

11 janvier 2017

DOSSIER DE PRESSE

ALSTOM BOMBARDIER



Le nouveau train d'Île-de-France



www.stif.info

Sommaire

1. Une commande historique du STIF
2. Le nouveau train de l'Île-de-France
3. La Révolution dans les transports se poursuit
4. Le prolongement du RER E

1. Une commande historique du STIF

Lors de son Conseil d'administration, SNCF a retenu l'offre du consortium Alstom-Bombardier pour renouveler les trains des lignes D et E du réseau francilien.

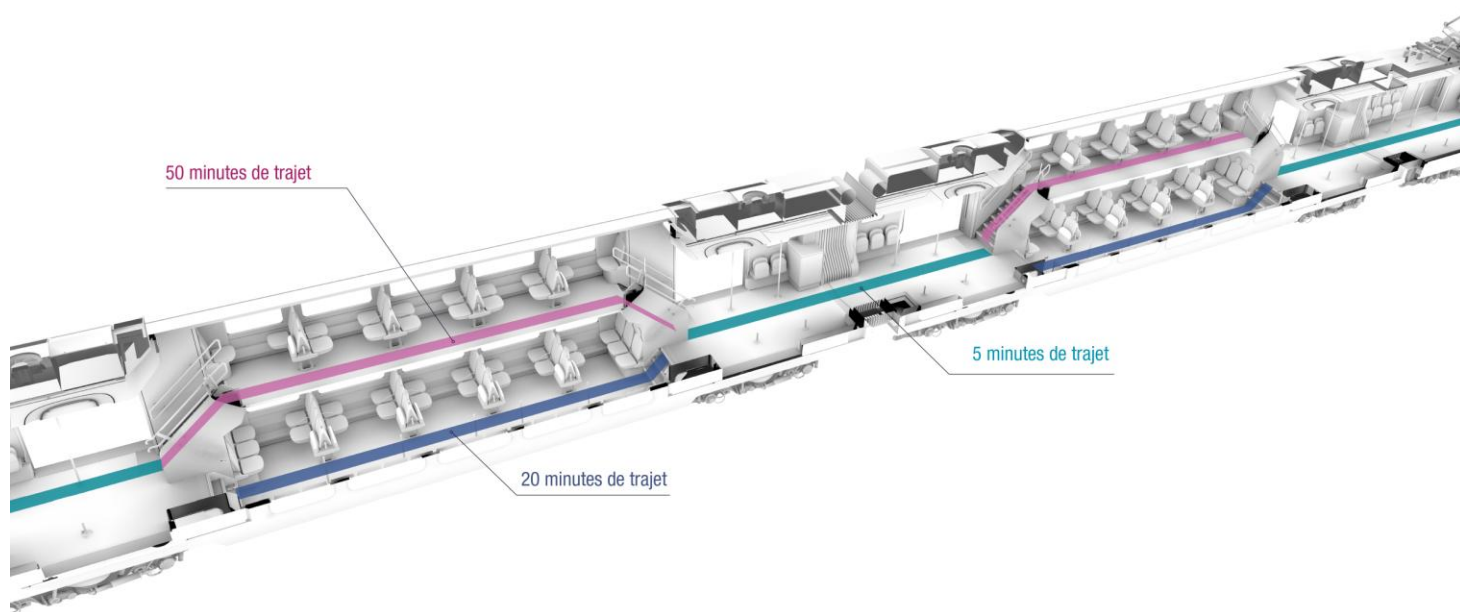
Cette commande de 255 rames (125 pour le RER D et 130 pour le RER E), d'un montant de 3,75 milliards d'euros, est la plus importante jamais financée par le STIF.

