

L'Île-de-France signe sa commande géante de nouveaux RER

Le consortium formé par Bombardier et Alstom construira jusqu'à 255 rames pour 3,75 milliards d'euros.

VALÉRIE COLLET [@V_Collet](#)

TRANSPORT Le contrat géant de nouveaux trains pour la région Île-de-France vient enfin d'être signé. Une commande « historique » de 255 rames, « la plus importante jamais conclue en Île-de-France », a rappelé Valérie Pécresse, la présidente de la région et du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Sans surprise, c'est le consortium formé par Alstom et Bombardier qui construira ce nouveau train à deux niveaux destiné à circuler dès 2021 sur les lignes D et E du RER. L'espagnol CAF, qui dispose en France d'une usine à Bagnères-de-Bigorre, avait été écarté en octobre, sa capacité industrielle ayant été jugée insuffisante.

Au total, la commande s'élève à 3,75 milliards d'euros, mais seule une première tranche de 71 rames pour 1,15 milliard d'euros (70 % pour Alstom et 30 % pour Bombardier) a été signée de manière « ferme ».

« C'est un matériel extrêmement sophistiqué », a souligné Guillaume Pepy, président de SNCF Mobilité. Dans Paris, il ressemblera à un métro, en sortant de Paris, il ressemblera à un RER et en allant à l'est ou à l'ouest, il ressemblera à un Intercité. »

Le nouveau train « boa », permettant de circuler librement d'une voiture à l'autre, comportera trois types d'espaces correspondant à des trajets différents. La plateforme (construite par Bombardier) pour les voyages courts debout, les « zones basses » pour les trajets urbains assis et la « zone en hauteur », la plus confortable, pour les voyages longs. « Il répondra aux attentes de passagers qui passent de deux minutes à une heure dans ce train », a résumé Henri Poupart-Lafarge, le PDG d'Alstom.

Deux mille emplois directs

Les trains seront équipés de systèmes de vidéoprotection, d'informations à bord, climatisés, accessibles aux personnes à mobilité

Valérie Pécresse, présidente de la région et du Syndicat des transports d'Île-de-France, entourée d'Henri Poupart-Lafarge (à gauche), président d'Alstom, et de Guillaume Pepy, président de la SNCF (à droite).

GONZALO FUENTES/REUTERS

réduite. Leurs larges portes faciliteront et accéléreront l'entrée et la sortie des voyageurs sur des lignes très fréquentées où la ponctualité se joue à la seconde près. Chaque train pourra transporter jusqu'à 1860 passagers. « Le RER D, c'est 600 000 passagers par jour, et Eole va doubler son trafic, passant de 300 000 à 600 000 voyageurs par jour à horizon

2024 », a rappelé Valérie Pécresse. La fabrication des 71 nouveaux trains alimentera, dès 2018, neuf sites industriels répartis dans l'Hexagone : les huit usines d'Alstom (Valenciennes, Reichshoffen, Ornans, Le Creusot, Villeurbanne, Tarbes, Le Petit-Quevilly et Saint-Ouen) et l'unique de Bombardier, Crespin. Au total, cette commande représente 2000 emplois di-

rects et 8000 emplois indirects. « Nous allons devoir produire ces trains à des cadences que nous n'avons jamais atteintes, a rappelé le PDG d'Alstom. C'est un grand défi pour un industriel. »

Les constructeurs et la SNCF devront chaque année faire le bilan de la construction des rames commandées par le Stif et garantir que les trains sont bel et bien construits en France. « Pour chaque tranche, nous reconstruirons que tout cela est bien conforme à l'appel d'offres », a souligné la présidente de la région Île-de-France et du Stif. Les constructeurs, la région et la SNCF espèrent que ce train conçu tout spécialement pour l'Île-de-France répondra aux enjeux de la très grande densité du trafic et deviendra un nouveau fleuron tricolore. « Nous verrons dans quelques années si ce train est à la hauteur du défi, a insisté Guillaume Pepy. C'est la première fois que l'on conçoit un train en si peu de temps commandé dans une aussi grande quantité. » ■

