

## Complément d'information

### La Métropole Européenne de Lille attaque Alstom en justice

Le métro de la Métropole européenne de Lille (MEL) est le deuxième de France par sa longueur après le réseau parisien. Il a la particularité d'avoir été le premier au monde à utiliser la technologie du pilotage automatique. Le parc du matériel roulant est composé d'un peu plus de 140 rames de type VAL 206, mises en service entre 1984 et 1989, et VAL 208, mises en service en 1999.

En 2012, afin d'anticiper l'augmentation du trafic, la MEL a conclu avec Alstom pour un montant de 266 millions d'euros hors taxes (valeur 2012) un marché portant sur l'implantation d'un nouveau pilote automatique et l'acquisition de 27 nouvelles rames de 52 mètres pour une mise en service en janvier 2016. L'objectif consistait à augmenter de 50 % la capacité de la ligne 1 et de 30 % celle de la ligne 2 par le transfert des rames de 26 mètres les plus modernes.

À la suite des retards accumulés par Alstom, la MEL a engagé une expertise en 2018 puis une médiation en 2019 qui a abouti à un avenant en janvier 2020. Alstom s'y engageait, sans réserve, à achever les travaux en avril 2023 (intégrant un report en raison de l'épidémie de Covid-19).

Compte tenu de l'incapacité persistante d'Alstom à remplir ses obligations et à respecter le calendrier prévu, actée par l'échec des essais du pilote automatique en octobre 2022, la MEL a initié une seconde médiation en décembre 2022 sous l'autorité du professeur Philippe Terneyre. L'objectif fixé à cette procédure amiable était d'examiner toutes les possibilités pour disposer des rames de 52 mètres pour les JO de 2024, de renforcer les moyens humains, techniques et financiers affectés par Alstom au projet et de déterminer les modalités d'indemnisation des préjudices subis par la MEL.

Un an après, la modernisation du métro de Lille se trouve toujours dans une profonde ornière.

Sur le plan opérationnel, les défaillances d'Alstom rendent impossible la mise avant au mieux début 2026 soit un retard de 10 ans. En dépit des efforts de la MEL pour libérer d'importants créneaux pour les essais durant l'été au détriment du service rendu à la population, Alstom a encore échoué à qualifier le nouveau pilote automatique pour les rames 26m en septembre 2023, avec la persistance de 65 anomalies bloquantes. Cette nouvelle défaillance confirme malheureusement l'incapacité par Alstom à organiser et mobiliser correctement les bonnes équipes pour conduire ce projet vital pour les habitants de la Métropole.

Avec ces nouveaux retards, les préjudices subis par la MEL ont non seulement vu leur montant s'accroître de manière démesurée mais aussi leur nature changer. Le dérapage du projet menace directement la continuité du niveau du service public des transports, en raison de l'obsolescence des rames VAL de 26 mètres qui débutera dès août 2025.

Or dans le même temps, Alstom s'est enfermée dans le déni des préjudices subis par la MEL et a refusé toute forme d'indemnisation, quand bien même ses dirigeants ont reconnu à de multiples reprises que la société porte l'entière responsabilité de la poursuite de la dérive du programme qui est sans précédent dans l'histoire des transports collectifs en France.

Face à cette situation critique, la MEL a décidé de défendre fermement ses intérêts et ceux de ses habitants et usagers. Elle a mis fin à la médiation engagée avec Alstom le 27 novembre 2023 et saisira la justice de plusieurs actions pour obtenir d'Alstom qu'elle remplisse intégralement ses obligations aux termes du marché de modernisation du métro de Lille, qu'elle prenne toute mesure pour ne pas dégrader la qualité et la continuité du service de métro et qu'enfin, elle l'indemnise pour l'ensemble des préjudices subis, y compris environnementaux.

Parallèlement à l'engagement de ces procédures judiciaires, la MEL va poursuivre activement la mise en œuvre de son schéma des infrastructures de transport à l'horizon 2032-2035, afin de répondre aux défis de son développement à long terme. Seront ainsi enclenchées l'extension de la ligne 1 et la modernisation de la ligne 2 du métro tandis que les nouveaux projets de tramways et de bus à haut niveau de service en site propre se poursuivent activement.

Enfin, la MEL a alerté les pouvoirs publics sur les dysfonctionnements majeurs et les défaillances systémiques d'Alstom qui touchent, au-delà de la MEL, de nombreuses collectivités et entreprises publiques françaises, à commencer par la SNCF et la RATP. Compte tenu de la position de quasi-monopole occupée par Alstom dans la construction ferroviaire dans notre pays, sa faillite industrielle, la dégradation de sa situation financière et sa gouvernance erratique constituent en effet un risque majeur pour la transition écologique de la France, qui justifie une intervention énergique et rapide de l'Etat.