

## Le futur RER d'Île-de-France se dévoile

Sous l'impulsion de Valérie Pécresse, Île-de-France Mobilités a engagé une politique ambitieuse d'accélération du renouvellement et des rénovations des trains de la Région pour améliorer la régularité des lignes et le confort des voyageurs. Avec plus de 700 trains qui seront ainsi remplacés ou rénovés entre 2016 et fin 2021, il s'agit du plus important programme de modernisation d'un parc de train jamais réalisé sur une période aussi courte en Europe.

Pièce importante de ce programme, le futur RER NG (NG = Nouvelle Génération) dont le design extérieur et intérieur est présenté au public pour la première fois, est spécialement conçu pour la zone dense de l'Île-de-France. Il doit permettre d'améliorer la régularité des ligne D et E et offrir un confort moderne aux **1,23 million de voyageurs qui l'emprunteront au quotidien** à la fin du déploiement des 255 rames prévues.

Commandé par SNCF Mobilités en janvier 2017 pour le compte d'Île-de-France Mobilités il sera livré à partir de 2021, il est construit en France et dans sa majeure partie à Petite-Forêt (Hauts-de-France) dans les usines d'Alstom, et à Crespin (Hauts-de-France) dans les usines de Bombardier.



« Le premier levier pour améliorer la régularité de nos lignes est d'avoir un matériel performant et fiable. C'est pourquoi j'ai lancé dès mon arrivée un programme ambitieux d'acquisition et de rénovation de matériel roulant. J'ai également tenu à ce qu'une attention forte soit exercée sur le confort dans nos trains qui doit répondre aux attentes des Franciliens en améliorant le service offert avec par exemple une vraie climatisation, des prises USB, un éclairage agréable et des systèmes de vidéoprotection totale », **Valérie Pécresse**, Présidente de la Région, Présidente d'Île-de-France Mobilités

« Issu d'un plateau collectif entre Île-de-France Mobilités, les constructeurs et SNCF, ce train nouvelle génération constitue un saut technologique majeur, qui va permettre de révolutionner les voyages en train. Le RER NG est pour SNCF la vitrine du savoir-faire français en matière de mass transit. Ces nouvelles rames seront idéalement adaptées à la zone dense : chaque rame multiple pourra accueillir 1 860 passagers, soit l'équivalent de presque 4 Airbus A 380 pour une seule rame. Alliés au système NExTEO, la fluidité et le débit des circulations seront optimisés, en toute sécurité, grâce à un espacement de 108 secondes entre chaque train. Avec NExteo, c'est l'avenir que nous préparons, l'avenir des trains autonomes. » **Guillaume Pepy**, Président du Directoire de SNCF, Président directeur général de SNCF Mobilités

« Ce train représente un saut technologique majeur qui améliorera l'expérience de voyage de tous les Franciliens. Il présente également pour l'opérateur un coût de possession réduit sur le long terme. Nous sommes très fiers de la confiance renouvelée d'Île-de-France Mobilités et SNCF. Le groupement que nous formons avec Bombardier bénéficie en outre d'une solide expérience des projets en Île-de-France. » déclare **Henri Poupart-Lafarge**, Président-Directeur général d'Alstom.

## RER NG, un train spécialement conçu pour répondre aux enjeux de l'Île-de-France : fluidité, confort et sécurité

Le futur RER d'Île-de-France possède des plateformes d'échange spacieuses, une architecture entièrement ouverte (sans séparation entre les voitures) avec des espaces à 1 niveau aux extrémités du train et des espaces à 2 niveaux avec, dans l'ensemble du train, la climatisation, des écrans d'information pour les voyageurs, un éclairage soutenu, de multiples ports USB et une vidéo protection renforcée.

L'architecture générale et de larges portes de près de 2 mètres de long permettent une grande fluidité et de réduire le temps d'échange entre le quai et le train.

Le train offre quatre espaces de voyage distincts où la climatisation, la luminosité, les points de maintien et les sièges ont été pensés pour permettre un haut niveau de confort :

- Des plateformes d'accueil permettant de circuler facilement,
- Une salle basse conçue comme un espace traversant et mobile avec des espaces divers (assis et debout) exprimés par différents types de sièges, de couleurs et d'éclairages,
- Une salle haute avec un espace épuré et augmenté grâce à de grandes baies vitrées offrant un maximum de lumière naturelle qui est renforcée par un éclairage fluide au centre et sur les côtés,
- Dans chacune des voitures d'extrémité, les premières plateformes permettent l'accès direct et rapide des utilisateurs de fauteuils roulants à des espaces dédiés.



### Une organisation originale dans la conception / production

Afin d'optimiser les modes de fonctionnement, les échanges et la fluidité, un fonctionnement en plateau a été mis en place entre Île-de-France Mobilités, SNCF, Alstom et Bombardier en avril 2017, soit 4 mois après la signature du contrat. Il s'agit d'une démarche volontaire et non contractuelle afin de gagner en efficacité et de répondre aux engagements pris, notamment en termes de délai de livraison. En plus du mode de travail en plateau, des outils et méthodes de travail à la pointe de la technologie ont été utilisés comme la réalité virtuelle et les impressions 3D.

Le design a été mis en œuvre en 18 mois avec une attention apportée à chaque détail pour un train fluide et aux courbes douces.

## CALENDRIER

| Années | Grandes étapes   |
|--------|--|
| 2017   | Constitution de l'équipe et de l'organisation projet ; développement et conception du train (ingénierie), préparation de l'industrialisation et sélection des fournisseurs principaux. |
| 2018   | <b>Dévoilement du design final du train et réception des premiers composants et début de la production des trains d'essais.</b>  |
| 2019   | Tests et essais de mise au point sur des trains d'essais et lancement de la production des autres trains.  |
| 2020   | Essais d'homologation des trains et production en série.   |
| 2021   | Livraison et circulation des premiers trains.  |

Le RER NG vient compléter les autres matériels modernes en cours de déploiement comme le Régio2N (lignes R, D et N), ou le Francilien (Lignes H, J, K, L et P). Les trains des lignes B, C et U sont quant à eux rénovés ou en cours de rénovation. Sur la ligne A, la ligne est maintenant entièrement équipée de trains à deux étages dont les plus anciens vont être rénovés.

Les effets positifs de cette commande se ressentiront aussi sur le reste du réseau puisque le RER E prolongé en 2022 jusqu'à Nanterre, puis en 2024 jusqu'à Mantes-la-Jolie, va permettre de soulager l'exploitation du RER A.



Accédez à l'intégralité du dossier de presse téléchargeable :

<https://als.ptn.rs/a/159622>

**CONTACTS PRESSE**

Île-de-France Mobilités : Sébastien Mabilie - [sebastien.mabilie@iledefrance-mobilites.fr](mailto:sebastien.mabilie@iledefrance-mobilites.fr) – 01 47 53 28 42

SNCF Transilien: Ghislaine Collinet - [ghislaine.collinet@sncf.fr](mailto:ghislaine.collinet@sncf.fr) - 01 85 56 50 26

Alstom : Christopher English – [christopher.a.english@alstomgroup.com](mailto:christopher.a.english@alstomgroup.com) - 01 57 06 36 90

Bombardier Transport France : Anne Froger - [Anne.froger@rail.bombardier.com](mailto:Anne.froger@rail.bombardier.com) - 06 07 78 95 38