

### **Eole : l'infra en bonne voie, le matériel à la case départ**

*Une réunion interministérielle, le vendredi 6 mars, devait permettre d'avancer sur le dossier du prolongement d'Eole à l'ouest. La veille certains obstacles avaient été aplanis lors d'une première réunion. On s'acheminait vers la mise au point de la convention de financement, portant sur l'intégralité du projet.*

*Cependant, comme nous l'avions écrit (lettre confidentielle du 26 janvier) et comme l'a dernièrement confirmé la lettre d'information Mobilettre, l'appel d'offre concernant le futur RER 2N NG devrait être déclaré infructueux. Un dossier ultra-sensible. C'est la deuxième fois que l'appel d'offre est arrêté. Si la décision n'a pas été officiellement prise, elle ne fait plus de doute. Si on renonce à un matériel jugé sur-spécifié, selon pas mal d'observateurs (ce qui n'aurait pas empêché un outsider de tirer son épingle du jeu), deux options semblent ouvertes. **Soit un dérivé du MI09 d'Alstom et Bombardier, aujourd'hui en livraison sur la ligne A du RER.** Soit, comme on l'annonçait jusqu'à présent, un train de conception nouvelle. Les tenants de la première solution font observer qu'un train « proven design » permettrait d'être prêt pour les échéances d'Eole (2020 Nanterre, 2022 Mantes-la-Jolie). Il faudrait tout de même, selon les joyeusetés de l'Île-de-France, **modifier les caisses du MI09, du fait de hauteurs de quais différentes sur le RER A et le RER E.** Mais on éviterait le risque maximal qu'on a connu avec la NAT, d'une conception radicalement nouvelle. Avec une menace terrible pour le gagnant : encourir des pénalités dont le montant engloutit la marge. Mais le Stif et la SNCF souhaitent, semble-t-il, un train vraiment nouveau et 100% accessible. Pourvu que le troisième appel d'offres soit le bon !*

*Il est au moins un appel d'offres qui avance bien : celui de NExTEO, le système de contrôle commande prévu pour les RER d'Eole. Six spécialistes mondiaux de la signalisation ont remis des offres. Deux d'entre eux tenaient la corde : Siemens et Thales. C'est le premier qui aurait été choisi, décision qui ne sera définitive qu'après avoir été approuvée par les CA de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, pas avant deux mois. Quant à la signature, elle interviendra une fois le financement assuré. Ce qui renvoie à la réunion interministérielle du vendredi 6 mars.*

FD

Commentaire : lors du dernier bureau, j'avais signalé que le MI09 conviendrait pour Eole, à condition de modifier la hauteur des plateformes d'accès. Apparemment, je ne suis pas le seul à le penser.

Trop simple ? Pas assez cher ? Peut-être car un nouveau marché de MI09 permettrait de revoir à la baisse le prix exorbitant des rames MI09 en cours de livraison pour le RER A, alors qu'un marché pour un matériel spécifique au RER E permettrait au constructeur (au singulier, puisque Alstom et Bombardier ont formé un consortium pour répondre conjointement à l'appel d'offre de la SNCF et que CAF a été scandaleusement éliminé) d'imposer un prix élevé en l'absence d'une réelle concurrence. Et comme c'est le STIF qui paye, pourquoi se gêner ?