

Île-de-France : après l'annonce de l'abandon de la rénovation des RER B, les usagers dépités

Selon Valérie Pécresse, Alstom n'a pas honoré son contrat d'aménagement des trains vieillissants. Une partie des 31 rames sera bien remise en service, mais avec des travaux d'amélioration allégés et sans ventilation réfrigérée ni vidéosurveillance.



Nouvelle désillusion pour les usagers du RER B : ils ne pourront pas bénéficier de toutes les améliorations annoncées pour leurs trajets quotidiens, ponctués de pannes, de retards et de trains bondés. (Illustration) LP/Arnaud Dumontier

0

Par [Jila Varoquier](#) et [Sébastien Compagnon](#)

Le 15 mai 2023 à 06h30

« Entre la peste et le choléra, il a bien fallu choisir. C'est peut-être la plus sage des décisions, mais elle n'est pas satisfaisante », soupire Marie-Hélène Wittersheim, présidente du comité des usagers du RER B, qui se dit « révoltée ». Il y a quelques jours, à l'occasion d'un conseil d'administration extraordinaire d'Île-de-France Mobilités (IDFM), Valérie Pécresse a officiellement annoncé l'abandon de [la rénovation complète des vieilles rames MI84](#).

« C'est un scandale vivant. Ce contrat n'a pas été respecté par Alstom », s'agaçait alors la présidente d'IDFM. Face à des retards trop importants, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France a préféré, « d'un commun accord avec la RATP », jeter l'éponge.

Dix trains ont déjà été remis à neuf et agrandis. Mais six sont actuellement immobilisés sur les chaînes de production de Reichshoffen (Bas-Rhin), cédé l'an dernier par Alstom à l'Espagnol CAF. Ils seront rapatriés dans les ateliers de maintenance de la RATP. Et avec la quinzaine restante, ils ne subiront qu'une amélioration limitée.

Seuls l'éclairage, les vitres et les sièges seront modernisés

Pas de ventilation réfrigérée, ni de vidéosurveillance ou d'augmentation du nombre de places, les rénovations ne viseront qu'à moderniser l'éclairage, les vitres et les sièges. Le calendrier n'est pas tout à fait clair. Les associations espèrent en voir le bout d'ici à 2024. IDFM planche aussi sur les pénalités qui seront réclamées à l'entreprise ferroviaire française.

Mais pour les usagers, c'est encore une désillusion face à l'amélioration qu'ils espéraient de leur trajet quotidien. Un parcours compliqué, peu fiable, ponctué de pannes et de retards à répétition et de trains bondés dans lesquels ils ne peuvent pas entrer : « IDFM nous avait consultés pour nous demander notre avis, détaille Marie-Hélène Wittersheim. Au moins, les rames vont être réinjectées dans le réseau et on en aura un peu plus. Mais c'est inadmissible de laisser les gens voyager dans ces conditions. C'est du mépris. On mène des projets de nouveaux métros, mais on n'arrive pas à rénover 30 trains ! »

Elle redoute particulièrement les étés à venir : « Ils sont de plus en plus chauds et de plus en plus difficiles à supporter. Les RER sont surchauffés par le soleil, il n'y a pas d'air. Ce sont des conditions inhumaines ». « Quelle tristesse... Nous allons finir par nous mettre en grève nous-mêmes », soupire Marion. « Encore une fois, les transports du quotidien passent en deçà d'autres priorités. Ça ne rend pas très confiant pour la suite », déplore Jérôme.

Un feuilleton à rebondissements depuis quatre ans

Le marché de la rénovation des MI84 est régulièrement retardé depuis plus de quatre ans. En 2017, Île-de-France Mobilités a confié à Alstom la modernisation complète de 31 MI84, soit un quart du matériel roulant du RER B.

Ce contrat d'environ 100 millions d'euros visait à agrandir les rames en fin de vie, pour les doter de 312 places assises au total (au lieu de 216), de caméras, de nouveaux éclairages et de la ventilation réfrigérée, une sorte de climatisation.

L'idée était que les 900 000 usagers de la deuxième ligne la plus empruntée d'Europe bénéficient d'un confort amélioré, en attendant l'arrivée des futurs MI20 fin 2025. Les premiers exemplaires de MI84 remis à neuf auraient dû être livrés dès 2018 et la totalité de la flotte modernisée en 2022...

Mais rien ne se passe comme prévu dans ce dossier emblématique des lourdeurs industrielles du monde ferroviaire. Alstom a d'abord repoussé les premières livraisons en invoquant la complexité des opérations de désamiantage. Face à cet argument, [Valérie Pécresse](#) avait vu rouge et avait adressé, en juin 2019, un courrier salé au patron d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge. Quelques mois plus tard, un voyage était organisé sur le site alsacien pour recoller les morceaux. Puis la crise sanitaire a rallongé les délais.

Résultat, deux matériels rénovés sont — [enfin — entrés en service, fin 2020](#). Mais début 2023, près de cinq ans après la commande, seule une dizaine de trains — sur les 31 prévus — sont finalement en circulation. Face à ce véritable fiasco, Valérie Pécresse a préféré arrêter les frais et se contenter d'un « rafraîchissement » d'une quinzaine de rames.

« Le pire, c'est qu'on continue à attribuer des contrats à Alstom après tout ça », soupire Marie-Hélène Wittersheim. Notamment, les [deux étages ultramodernes promis au RER B fin 2025](#). « On a du mal à croire qu'ils seront à l'heure. On connaît les aléas des matériels », pressent Marc Pélissier, président de la FNAUT Île-de-France, évoquant les retards quasi systématiques de la livraison de matériels ou d'infrastructures. « Cette rénovation était un moyen de patienter en ayant des trains présentables. On se demande aussi ce qu'il adviendra des autres, par exemple, sur le RER A où une rénovation est en cours. »

Des rames bondées et surchauffées pendant l'été des JO ?

Sans oublier que dans un an se dérouleront [les Jeux olympiques](#). En plein cœur de l'été 2024, sous les caméras du monde entier, ces matériels défraîchis embarqueront les touristes et le public. Qu'ils soient au départ ou l'arrivée de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, ou à destination du Stade de France, du village olympique ou des nombreux sites d'épreuves du Nord francilien. Ils voyageront dans des rames bondées par une fréquentation hors norme et surchauffées par le soleil.

Un cocktail souvent idéal pour générer des malaises voyageurs et donc des interruptions de lignes... À défaut, les voyageurs pourront se réjouir des bouteilles d'eau et éventails en papier, distribués sur le réseau en période de forte chaleur.