

Vu dans la Lettre Confidentielle de Ville, Rail et Transports à propos du RER 2N NG (RER à 2 Niveaux de Nouvelle Génération destiné au RER E prolongé à l'ouest et au RER D) :

Le futur RER d'Eole a du plomb dans l'aile...

Depuis le 30 avril 2014, date de remise des offres, le dossier du futur train du RER E piétine. Mais les rumeurs vont bon train. Il se dit que l'appel d'offres... pourrait être une fois de plus relancé.

Questionné le 21 janvier, Alain Krakovitch, directeur général de Transilien, dément, mais reconnaît que le sujet est « compliqué ». D'autres interlocuteurs le disent explosif.

Les constructeurs avaient jusqu'au 30 avril 2014 pour remettre leurs offres concernant les 70 rames RER 2N NG. 2N pour deux niveaux, NG pour nouvelle génération. Ils les ont remises. Ils sont trois. Alstom en consortium avec Bombardier, Caf, et Siemens. Depuis, remarquent la plupart, c'est quasiment le silence radio de la part de SNCF Transilien, qui commande pour le compte du Stif. No comment chez Alstom, qui considère simplement que la procédure est en cours. Il y a eu, dit-on chez Siemens, quelques discussions avant l'été. Et c'est tout. Classiquement, une fois les offres remises, commencent une série de réunions assorties de demandes de précisions, qui conduisent à revoir les copies puis à remettre la Bafo, ou Best and final offer. En ce cas, rien.

Il ne faut pourtant pas tarder, si on veut être prêt pour 2020, date toujours annoncée de la mise en service de la nouvelle ligne en tunnel de Saint-Lazare à Nanterre. Cinq ans, ce n'est pas énorme pour produire un nouveau train. Il faudra déjà que les usines existent. Si Siemens, l'emporte, il devra construire en Ile-de-France, comme il s'y est engagé, le site destiné à fournir les rames. Si c'est Caf, il aménagera son site de Bagnères-de-Bigorre. Pas question que les rames de la capitale viennent d'Allemagne ou d'Espagne ! L'un ou l'autre de plus devra recruter. Alstom et Bombardier ont le problème inverse : des sites en France qu'il faut faire tourner et des personnels qu'il faut employer. Mais il leur faudra quand même monter les lignes de production d'un matériel inédit. Et celui-ci, une fois sorti d'usine, va demander le temps du délicat « déverminage ». D'ailleurs, même s'il n'y a pas encore d'urgence, on remarque que l'appel d'offres complémentaire et conduit en parallèle par SNCF Réseau, lui, avance. Il concerne Nexteo, le système de signalisation de type CBTC nécessité par l'exploitation de la partie dense du prolongement d'Eole, et dont seront équipés les futurs trains. Siemens, qui répond aussi à cet appel d'offres a, nous dit-on, remis la Bafo le 22 janvier.

Rappelons-le, un premier appel d'offres concernant le matériel avait été arrêté à la demande des constructeurs, relayés par les équipementiers et par la Fédération des industries ferroviaires. La SNCF, jugeaient-ils, échaudée par la mise en service extrêmement difficile de la NAT (le Transilien), s'était tellement bordée en matière de pénalités qu'elle avait sorti un cahier des charges auquel personne ne se sentait en mesure de répondre. SNCF Transilien a donc lancé le deuxième appel d'offres, dont les offres ont été remises en avril. Si la SNCF a assoupli sa position, elle a encore sorti, paraît-il, un cahier des charges de plusieurs milliers de pages, alignant toujours 4500 « F Zéro », des spécifications dont chacune est éliminatoire. Même si les seuils de performance ont entretemps été abaissés, répondre à tout tiendrait de l'exploit. Certains s'étonnent de ces documents de type Gosplan passés d'âge. Là où l'affaire se gâte, c'est qu'il n'est pas impossible, glisse-t-on parfois, que l'un des candidats ait pu satisfaire à l'ensemble des critères... et qu'il ne s'agisse pas du consortium « national ». D'où le grand mic mac : un

appel d'offres mal emmanché, un candidat qui malgré tout aurait pu s'en sortir, un consortium national suspecté d'être mauvais perdant, un donneur d'ordres embarrassé à l'idée de confier la réalisation d'un matériel inédit à un constructeur qui l'est presque autant sur le sol national.

Il n'est donc pas impossible que la procédure soit relancée, en revenant à du matériel dont les fondamentaux soient éprouvés... Il ne manquerait plus que les caractéristiques de cet éventuel troisième appel d'offres ressemblent à celle du MI 09... Surnommé MI Sarkozy, il avait été estimé si bien taillé pour Alstom/Bombardier que seul le consortium avait répondu ! Un responsable à cette idée s'indigne : il y en a marre de toujours tout faire pour faire plaisir au (x) même (s) ...

francois.dumont@laviedurail.com