

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 M120 ne cesse d'être reportée, cette fois à juin 2027.

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

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 M120 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 énigmatique 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 M120 prendra au moins six mois de retard supplémentaires. « C'est incompréhensible, réagit Valérie Péresse, présidente d'Ile-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 M120 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 finalement 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 échec visiblement bien trop optimiste. Après avoir été reportée à 2026, on apprendrait 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 M120 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 permettront de circuler d'un bout à l'autre, doivent offrir des conditions de trajet améliorées à des usagers qui en ont bien besoin. Vidéo-surveillance, 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 Péresse. 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. »

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.

Fin 2023, IDFM a confié une mission à Bernard Gobitz, représentant des associations d'usagers, et Grégoire de Lestre, vice-président d'IDFM, pour trouver des pistes d'actualisation. « Cette histoire de normes est une nouvelle illustration de la folle réglementation », 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 M120 dépend par



Pourquoi tout va vite ailleurs, aux États-Unis, en Chine, et pas chez nous ?

Valérie Péresse, présidente d'Ile-de-France Mobilités

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 Maissy (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 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.