Pour Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France et du STIF : « Cette décision de la SNCF concrétise une commande historique du STIF, faite en juillet 2016 pour mettre en œuvre la Révolution des transports. Plus de 700 trains seront ainsi achetés ou rénovés pour moderniser le matériel roulant actuel, dont l'âge moyen dépasse les 30 ans. C'est le quotidien des Franciliens et des voyageurs des lignes D et E qui va changer. Ils découvriront dès 2021, des trains d'une génération nouvelle, plus sécurisés et plus fiables mais aussi plus confortables et réguliers. Les effets positifs de cette commande se ressentiront aussi sur le reste du réseau : 15% du trafic du RER A se reportera sur la ligne E prolongée ».

A la tête du STIF, Valérie Pécresse a engagé une politique ambitieuse d'accélération des renouvellements et rénovations des trains en Ile-de-France pour améliorer la régularité des lignes et le confort des voyageurs. Plus de 700 trains seront rénovés ou remplacés, en partie par les RER 2NG qui arriveront sur la ligne D, pour y améliorer la régularité, et sur la ligne E, pour permettre aux Franciliens d'emprunter le nouveau tronçon Ouest qui doit être livré en 2022 jusqu'à Nanterre, puis en 2024 jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Types de trains	Montants	nombre de rames	conventions de financement	livraison à partir de	Lignes
RER NG	3,75 milliards d'euros	255	2017 (1ère convention de 71 rames)	2021	D et E
Francilien (NAT)	1,47 milliards d'euros	172	2006	2009	H, P, J et L
	212 millions d'euros (50%STIF)	22	2014	2016	H et K
	141 millions d'euros	19	2015	2016	L
	98 millions d'euros	12	2016	2017	L et H
	386 millions d'euros	52	2016	2018	J et L
MI09 (RER A)	1,3 milliards d'euros (50%STIF)	130	2009	2011	A
	143 millions d'euros	10	2015	2017	A
Régio2N	543 millions d'euros	42	2016	2017	R

2. Le nouveau train de l'Île-de-France



Basé sur les solutions de matériels urbains et périurbains d'Alstom, et enrichi par le retour d'expérience de ses clients, le train baptisé X'trapolis Cityduplex garantira les plus hauts niveaux de disponibilité, de fiabilité et de sécurité. Chaque rame pourra transporter jusqu'à 1860 passagers en version 130m. Plusieurs innovations permettront d'optimiser le coût de maintenance et la consommation d'énergie pour atteindre respectivement des baisses de 20% et 25% par rapport aux générations précédentes de matériels. La production débutera en 2018 pour des premières livraisons en 2021.

Optimisation des espaces

L'architecture du train est un défi technologique au service du confort passager et offre des espaces de voyages différenciés :

- **Des zones plateforme** , pour des trajets de 5 minutes
En plateforme centrale, propose une ambiance lumineuse qui unifie cet espace résolument dynamique et fluide. Il est dédié aux échanges voyageurs et aux trajets courts. L'information voyageur y est diffusée en temps réel, et une signalétique permet d'orienter intuitivement le voyageur vers les espaces de voyage.
- **Des zones bases mixtes**, pour des trajets de 20 minutes
En salle basse, propose un confort « urbain », aux assises conviviales, dans une ambiance « lumière du jour ». Il est pensé pour les trajets inférieurs à 20 minutes. L'information, dispensée par de larges écrans, peut mixer le temps réel et les informations locales (services en gare, multi modalité...).
- **Des zones en hauteur au confort régional**, pour des trajets de 50 minutes
En salle haute, propose une ambiance de lumière adoucie et chaude, il permet aux voyageurs au long cours de se détendre, et de transformer son temps de voyage en temps « utile ».

Amélioration la fluidité des passagers à l'arrivée en gare et dans le train.

Ce train « boa » à 2 niveaux est entièrement ouvert (sans séparation entre les voitures), il a été spécifiquement conçu pour les zones denses qui caractérisent le trafic en Île-de-France. Il permet de circuler facilement dans toute la rame d'un véhicule vers un autre grâce à des accès larges facilitant la montée ou la descente des voyageurs, des grandes intercirculations et un gabarit de véhicule généreux.

