

L'arrivée de nouveaux trains sur le RER B retardée par la crise du Covid-19

Les nouveaux trains à deux étages ne circuleront pas avant 2026 au mieux sur cette ligne en souffrance. La mise en place du pilotage automatique est également en stand-by.



Le RER B n'est pas prêt d'avoir des rames plus capacitaires. LP/Jean-Gabriel Bontinck

Par **Jean-Gabriel Bontinck**

LE PARISIEN Le 8 juin 2020 à 19h22, modifié le 8 juin 2020 à 19h47

Le RER B victime du coronavirus ? A la sortie du confinement, il semble que cette ligne nord-sud ultra-chargée avec son million de voyageurs quotidiens fasse en effet partie des victimes de la crise. La raison : deux projets essentiels à son amélioration risquent d'être repoussés d'un an. Les élus de la région vont aborder ce sujet épineux mercredi lors du conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités (IDFM).

La commande des 146 nouveaux trains se fait attendre

Première victime : les nouveaux trains à deux étages ne devraient sans doute pas circuler avant 2026. La procédure d'appel d'offres pour ces RER du futur, dont le nom de code est MING, est en cours depuis fin 2018, et le marché devait être passé cette année auprès d'un constructeur. Il porte sur 146 trains nouvelle génération à deux étages, climatisés et vidéosurveillés, permettant la circulation entre les voitures (trains « boas »). Bénéfice attendu : une capacité de transport de 20 % à 30 % de voyageurs de plus que les rames actuelles.

En raison de la crise sanitaire, le planning des nombreux travaux préalables à l'arrivée de ces nouveaux RER doit être revu (adaptation des sites de maintenance de Mitry et Massy), de même que l'arrivée de matériels. D'où le retard possible de quelques mois et une mise en service plus probable en 2026 qu'en 2025. IDFM ne confirme pas et table toujours sur un marché lancé fin 2020.

Cette nouvelle a tout de même soulevé l'inquiétude de l'association SOS Usagers RER B Grand Paris, qui dénonce « une catastrophe absolue pour le million d'usagers quotidien ». Son président Julien Irondele a alerté les élus du secteur et appelle à la mobilisation pour « sauver le RER B au bord de l'explosion ».

Le pilotage automatique en stand-by

Ces nouveaux trains tant attendus doivent aller de pair avec un système d'exploitation entièrement neuf, qui équipera les RER et les voies qu'ils empruntent. Nexteo, c'est son nom, rendra le RER quasi automatique sur les tronçons équipés. Ce système, prévu pour être déployé sur le RER E dès son prolongement à l'ouest à partir de 2022, doit ensuite être intégré aux RER B et D.

Ce dernier projet a lui aussi du retard. Evalué à 900 millions d'euros, Nexteo doit permettre de faire rouler les RER automatiquement et à grande vitesse, avec un freinage plus tardif, pour gagner en cadence et en capacité. « C'est très complexe, c'est du métro automatique sur des voies SNCF ouvertes où passent aussi des trains de fret », résume un connaisseur de Nexteo. Mais son utilité pour les plus de 1,5 million de voyageurs des RER B et D ne fait aucun doute. Pourtant, la SNCF a suspendu l'appel d'offres de Nexteo, dont le marché étant pourtant prévu lui aussi pour cette année. Une décision « inadmissible » d'après Valérie Pécresse. La présidente (Libres !) de la région et d'IDFM a écrit le 15 mai au président de SNCF Réseau pour s'en plaindre.

«Le vrai sujet c'est d'arrêter CDG Express»

Avec, en ligne de mire, [le CDG Express](#). Les travaux de cette ligne directe et controversée entre Paris et l'aéroport de Roissy ont eux bien commencé. La mise en service est prévue fin 2025. Valérie Pécresse rappelle avoir donné son accord à cette ligne « sous la stricte condition » de préserver le calendrier des autres travaux pour les trains du quotidien. Un manque d'ingénieurs à la SNCF, dont certains travaillent sur CDG Express, empêcherait la réalisation dans les temps de Nexteo.

« On donne des choses impossibles à faire à SNCF Réseau. Le vrai sujet c'est d'arrêter CDG Express. Il vaut mieux privilégier le million de voyageurs du quotidien que les 20 000 de CDG Express », insiste Jacques Baudrier, administrateur PCF d'IDFM.

Côté SNCF Réseau, le nouveau PDG Luc Lallemand s'est contenté la semaine dernière au Sénat de rappeler que « le projet CDG Express est un projet décidé avec lequel nous avons une convention avec l'Etat, et SNCF Réseau souhaite remplir ses engagements contractuels ». Nexteo, lui, serait repoussé plutôt pour des raisons techniques que financières.

