

RER NG: Alstom reste seul en piste

L'interminable feuilleton de l'appel d'offres des RER Nouvelle Génération (RER NG) est en train de connaître son épilogue. **Selon nos informations, l'espagnol CAF s'est vu signifier officiellement par la SNCF que l'évaluation de sa capacité de production industrielle ne lui permettait pas de remettre une BAFO (Best and final offer).** Autrement dit, seul Alstom allié à Bombardier est en mesure aujourd'hui de concourir à l'adjudication finale du contrat, qui tourne autour de 3 milliards d'euros.

La SNCF a considéré que CAF n'avait pas suffisamment démontré sa capacité à livrer 70 rames par an. Conséquence: l'industriel espagnol ne peut déposer d'offre finale

C'est sur la base d'un audit spécifique d'Oliver Wyman, un grand cabinet d'expertise américain, que la SNCF a considéré que CAF n'offrait finalement pas de garanties suffisantes pour livrer les rames à un rythme de 70 par an (soit une tous les cinq jours). Questionné sur ce point par *Mobilette* il y a une dizaine de jours, le constructeur espagnol avait précisé que les cadences basses seraient assurées par le site de Bagnères, et les capacités complémentaires par les usines de l'autre côté des Pyrénées. La SNCF attendait manifestement plus de détails et de certitudes sur ses capacités de recrutement et de déploiement. Elle a conclu que la réponse de CAF à ses questions était irrecevable. Et donc éliminatoire.

Quelles seront les conséquences de cet épilogue? Il serait étonnant que la SNCF n'«accompagne» pas d'une manière ou d'une autre la défaite de CAF pour éviter un recours. On imagine qu'une correcte indemnisation des coûts de réponse à l'appel d'offres, à hauteur de quelques millions d'euros, est un minimum à court terme. Y aurait-il d'autres «compensations», et lesquelles?

CAF se sentira légitimement lésé par cette issue. Mais ses très bons résultats ailleurs en Europe et dans le monde ont garni ses carnets de commandes et pourraient limiter sa déception, d'autant qu'une victoire n'aurait pas été facile à assumer: l'appel d'offres dans sa version 2016 est l'un des plus gros de l'histoire ferroviaire. C'est l'une des raisons qui ont poussé Alstom et Bombardier à s'unir, aussi bien dans leur réponse industrielle que dans leur lobbying bien concerté de ces dernières semaines.

La SNCF pouvait-elle arriver à un autre résultat? Tout le monde attendait une telle issue depuis l'affaire Alstom-Belfort, qui a tenu le haut de l'affiche pendant plusieurs semaines. D'un ministre qui souhaitait tout haut la victoire d'Alstom aux deux premiers personnages de l'Etat qui décrétaient le soutien à Alstom comme priorité nationale, en passant par une opposition guère encline à prendre des risques politiques à quelques mois des présidentielles, la pression était forte sur Guillaume Pepy et ses équipes. Le président de la SNCF ne pouvait guère compter sur Valérie Pécresse, présidente du Stif, logiquement prudente, pour l'aider à assumer une décision difficile.

Il n'est pas si fréquent qu'un appel d'offres connaisse une telle couverture médiatique, en rapport avec sa sensibilité politique, économique et industrielle. **Il fallait donc que le choix soit juridiquement inattaquable. En appuyant sur la question de la capacité industrielle, la SNCF a saisi in extremis le seul et mince critère disponible pour inverser la tendance, CAF ayant répondu à toutes les spécifications techniques du cahier des charges, bien en-dessous du prix proposé par Alstom dans sa remise d'offre.**

C'est d'ailleurs là le dernier suspense de cet appel d'offres hors normes: à quel prix la SNCF et Alstom négocieront ils le contrat dans les prochaines semaines? L'enjeu se compte en centaines de millions d'euros.

Il faudra aussi tirer quelques leçons hexagonales de ce feuilleton: la SNCF doit-elle revoir en profondeur ses méthodes en matière d'appels d'offres? Moins accumuler de spécifications impératives? Alstom n'abuse-t-il pas de ses soutiens de tous ordres pour pratiquer des prix trop élevés? Peut-il faire preuve en France d'autant de souplesse qu'à l'étranger vis-à-vis des donneurs d'ordre? Les réflexes nationalistes de nombre de responsables politiques, un peu partout en Europe, auront-ils raison du vaste marché européen libre et concurrentiel?

MOBILETTE