Les larges plateformes d'accès réparties régulièrement ouvrent sur des zones de pleins pieds permettant aux voyageurs de trouver instantanément une place. En cas de forte affluence, ces zones offrent une capacité maximale par la disposition judicieuse des assises relevables et strapontins tout en garantissant une efficacité des flux lors des phases d'échange en station.

Amélioration du confort des voyageurs

Les compartiments sont traités en accordant un soin particulier au confort de tous les voyageurs, qu'ils soient assis ou debout :

- Des points de maintien ou d'appui qui ne gênent pas l'accessibilité et le confort des places assises,
- Des sièges avec une assise souple agrémentés de séparateurs et d'appui-têtes.
- L'éclairage offert à base de LEDs est généreux et dynamise l'espace. Toutes les zones de la rame sont lumineuses : le système assure un éclairage supérieur aux standards en vigueur. Chaque zone a sa propre identité d'éclairage tout en restant homogène au concept esthétique commun. De grandes baies latérales à double vitrage offrent le maximum de visibilité vers l'extérieur ainsi qu'une grande luminosité.
- La climatisation : un niveau de confort élevé même en cas de forte chaleur avec les performances des systèmes de climatisation équivalentes à celle d'un train grande ligne.
- La vidéoprotection dans l'ensemble du train
- L'accessibilité avec à chaque extrémité l'accès direct et rapide des UFR à leurs espaces dédiés. Le train peut également être équipé d'un emmarchement mobile si nécessaire.

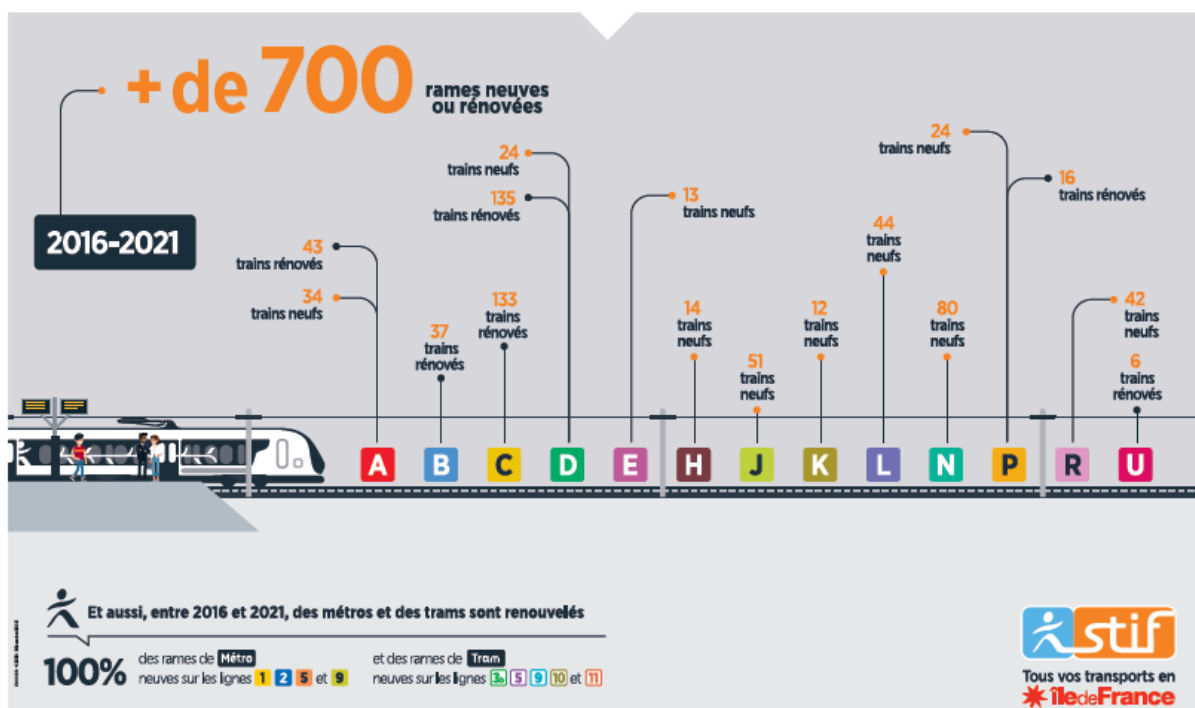
Caractéristiques principales :

