel français devait réaliser l'ensemble des composants et la moitié des voitures, dont celles de tête, soit 70 % de la commande. De quoi faire travailler Ornans (Doubs) pour les moteurs, Tarbes (Hautes-Pyrénées) pour les blocs traction et le Creusot (Saône-et-Loire) pour les bogies. Et rassurer l'ensemble du personnel travaillant en France.

Olivier Cognasse