

Encore du retard dans la livraison des nouveaux trains du RER B



IDFM a commandé 146 rames de MI20 au consortium Alstom-CAF pour renouveler entièrement le matériel.

Ile-de-France-Le marché, camera aubulu alstom, accumule les déboires. Les précurseurs écundez-les qui équiperont la ligne des espérées pour fin 2028, au mieux... Un revers qui pénalise les impairs.

Benoît Hasse et Marie-Anne Gairaud



Le MI20 ne sera pas au rendez-vous de 2027 Le déploiement du futur train de l'Île-de-France Mobilités (IDFM, l'organe organisatrice des transports régionaux) a passation de copie 146 exemplaires pour remplacer l'ensemble du matériel roulant vieillissant du RER B, qui a été annoncé pour la fin 2025, pour le premier la mi-2027, pour la fin 2027... va encore être. Et doute sans d'au moins un an.

Valérie Pécresse (Libres), présidente de la région Île-de-France et d'IDFM, et Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom, l'ont tous deux confirmé, lundi soir, à l'issue de l'audition annuelle du responsable du géant de la construction ferroviaire devant le conseil d'administration

d'IDFM.

Un contrat à 2,5 milliards d'euros

Il s'agissait pour l'autorité organisatrice des transports, qui se présente volontiers comme « le premier client mondial d'Alstom, de faire le point sur l'état d'avancement des innombrables commandes passées auprès du constructeur ». Il y a celles dont le calendrier de livraison n'a posé aucun problème, comme les métros MP14 et MF19 (dont le déploiement va commencer sur la ligne 10) ; les tramways de la ligne T1 ; ou encore les RER NG à nouveau en cours de déploiement sur les lignes D et E. Et puis, il y a le contrat d'achat des futures rames de la ligne B, pour un montant total de plus de 2,5 milliards d'euros. Lui accumule les couacs depuis son lancement.

Il faut dire que ce marché avait débuté en 2020 dans des conditions très particulières. Puisqu'il avait été accordé à un consortium constitué du constructeur espagnol CAF et du canadien Bombardier... qui a été racheté ensuite par Alstom. Le géant français de la construction avait dénoncé un contrat « intenable », en termes de coût comme de délais. Et avait alors tenté de se retirer du marché.

Après diverses étapes judiciaires, le contrat avait été relancé en 2021. Mais il a ensuite accumulé les déboires et les retards. À tel point qu'IDFM a fini par demander à Yves Ramette, ancien directeur général de la RATP ainsi que de SNCF Réseau Île-de-France et expert du « mass transit », un audit sur le calendrier de livraison des MI20.

Un plan d'urgence demandé par IDFM

« Le rapport qu'il nous a remis était accablant. Il prévoyait un possible dérapage des délais, une mise en service du premier train en septembre 2029 et un déploiement complet de la flotte en 2033. Un scénario inacceptable », rappelle Valérie Pécresse, qui a demandé aux constructeurs et aux opérateurs la mise en place d'un plan d'urgence pour raccourcir les délais. « Avec ce plan, qui passe par une réforme de la gouvernance du consortium et par une rationalisation des process industriels, Alstom peut viser une mise en service d'un premier MI20 à la fin de 2028... soit un an avant les prévisions du rapport Ramette », conclut Valérie Pécresse.

Henri Poupart-Lafarge confirme. « Nous avons eu des retards dans la fabrication, c'est vrai. Mais maintenant, le dossier est lancé. Nous avons désormais 10 trains d'essai en cours de fabrication. Le premier pourra être livré dès 2026 et commencer à être testé à cette date », assure le PDG d'Alstom en démentant farouchement les critiques dénonçant un manque de motivation pour mener à bien un contrat peu rentable et qui fera sans doute l'objet de pénalités de retard.

Pas de quoi rassurer les habitués de la ligne B qui avaient déjà entendu

parler de nouveaux retards avant même l'audition d'Alstom « Encore ? Mais ça n'en finit pas ! Ils abusent. D'autant plus que les conditions se dégradent de jour en jour. Avant, à mon heure, je pouvais voyager assise... Maintenant, je fais le trajet systématiquement debout », soupire Sabine, une habitante de Seine-Saint-Denis. « Depuis le temps qu'on les attend, ces nouvelles rames... Ça fait combien de fois qu'on nous annonce le décalage ? J'ai l'impression qu'on ne les verra jamais », complète Anne-Claire, une Parisienne qui travaille dans les Hauts-de-Seine.

Quelle que soit l'efficacité du plan de redressement exigé par IDFM pour réduire au minimum les retards de livraison, le déploiement complet de la flotte des 146 trains commandés ne s'achèvera que bien après 2030, la date initialement prévue au contrat. Conséquence : les opérateurs du RER B (la SNCF au nord et la RATP pour le tronçon central et les branches sud) vont devoir mettre au point des programmes de maintenance renforcée pour prolonger « la durée de vie » des trains actuellement en circulation sur la ligne.

« La ligne malade du réseau »

Elle est pour l'instant équipée de trains MI79 et de MI84... le chiffre correspondant à l'année de conception. Tous plutôt en fin de carrière. Certains auraient pu « partir en retraite » dès la fin de cette année si le calendrier initial de livraison avait été respecté. Mais quelques-uns de ces trains devront être « maintenus » près d'une décennie de plus, si les hypothèses de livraison les plus pessimistes se confirment. Le programme de rénovation de quelques MI84, lancé dès 2017 mais qualifié de « fiasco » par des élus d'opposition au conseil régional, suffira-t-il à tenir jusque-là ?

Ce nouveau contretemps vient en tout cas encore compliquer le programme de modernisation du RER B qui, avec quasiment un million d'usagers quotidiens et une fréquentation en hausse, ne parvient pas à se défaire de son statut de « ligne malade du réseau ». Selon le dernier baromètre de la ponctualité des lignes qui vient d'être diffusé par IDFM, le RER B a enregistré un taux de régularité cumulé de 89 % sur les sept premiers mois de l'année, légèrement supérieur à celui des RER C et D.

Mais le détail des performances de la ligne, branche par branche, fait apparaître une ponctualité cumulée d'à peine 82,5 % sur l'axe Aulnay/Mitry-Claye (soit presque un train sur cinq programmé qui n'est finalement pas au rendez-vous en gare) au nord, et de 84,1 % sur l'axe Saint-Rémy-lès-Chevreuse au sud.

Ces problèmes récurrents du RER B avaient déjà conduit IDFM à confier, en 2023, un premier audit de la ligne à Yves Ramette. Le plan d'action en 14 points qui avait découlé de son rapport a été mis en

œuvre dans la foulée et a déjà permis à la ligne de regagner 4 points de ponctualité entre 2023 et 2025. Du côté d'IDFM, on rappelle que l'objectif de ce plan reste inchangé et vise à atteindre les 95 % de régularité sur la ligne d'ici à 2035. Mais avec quel matériel roulant ?