- une capacité de **1563 voyageurs** en 112m et **1861 voyageurs** en 130m
- l'optimisation des temps d'échange en gare grâce à de larges portes d'accès et à la répartition des zones d'accueils
- des performances d'accélération et de freinage de premier plan pour la fréquence de desserte :
- Avec une traction performante grâce notamment à ses 8 bogies moteurs permettant de dégager rapidement les quais rame chargée et d'avoir un excellent freinage électrodynamique
- Interface avec le futur système d'exploitation NExTEO (nouveau système d'automatisme, de contrôle et de supervision des trains) qui permettra de faire face aux futurs enjeux de débit sur la ligne E.



3. La Révolution dans les transports se poursuit...

En plus du **Grand Paris des bus**, de la **création de 10 000 places de parking** aux abords des gares et du développement de nouveaux services innovants grâce au **Smart Navigo** et à **l'Open data**, la Révolution dans les transports lancée par Valérie Pécresse au STIF prévoit des investissements massifs pour renouveler matériel roulant. Ainsi, **708 trains neufs ou rénovés** équiperont l'ensemble des lignes du réseau francilien d'ici 2021 pour un investissement 9,5 milliards d'euros.



En 2016, les premières conventions de financement ont été votées par le Conseil du STIF pour :

- L'acquisition de 12 nouvelles rames franciliens pour les lignes H et L, le 30 mars pour un montant total de 122 millions d'euros,
- La rénovation de 54 rames Z20900 de la ligne C, le 15 mars pour un montant total de 108 millions d'euros,
- L'acquisition de 52 nouvelles rames franciliens pour les lignes J et L le 15 novembre pour un montant total de 500 millions d'euros,

D'autres conventions de financement d'acquisitions (Régio2N pour ligne D/N) et de rénovations (MI84 de la ligne B) seront votées cette année.

... au service des usagers

« Le premier levier pour améliorer la régularité de nos lignes de trains est d'avoir un matériel performant, moderne et fiable. Ces trains neufs et rénovés offriront tout le confort moderne pour répondre aux attentes des Franciliens et améliorer considérablement le service offert », Valérie PECRESSE, Présidente de la Région Ile-de-France et du STIF.

Une nouvelle génération de trains en Ile-de-France : confortables et sécurisés, pour une plus grande qualité de service offerte aux voyageurs. Ces trains de nouvelle génération, offriront tout le confort moderne, digne d'une grande métropole comme l'Ile-de-France, muni de vidéoprotection, de comptage automatique des voyageurs, de climatisation, des systèmes d'information voyageurs à bord et plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.



LIGNE D

Le STIF souhaite équiper l'ensemble de la ligne de trains neufs avec un minimum de 125 rames de nouvelle génération pour un montant d'environ 1,8 Milliards d'euros). Les premières rames RER NG arriveront mi-2021.

Chiffres clés de la **ligne D** :

- Nombre de voyageurs/jour : 615 000 voyageurs
- Nombre de gares desservies : 59 gares
- Nombre de trains/jour : 450 trains/jour
- Longueur de la ligne : 160 km

