

« Le RER B ne peut pas attendre encore deux ans ! »



RER B. Les nouvelles rames du RER B devaient être mises en service

Les usagers désespèrent après que le juge a mis un coup de frein à l'appel d'offres pour 146 nouveaux trains.

Par **Jila Varoquier**

Ils sont furieux. Les usagers s'inquiètent de ne jamais voir de nouvelles rames sur le RER B. Les 146 trains qui devaient arriver en 2025 auront du retard. Sans doute plusieurs mois. C'est le résultat du référé déposé par Alstom.

Devant le tribunal de grande instance (TGI) de Paris, l'entreprise a contesté l'appel d'offres organisé par la RATP et SNCF Voyageurs pour choisir le constructeur de ces trains. [Mercredi, le juge lui a donné raison et](#) a offert quinze jours de plus aux candidats. Alstom d'un côté et le groupement Bombardier/CAF de l'autre pour modifier leur proposition. Une autre procédure serait aussi en cours au tribunal administratif.

Mais, pour le RER B, cette suspension de procédure reporte de quelques semaines à plusieurs mois la commande des trains (prévue fin 2020). Et leur arrivée n'aura donc sans doute pas lieu en décembre 2025. « Nous craignons qu'Alstom fasse de l'obstruction pour imposer son offre et qu'il y ait d'autres procédures pour gagner du temps, regrette Bernard Gobitz, vice-président de l'association d'usagers FNAUT en Ile-de-France. Elle prend les usagers en otage. »

Un contrat à 2,5 milliards d'euros

« Le RER B ne peut pas attendre encore deux ans ! Mais désormais rien n'est impossible », soupire Arnaud Bertrand, président de l'association Plus de Trains. Il évoque la prochaine

fusion entre Alstom et Bombardier, dont le mariage est prévu le 29 janvier. « Une fois cette fusion signée, qu'advient-il de l'appel d'offres où les deux concurrents sont du même groupe. Que dira l'espagnol CAF ?, poursuit-il, « Nous, nous demandons des trains capacitaires, fiables et qui arrivent vite. Celui qui les construit nous importe moins. »

Sauf que pour Alstom comme pour Bombardier et CAF, l'enjeu est colossal et les chiffres vertigineux. Pour l'achat de ces 146 trains, Ile-de-France Mobilités, qui donne l'argent à la RATP pour payer la commande, a mobilisé 2,5 milliards d'euros ! Et pour les usines, c'est la promesse de faire tourner les chaînes de production pendant les dix prochaines années. Au moins. « C'est le dernier très gros marché pour la RATP. Les autres ont été passés [pour les lignes 14, 15 et 16 et 17](#) », [détaille un spécialiste](#). Et remportés par... Alstom.

Dans une brève réaction, vendredi, Alstom a assuré être « pleinement mobilisée pour resoumettre son offre dans les délais exigés par le tribunal » et « mettre tout en œuvre pour proposer les trains les plus adaptés aux besoins des Franciliens ». Elle a également précisé que « le délai supplémentaire de quelques semaines induit par cette décision ne devrait pas avoir, en ce qui concerne Alstom, d'impact sur le calendrier de construction et de livraison prévu pour 2025 ».

La RATP a décidé de se pourvoir en cassation. Estimant que « par ses recours successifs, avant même que l'attribution du marché soit connue, Alstom rend impossible le respect des délais fixés pour la passation du marché », elle espère toutefois signer « très rapidement » la commande des nouveaux trains.