

Les futurs trains retardés à cause... d'une nouvelle norme européenne !



Ces nouveaux trains à deux niveaux, organisés en sept voitures courtes, feront 104 m de long avec 1 070 places assises, soit 20 % de plus que le matériel roulant en service aujourd'hui.

RER B | Attendue avec impatience par les milliers de voyageurs de la ligne la moins régulière du réseau francilien, la livraison par Alstom des rames MI20 ne cesse d'être reportée, cette fois à juin 2027.

Attendue avec impatience par les milliers de voyageurs de la ligne la moins régulière du réseau francilien, la livraison par Alstom des rames MI20 ne cesse d'être reportée. Encore six mois de délai supplémentaire. Ce ne sera pas avant juin 2027.

Frédéric Choulet et Sébastien Compagnon

Ils étaient annoncés pour 2025, puis leur livraison a été successivement reportée à 2026 et, en septembre dernier, à janvier 2027. Finalement, les nouveaux trains MI20 tant attendus sur le RER B ne devraient pas être livrés par Alstom avant... juin 2027, dans le meilleur des cas.

L'histoire est digne d'« Ubu roi ». La raison de ce énième retard résiderait en fait dans une nouvelle directive européenne imposée aux constructeurs de véhicules ferroviaires. Ces derniers doivent désormais être soumis à un crash-test avec un camion sur passage à niveau pour être homologués. Et le fait qu'il n'y ait aucun passage à niveau sur l'ensemble de la ligne du RER B ne change rien à l'affaire. Certifier, l'entreprise chargée des

certifications des trains pour le compte de la RATP, assure qu'aucune dérogation n'est possible... Résultat : la livraison des MI20 prendra au moins six mois de retard supplémentaires. « C'est incompréhensible, réagit Valérie Pécresse, présidente d'Île-de-France Mobilités (IDFM), l'autorité en charge des transports en Île-de-France, toutes ces normes que l'on ajoute, c'est inquiétant. Pourquoi tout va vite ailleurs, aux États-Unis, en Chine, et pas chez nous ? On devrait geler les normes au moment où le contrat est conclu ».

« Des défis techniques plus compliqués que prévu »

Il n'empêche, ce nouveau délai va une fois de plus pénaliser les centaines de milliers d'usagers quotidiens de cette ligne victime d'incidents et de retards à répétition ces derniers mois, des retards qui en font l'une des moins ponctuelle du réseau francilien (85 % de trains à l'heure). Les nouveaux MI20 semblent en effet jouer de malchance. Après un appel d'offres lancé dès 2016 et remporté par le consortium Bombardier-CAF, la commande a été freinée une première fois lors du rachat de Bombardier par Alstom, l'entreprise française émettant des doutes sur les conditions du contrat signé et son exécution. Finalement un accord a été trouvé en avril 2021 pour une livraison en 2025. Une première échéance visiblement bien trop optimiste. Après avoir été reportée à 2026, on apprenait en septembre dernier qu'il faudrait patienter au moins treize mois de plus, soit une arrivée des premières rames fin janvier 2027. « Nous avons dû surmonter des défis techniques plus compliqués que prévu. Nous partons d'une feuille blanche, le MI20 est un matériel nouveau », justifiait alors le directeur général d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge.

Modernes et confortables, ces nouveaux trains à deux niveaux, organisés en sept voitures courtes, feront 104 m de long avec 1 070 places assises, soit 20 % de plus que le matériel roulant en service aujourd'hui. Au nombre de 146, ces rames nouvelle génération en forme de boa permettant de circuler d'un bout à l'autre, doivent offrir des conditions de trajet améliorées à des usagers qui en ont bien besoin. Vidéosurveillance, climatisation, prises USB, éclairage adapté et une meilleure information voyageurs font partie de leurs atouts.

Mais pour cela, il faudra encore patienter. « C'est épuisant, conclut Valérie Pécresse. C'est incroyable que l'on n'arrive pas à livrer ce matériel en moins de sept ans et demi. Pendant ce temps-là ce sont les voyageurs qui en subissent les conséquences. Ces nouvelles rames, un million de personnes les attendent et personne ne comprend que l'on mette autant de temps. On ne peut plus le supporter. »

Fin 2023, IDFM a confié une mission à Bernard Gobitz, représentant des associations d'usagers, et Grégoire de Lasteyrie, vice-président d'IDFM, pour trouver des pistes d'accélération. « Cette histoire de normes est une nouvelle illustration de la folie réglementaire », regrette Bernard Gobitz.

Une commande à 2,5 milliards d'euros

Une rencontre avec les différents partenaires est prévue en mars. Alstom et CAF travaillent sur la création d'un atelier en Île-de-France, dans lequel les trains en cours de test pourraient être adaptés. « Cela éviterait de renvoyer les trains dans les usines lointaines, ce qui fait perdre du temps et de l'argent », souligne Bernard Gobitz. La livraison des MI20 dépend par ailleurs de l'avancée des innombrables chantiers en cours sur l'infrastructure du RER B. Avant les premiers tours de roues, il est ainsi indispensable de mettre à niveau le centre de maintenance de Massy (Essonne).

Le report de la commande a aussi pour effet de retarder les règlements financiers de cette commande à 2,5 milliards d'euros. Un montant que le constructeur Alstom continue de trouver sous-évalué et peu profitable. Des avenants au contrat avaient été un temps évoqués. « Ce manque à gagner plombe le dossier depuis le début, note un observateur. Et on comprend qu'une entreprise ne soit pas très motivée par un projet où elle risque de perdre de l'argent ». D'autant qu'Alstom est en proie à de lourdes difficultés de trésorerie.