Parc à mi-2016	
Type de rames	Nombre de rames
Z2N	135
Z5300	25
TOTAL	160 rames



LIGNE E

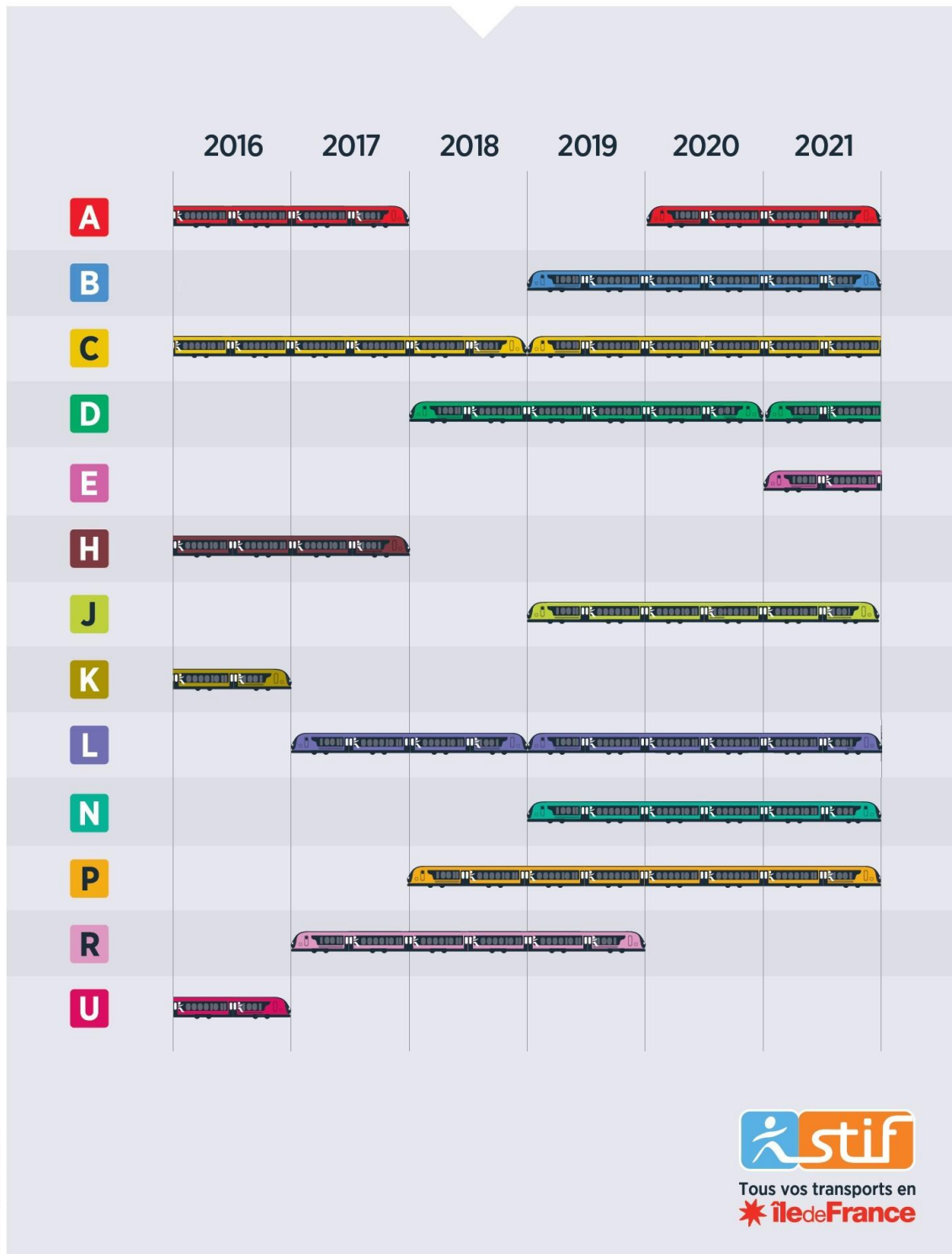
La ligne sera entièrement équipée de trains neufs, que ce soit sur la partie prolongée que sur la partie existante. Le STIF prévoit de commander 130 rames RER NG Alstom-Bombardier en version courte pour un montant de 1,8 milliards d'euros.

