

Avis de tempête sur le RER B

De nouveaux trains pas commandés, des travaux retardés, l'automatisation reportée : les ennuis s'accumulent. Cette ligne aux 983 000 voyageurs par jour, a pourtant besoin d'une rénovation.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK
(AVEC JILA VAROQUIER)

LA LIGNE 14 du métro va être prolongée avec de nouvelles rames. Le RER A dispose déjà de trains à deux étages et de pilotage automatique. Mais le RER B, qui transporte pourtant près d'un million de voyageurs par jour (hors Covid), fait lui figure de parent pauvre des transports franciliens. Officiellement, la ligne qui relie l'aéroport de Roissy au sud de l'Île-de-France est « la priorité » de la RATP et la SNCF, qui la coexploitent, et d'Île-de-France Mobilités (IDFM) qui les financent. Mais dans les faits, les décisions concrètes tardent à être prises. Les associations d'usagers entendent alerter les élus au conseil d'IDFM mercredi. Voici ce qui coince.

■ Pas de matériel neuf avant cinq ans

Pour accueillir plus de voyageurs dans de meilleures conditions, le RER B doit s'équiper de nouveaux trains, à deux étages, climatisés, connectés, plus confortables et plus fiables. IDFM a lancé la procédure en 2016, défini un cahier des charges en 2017, passé un appel d'offres en 2018, mais, deux ans et demi après, la commande de ces nouveaux RER n'est toujours pas passée. IDFM va certes, mercredi, voter la convention de financement de 2,55 Mds€, maximum pour l'achat de 146 de ces nouveaux trains, rebaptisés MI20, au profit de la RATP et de la SNCF, avec l'objectif de mettre en service les 10 premiers à l'été 2025. Problème : l'industriel (Alstom d'un côté, ou un duo CAF/Bombardier de l'autre) qui construira ces RER n'est



Malgré une fréquentation en hausse, le RER B est la seule ligne de RER de la région à n'avoir pas de trains à deux niveaux. Et ça ne va pas changer avant cinq ans au mieux.

toujours pas choisi. Selon nos informations, Alstom a déposé un « référé préventif » sur ce marché, dont il contesterait le prix trop bas. Ce recours devrait être examiné demain.

En attendant, la procédure traîne. Et la RATP, si elle se dit « totalement mobilisée » avec la SNCF pour une signature « dans les meilleurs délais », réclame auparavant de « la visibilité » sur les investissements dans son futur contrat avec IDFM. Or, celui-ci ne sera sans doute pas signé d'ici la fin d'année. Repoussant d'autant la commande des trains tant attendus. « On est

inquiet, indique Marc Pélissier, président de l'association d'usagers FNAUT Île-de-France. On a l'impression qu'on ne verra jamais ces trains. » Les élus de l'opposition de gauche à IDFM ont aussi déposé un amendement commun exigeant que le marché soit conclu avant la fin d'année.

■ L'automatisation reportée

Deuxième étage de la fusée pour transformer le RER B : sa modification en train à conduite semi-automatique sur une partie de son trajet. C'est

la solution baptisée Nexteo, qui va être mise en place sur le RER E lors de son prolongement à l'Ouest. Son extension aux RER B et D doit notamment permettre de faire passer plus de trains dans le tunnel commun entre Châtelet et Gare du Nord, améliorant ainsi la régularité des deux lignes.

Problème à nouveau : là aussi, l'appel d'offres final n'est pas encore passé par la SNCF. Prévu fin 2019, il a été repoussé à fin 2020. Ce qui reporte à... 2028 la mise en service de Nexteo sur le tracé parisien des RER B et D ! L'attente risque donc d'être bien

longue pour les clients. Pourtant, cette solution très coûteuse (près de 900 M€) car il faut adapter toutes les voies et la signalisation, et équiper les trains, doit permettre de gagner environ 4 % de régularité. IDFM entend notamment demander à la SNCF de revoir son calendrier pour donner la priorité aux travaux de Nexteo au nord de Paris.

■ Le renouvellement des voies ralenti

Car le « faisceau nord » de la SNCF est en effet rempli de travaux. Beaucoup doivent permettre d'améliorer le RER B, en changeant rails, aiguillages, caténaires, ou en créant de nouvelles voies pour permettre aux trains de se retourner, à Saint-Denis ou au Bourget. D'autres chantiers dans le secteur visent à construire le CDG Express, train direct entre Roissy et Paris, d'ici fin 2025. C'était d'ailleurs la condition au maintien de ce train contesté : qu'il ne nuise pas au RER B et contribue même à son financement.

Or, les opposants au CDG Express ont obtenu la suspension des travaux devant le tribunal administratif de Montreuil, pour non-respect de l'autorisation environnementale. La PDG de la RATP, Catherine Guillouard a récemment mis en garde contre une conséquence inattendue : « le CDG Express, c'est aussi 500 M€ pour le RER B. L'arrêt des travaux, c'est un gros trou dans la raquette de la rénovation du RER B ». Par exemple, le pont de Soissons, à Saint-Denis, doit être refait pour accueillir le CDG Express, mais aussi les nouveaux MI20. Sans ces travaux, le RER B ne pourra pas y faire rouler ses nouveaux trains.

On est inquiet. On a l'impression qu'on ne verra jamais ces trains
MARC PÉLISSIER, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION D'USAGERS FNAUT ÎLE-DE-FRANCE

RATP et SNCF : un trou d'un milliard d'euros en 2021

Même sans troisième vague, les transporteurs vont continuer de subir les effets de la crise.



La relative désaffection des Franciliens pour les transports en commun va encore causer des problèmes financiers l'an prochain.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

ACTUELLEMENT, les transports en commun parisiens n'ont retrouvé que 35 à 40 % de l'affluence moyenne de 2019. Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports dans la région, présentera mercredi son budget pour 2021. Et les prévisions ne sont pas bonnes. Avec une reprise sans doute « très progressive », « l'estimation pour le moment, c'est un milliard d'euros de manque à gagner

sur les recettes commerciales (vente de tickets et de Navigo) et le versement mobilité » (une taxe sur la masse salariale des entreprises de plus de 11 personnes), a expliqué Valérie Pécresse, présidente de la région et d'IDFM. Et ceci en l'absence d'une troisième vague de l'épidémie. Selon nos informations, IDFM table sur des recettes tarifaires (tickets et Navigo) en 2021 inférieures de 15 % à celles de 2019, soit une perte de 620 M€. Le versement mobilité, principale

ressource, serait lui en baisse de 4,25 % par rapport à l'année « normale » de 2019, soit plus de 200 M€ de pertes. Les emprunts vont certes passer de 1,5 milliard à 2 milliards pour financer l'achat de nouveaux trains, mais il y aura toujours un trou dans la raquette d'1 milliard d'euros pour le fonctionnement.

Pas de hausse du Navigo

Valérie Pécresse en appelle donc à l'Etat et va commencer à en parler au ministre délé-

gué aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari. « Je ne veux ni baisser l'offre de transport, ni baisser les investissements ni augmenter le passe Navigo », assure-t-elle. La solution pour 2020 était passée par une compensation des pertes du versement mobilité par l'Etat, plus un prêt à IDFM qui sera remboursé en 2028. Pour trouver ce milliard supplémentaire, il faudra encore qu'Île-de-France Mobilités négocie avec le gouvernement.