

Commande record. 3,75 milliards d'euros pour le RER nouvelle génération

©

11/01/2017

Pas de surprise, on connaissait les vainqueurs, Alstom et Bombardier. Le 11 janvier, la SNCF a passé commande et le Stif a aussitôt voté la convention de financement. On commence à découvrir le nouveau train à deux niveaux d'Île-de-France, destiné aux RER D et E.

[Alstom](#) | [Bombardier](#) | [France](#) | [Ile-de-france](#) | [RER](#) |

Évitons de parler de commande du siècle. Des commandes du siècle, il y a en a eu tant que l'expression ne veut plus dire grand-chose. Ce qui est sûr, c'est qu'avec 3,75 milliards, ce sera la plus grosse commande jamais financée par le Stif. Et l'une des plus grosses commandes passées par la SNCF. 3,75 milliards, pour acquérir 255 rames RER 2N NG, ou RER à deux niveaux de nouvelle génération, plus sobrement appelé par le Stif « *le nouveau train d'Île-de-France* ».

255 rames, c'est la commande-cadre. Pas tout à fait la limite supérieure tout de même puisque, en cas de besoin, le Stif (qui finance) et la SNCF (qui commande) pourront aller encore au-delà, jusqu'à 371 trains en tout, pour 6 milliards d'euros, sans avoir à passer de nouvel appel d'offres. Mais ce qui est tangible, commandé ferme, tout de suite, au consortium Alstom-Bombardier, ce sont comme prévu 71 rames, pour 1,5 milliard d'euros (dont 1,155 au consortium Alstom-Bombardier).

Le nouveau RER va équiper les lignes D et E du RER. Sur les 71 rames, 15 doivent aller sur le RER D et 56 sur le RER E. Après les phases d'essais, de « déverminage », d'homologation, que devraient subir quatre premiers trains fournis à partir de la fin 2018, les premières rames doivent entrer en service commercial en mai 2021. Un « miniparc » sera mis en service cette première année, comptant 14 rames courtes destinées au RER E et quatre rames longues, destinées au RER D. En 2022, doivent être livrées 18 rames courtes, et huit rames longues et, en 2023, de janvier à juin, 24 rames courtes et trois rames longues ; soit, en tout, sur les 71 rames, 15 rames longues de sept voitures (130 mètres) pour le RER D et 56 rames courtes de six voitures (112 mètres) pour le RER E.

Il n'y a pas que le matériel qui sera nouveau puisque le RER 2N NG, rappelons-le, sera équipé d'un nouveau système de signalisation, Nexteo, qui a été commandé à Siemens, que complétera un ATS, outil de supervision, aujourd'hui en appel d'offres.

Les rames seront réalisées par le consortium Alstom-Bombardier, avec 70 % de la valeur pour Alstom, 30 % pour Bombardier. La coopération entre les deux sites a déjà été mise en place, notamment avec le RER MI 09 pour l'Île-de-France, ou le M7 pour la Belgique. Alstom sera chargé des voitures d'extrémité, de la motorisation et de la chaîne de traction, Bombardier réalisant les voitures intermédiaires.

Pour les industriels, on l'a dit, les commandes sont les bienvenues. Tellement même qu'Alstom a été soupçonné d'avoir menacé de fermer Belfort pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur la situation difficile des usines françaises, et faire en sorte que la commande majeure n'aille pas à CAF, dont l'offre était moins chère. Rumeurs démenties par l'industriel. Toujours est-il que les deux grands sites du Valenciennois, Petite-Forêt pour Alstom et Crespin pour Bombardier, vont avoir du pain sur la planche, malgré, dans l'immédiat, un creux dans le plan de charge pour Crespin et pour Petite-Forêt. De nombreux emplois vont être confortés dans la filière industrielle. Notamment chez Alstom, au-delà même de Valenciennes. « *Le RER NG sera conçu et fabriqué sur les sites d'Alstom en France* », nous disait récemment Jean-Baptiste Eymeoud, patron d'Alstom France, en réponse à des inquiétudes sur une possible délocalisation. Précisons que, compte tenu de certains achats, c'est 75 % à 80 % de la valeur finale qui devrait être réalisée en France. Les moteurs devraient ainsi être assemblés à Ornans (Doubs), les blocs de traction à Tarbes (Hautes-Pyrénées) et les châssis de bogies au Creusot (Saône-et-Loire). Quant à Bombardier, il va apporter une expérience précieuse en matière de fiabilisation des matériels. À quelque chose malheur est bon et les déboires du début du Francilien ont instruit Bombardier. L'industriel, souligne une porte-parole, a aussi une excellente connaissance du « terrain » francilien appréciable dans ces phases d'essai. Et Bombardier apporte aussi bien sûr de fortes capacités de production. Elles seront les bienvenues, même si, avec 18 rames en première année, 26 en deuxième et 27 en troisième, on est loin des quelque 60 ou 70 trains récemment évoqués par Alstom, quand il s'agissait d'évincer CAF au nom de l'énormité de la production. À partir de 2024, peut-être ?

F. D.

Voir aussi [l'interview de Benoît Stéphan](#), vice-président commercial et marketing d'Alstom en France.