

Les grands de l'industrie sont sur les rangs pour fabriquer les voitures du métro du Grand Paris

La Société du Grand Paris désignera le gagnant du marché des futures lignes 15, 16 et 17 en avril 2018. Seul le canadien Bombardier a choisi de ne pas soumettre d'offre.

LE MONDE ECONOMIE | 27.05.2017 à 11h22 | Par Éric Béziat



Une chaîne de fabrication du tram-train Dualis, du constructeur ferrovière Alstom, le 16 décembre 2009 à Petite-Fôret (Nord). FRANCOIS LO PRESTI / AFP

En avril 2018, dans un peu moins d'un an, la Société du Grand Paris (SGP) désignera celui qui aura remporté le marché des nouveaux métros des futures lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Un industriel comblé qui ajoutera dans son carnet de commandes la fabrication de 950 voitures (constituant moins de 200 trains) qu'emprunteront, à partir de 2022, les usagers des nouvelles lignes franciliennes.

Ce marché gonflera le portefeuille de l'heureux gagnant d'un chiffre d'affaires compris entre 1 et 1,5 milliard d'euros. Un gâteau d'autant plus appétissant qu'il se double de deux appels d'offres pour le marché des automatismes – les logiciels, en quelque sorte, de ces métros capables de se mouvoir sans conducteur – pour des montants certes moins spectaculaires mais de plusieurs centaines de millions d'euros tout de même.

Chacun pousse ses avantages

Si personne n'avoue ouvertement concourir, la fine fleur de l'industrie ferroviaire est bien là : l'allemand Siemens, les français Thales et Alstom, l'espagnol CAF. Seul le canadien Bombardier a choisi de ne pas soumettre d'offre. Il avait d'autres fers au feu, pris en particulier par l'autre grosse commande francilienne de ces derniers mois, celle des RER nouvelle génération. Le canadien pourra éventuellement se rattraper avec la plus petite commande de la ligne 18 (probablement moins de 100 wagons et d'un gabarit inférieur), pour laquelle aucun appel d'offres n'a encore été lancé.

Dans cette bataille, chacun pousse ses avantages. Siemens rappelle son avance technologique dans le métro automatique ainsi que son partenariat de longue date en la matière avec la RATP. CAF met en lumière sa maîtrise de ce type de contrat, la firme du pays basque espagnol ayant récemment gagné des marchés similaires pour des métros de format équivalent à Bruxelles et à Santiago du Chili.

Forte visibilité internationale

Quant au champion ferroviaire français – Alstom –, il ne fait pas mystère de sa grande motivation et de sa volonté de participer à ce mégaprojet à la forte visibilité internationale. Non seulement le gain du marché du matériel roulant apporterait du grain à moudre au site de Petite-Forêt, près de Valenciennes (Nord), qui avait déjà bénéficié du prolongement de la ligne 14, mais le groupe tricolore lorgne aussi le marché des automatismes.

Alstom n'hésite pas, dans cette lutte d'influence, à évoquer son poids dans l'emploi industriel français. « *Notre offre, c'est aussi celle de l'ancrage local, rappelle Benoît Stéphan, directeur ventes et marketing d'Alstom France. Une grande proportion des 2 600 salariés de notre site de Saint-Ouen, en Seine-Saint-Denis, déploient leur capacité d'innovation et leurs savoir-faire dans les métiers du métro du futur.* »

Francis Nakache, directeur général de CAF France, déplore, quant à lui, une forme de politisation de ces énormes contrats ferroviaires qui distribuent des torrents d'argent public. « *Pour plus de sérénité, il serait préférable de les tronçonner en plusieurs lots* », plaide-t-il, lui qui fit les frais, en 2016, du revirement des décideurs français au profit d'Alstom, au moment d'attribuer le marché à 3,5 milliards d'euros des RER nouvelle génération.