

ÉCONOMIE TRANSPORTS

RER B : un plan d'action pour limiter le retard « inacceptable » de livraison des trains d'Alstom et CAF

Face aux multiples dérapages du calendrier, Ile-de-France Mobilités, la SNCF, la RATP et Alstom ont présenté leurs mesures pour reprendre le contrôle du programme.

Par Jonathan Parienté

Publié aujourd'hui à 11h23, modifié à 14h02 • Lecture 3 min.

Le Monde.fr



Des employés travaillent à la rénovation des rames du RER B d'Ile-de-France, à l'usine Alstom de Reichshoffen (Bas-Rhin), le 4 octobre 2019. PATRICK HERTZOG / AFP

Si tout se passe bien – ou moins mal –, les nouvelles rames du RER B arriveront, à partir de décembre 2028, sur le réseau francilien. Soit un retard d'un an par rapport à la dernière estimation officielle à la laquelle plus personne ne croyait. Mais c'est en avance de neuf mois en comparaison avec les estimations d'un rapport d'experts, rendu le 11 septembre, qui juge sévèrement la conduite du « dossier maudit » du renouvellement de la flotte de trains du RER B, qui transportent chaque jour un million de voyageurs.

Lire aussi | [Nouveau retard pour les futurs RER B : la région Ile-de-France met la pression sur Alstom](#)

La présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse, réunissait, lundi 22 septembre, les parties prenantes de ce contrat portant sur 146 trains, d'une valeur de 2,5 milliards d'euros, qui prévoyait une livraison à partir de la fin de l'année 2025. Au siège de la région à Saint-Ouen-sur-Seine, M^{me} Pécresse, qui dirige également Ile-de-France Mobilités (IDFM), était entourée de représentants de la SNCF et de la RATP, les deux opérateurs de la ligne. Et surtout d'[Henri Poupart-Lafarge, directeur général d'Alstom](#), dont les réponses étaient très attendues, le géant français de l'industrie ferroviaire faisant office de principal accusé dans cette affaire.

Lors de cette audition, tous se sont mis d'accord sur un « *plan d'action pour reprendre le contrôle sur ce projet* ». Et ce, afin d'améliorer les points soulevés par le « *rapport accablant* » sur la conception et la fabrication de ce nouveau train, a annoncé M^{me} Pécresse, lors d'une conférence de presse qui a commencé quelques minutes avant l'heure prévue. « *Ça ne vous dérange pas si l'on commence en avance ? Même si Alstom n'a pas l'habitude...* », lançait la présidente de la région d'entrée de jeu, laissant penser que M. Poupart-Lafarge n'allait pas passer un bon moment. La suite fut plus aimable. Après avoir rappelé les nombreuses réussites d'Alstom, à qui la région a commandé pour 17 milliards d'euros de matériel depuis 2016, M^{me} Pécresse a appelé tout le monde à ses responsabilités face à un « *calendrier qui n'est pas acceptable* ».

Double homologation

Sur le fond, le plan d'action, résumé en trois pages, répond aux principaux points soulevés par le rapport d'experts. Les parties prenantes devront remettre à plat le planning, d'ici à la fin de l'année, afin d'en obtenir une version « *robuste et maîtrisée* », alors que les experts mandatés en avaient déploré l'insincérité. Questionnée sur les pénalités financières que risquent les industriels – 260 millions d'euros au maximum –, M^{me} Pécresse a laissé entendre que le mécanisme pourrait être revu pour « *motiver le consortium* » à travers un système de bonus-malus.

La gouvernance sera revue : IDFM siègera au comité stratégique du projet, des responsables seront nommés dans les différentes entités « *pour améliorer le pilotage contractuel et technique du projet en rapprochant les acteurs et en limitant le nombre d'intervenants* ». Par ailleurs, Alstom est pressé de « *jouer pleinement son rôle de mandataire* » auprès de son partenaire dans ce dossier, le constructeur espagnol CAF, qui n'était pas représenté.

Lire aussi (en 2021) | [Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom : « Sur le contrat du RER B, les conditions ne sont pas réunies »](#)

Face à ces critiques, M. Poupart-Lafarge a tenté de défendre la « *sincérité* » de son entreprise et s'est vivement défendu des critiques selon lesquelles elle « *traînerait des pieds* » pour honorer un contrat qui n'était pas le sien, mais [dont il a hérité en rachetant le canadien Bombardier en 2021](#). « *Nous devons faire mieux que ce que craignent les experts* », a-t-il reconnu. Mais, selon lui, le projet avance, et pour preuve : les premiers trains seront disponibles au printemps et permettront de commencer les

tests d'endurance et d'homologation. Une nouvelle phase particulièrement à risque en matière de retard, avaient noté les auteurs du rapport. Particularité du RER B, il doit être homologué à la fois par l'organisme certifiant les métros, le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, et par celui des trains, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Pour gagner du temps, il sera demandé à l'Etat l'opportunité de présenter un dossier unique, a expliqué M^{me} Péresse.

« On ne construit pas une Rolls »

M^{me} Péresse a également repris à son compte une critique récurrente des constructeurs, clients de la RATP ou de la SNCF. Ces derniers « *surspécifieraient* » leurs matériels, notamment après que le contrat a été signé, au risque d'accroître la charge de travail et les délais. « *Il faut que l'on arrête ces demandes incessantes, on ne construit pas une Rolls !* », a-t-elle lancé. « *Les surspécifications, c'est un vieux débat. Nous ne sommes pas d'accord avec ce terme. Nous spécifions des trains qui rouleront sur le réseau pendant quarante ans parce que nous défendons un service public de qualité. Il n'existe aucun matériel "sur l'étagère" qui corresponde aux spécificités du RER B, qui est à la fois un train et un métro* », se défend Sylvie Buglioni, directrice du pôle projets, technique et industriel, à la RATP.

Lire aussi | [Transports : en Ile-de-France, des dépenses colossales pour aboutir à une offre unique au monde](#)

Si ce plan d'action produit les effets escomptés, il se sera passé presque huit ans entre la signature du marché, début 2021, et la réception du premier train, fin 2028. Le calendrier initial, lui, prévoyait un délai moitié moins long. « *Les calendriers dans les appels d'offres ne sont pas réalistes, il faut que l'on arrête de faire des plannings trop tendus* », a reconnu la présidente de la région, promettant d'en tenir compte lorsqu'il s'agira de renouveler les rames du RER C, dernière grande commande à venir.

Jonathan Parienté
