

Futur RER: avantages sur toute la ligne

LE DÉCRYPTAGE DU JOUR



Vue d'artiste d'une des futures rames de RER de la région Ile-de-France, qui profiteront dans un premier temps à près d'un million de voyageurs chaque jour. PHOTO ALSTOM

Le Stif et la SNCF vont commander 255 rames destinées aux RER D et E au consortium Alstom-Bombardier, pour 3,7 milliards d'euros. Un soulagement pour les usagers et pour le groupe français.

Par
JEAN-CHRISTOPHE FÉRAUD

Le mégacontrat des RER de nouvelle génération destinés aux lignes E et D vieillissantes du réseau francilien ne pouvait pas échapper à Alstom, surtout après l'affaire de Belfort: il a été officiellement attribué mercredi par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) et la SNCF au «champion» français du matériel ferroviaire, associé à son partenaire habituel dans ce type d'appel d'offres, le canadien Bombardier. Seul en lice depuis l'éviction opportune du concurrent espagnol CAF (jugé incapable de produire 70 trains par an sur son site des Hautes-Pyrénées), le consortium Alstom-Bombardier va construire 255 rames

d'un tout nouveau modèle de train régional express baptisé X'trapolis Cityduplex, présenté par ses concepteurs comme «le RER du futur». Et ce, pour un montant potentiel de 3,7 milliards d'euros. Ces trains à deux étages, plus modernes, plus confortables et plus économes en énergie, entreront en production en 2018 pour une mise en service en 2021. Une très bonne nouvelle pour les salariés français des usines d'Alstom et de Bombardier, qui auront du travail pour au moins cinq ans. Mais aussi et surtout pour les usagers, pour qui RER rime souvent avec galère.

Sur quels montants porte ce «contrat du siècle» ?

Présentée par la présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse, comme «une commande historique, la plus importante jamais financée par le Stif», la transaction a tout du «contrat du siècle». Elle portera à terme sur un montant total de 3,75 milliards d'euros pour les 255 rames: 125 pour le RER D et 130 pour le RER E. Selon Benoît Stephan d'Alstom France, la demande du Stif pourrait même «monter à 371 rames, vu les besoins en Ile-de-France». Mais pour le moment, le consortium n'a

reçu de commande ferme que pour une première tranche de 71 rames (1,155 milliard d'euros). Pour le Stif, le coût unitaire de chaque nouvelle rame reviendra à environ 15 millions d'euros (à comparer aux 25 millions du «TGV du futur»)...

Pourquoi de nouvelles rames de RER ?

La ligne D (nord-sud), c'est 615 000 passagers par jour, la ligne E (est-ouest) 372 000. Et de l'aveu même du président de la SNCF, Guillaume Pepy, «on s'est beaucoup plaint que nos trains en Ile-de-France étaient trop anciens», avec une moyenne d'âge de 30 ans. Ces rames, achetées à la fin des années 80, ont vu passer des millions de voyageurs fatigués, et fatiguent aussi sérieusement à leur tour: «Elles tombent plus souvent en panne que les neuves», semble découvrir Valérie Pécresse. Ajoutez à cela plus

de 3 millions de passagers par jour venant de toute la région et on arrive à un taux d'incidents et de retards bien plus élevé que dans le métro. L'idée est de soulager par ricochet un réseau souvent au bord de l'implosion et de calmer la colère des usagers. «Le renouvellement du matériel était une décision vitale en Ile-de-France», a reconnu Guillaume Pepy.

Qu'aura de plus ce «RER du futur» ?

De l'aveu même du boss de la SNCF, sa conception en moins de trois ans a tout du défi industriel: «C'est simple, on n'aura jamais inventé un train en si peu de temps.» Mais Alstom et Bombardier ont soigné leur copie pour concevoir «un RER pour les passagers», a souligné le PDG d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge. Grande innovation, ce train à deux étages sera un «boa» aux wagons décloisonnés, permettant aux usagers

de circuler librement sur toute la longueur de la rame, «ce qui permettra de fluidifier la montée et la descente avec des portes plus larges et de plain-pied, et trois espaces passagers dédiés aux courts, moyens et longs trajets», explique le constructeur. Grande première, «un emmarchement mobile facilitera l'accès aux personnes à mobilité réduite quelle que soit la hauteur du quai».

Optimiste, Guillaume Pepy parle de «15% de places en plus sur le D et 25% sur le E», gonflant la capacité à plus de 2 000 personnes par rame. Selon lui, les usagers voyageront dans un «niveau de confort et de sécurité inédits»: au menu, nouveaux fauteuils ergonomiques, points d'appui multiples, éclairage LED, écrans d'information et vidéosurveillance dans toutes les rames... Mais ce nouveau RER pouvant rouler jusqu'à 140 km/h sera aussi «25% plus économe en énergie» et «20% moins coûteux en maintenance».

En quoi c'est tout bénéf pour Alstom ?

Ce contrat est une excellente nouvelle pour l'entreprise Alstom qui se présentait comme subaliquante il y a encore quelques mois quand il s'agissait de fermer l'usine de TGV de Belfort. Il fera tra-

vailler 2 000 salariés du consortium et 8 000 autres dans la filière française. Mais c'est Alstom, chargé de l'ingénierie globale, des voitures de tête et de queue, de la traction moteur... qui se taillera la part du lion. Bombardier, pour sa part, construira les voitures intermédiaires et s'occupera de l'aménagement intérieur dans son usine de Crespin (Nord). Au final, la clé de répartition est très favorable au Français, qui engrangera 70% du chiffre d'affaires de la première tranche, soit 780 millions d'euros. La plupart des sites d'Alstom seront mis à contribution autour du «site intégrateur» de Valenciennes. Belfort n'est pas concerné car spécialisée dans les TGV. En tout état de cause, «l'intégralité des rames sera fabriquée en France». De quoi rassurer les syndicats, qui craignaient des délocalisations en Chine. Et les actionnaires ne sont évidemment pas oubliés: ce contrat viendra gonfler un peu plus les bénéfices d'Alstom, qui prévoit déjà «d'excellents résultats» pour l'exercice 2016-2017 en cours. Ne manque plus que la SNCF et l'Etat passent commande des 21 TGV promis pour «sauver Belfort» et Poupart-Lafarge, le patron d'Alstom, aura réussi un coup de maître. ◀

Ces trains à deux étages plus modernes, plus confortables et plus économes en énergie entreront en production en 2018 pour une mise en service en 2021.