Chiffres clés de la **ligne E** :

- Nombre de voyageurs / jour : 372 000 voyageurs (actuellement)
- Nombre de gares desservies : 22 gares (actuellement) / 25 (prolongée)
- Nombre de trains / jour : 436 trains/jour (actuellement)
- Longueur de la ligne : 56 km (actuellement) / 111 km (prolongée)

Parc à mi-2016		Parc à la livraison du prolongement du RER E à l'Ouest	
Type de rames	Nombre de rames	Type de rames	Nombre de rames
Z22500 (MI2N SNCF)	53	RER NG	124 à 148 dont (dont 13 avant 2021)
Francilien	8		
TOTAL	61 rames	TOTAL	124 à 148 rames

 **708 trains neufs ou rénovés :**
périodes de livraison de 2016 à 2021



4. Le prolongement du RER E

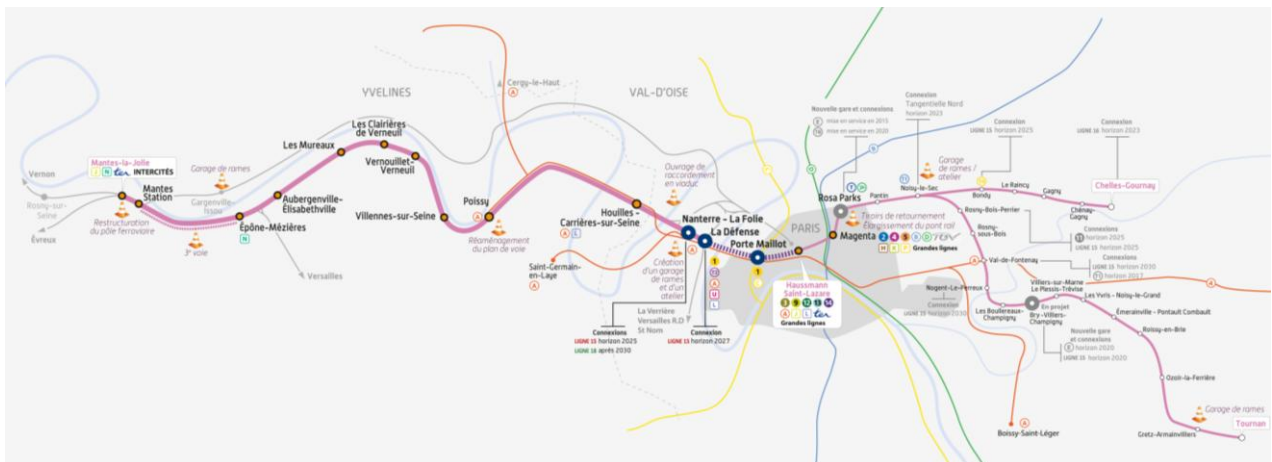
Le prolongement de la ligne E, vers l'ouest d'Hausmann-Saint-Lazare (Paris 9e arrondissement) à Mantes-la-Jolie (78), a pour principaux objectifs d'accompagner le développement de l'Ouest francilien en améliorant la liaison Paris – La Défense et de soulager la ligne A.

D'une longueur totale de 55 km, le prolongement de la ligne E vers l'ouest comprend la réalisation d'un tunnel de 8 km entre Hausmann et Nanterre, le réaménagement de la ligne existante (J5) sur 47 km (Entre Houilles Carrières jusqu'à Mantes la Jolie via Poissy) et la création de trois nouvelles gares : Porte Maillot, La Défense et Nanterre La Folie. Ce projet transformera la mobilité en IDF, la future ligne E du RER sera la ligne la plus interconnectée d'IDF (10 lignes de métro, tous les RER, les tram 1,2 et 3, les futures lignes 15 et 18 du métro francilien) et facilitera les correspondances pour les usagers

Trois départements sont concernés Paris, les Yvelines et Les Hauts-de-Seine.

Faire progresser la qualité de service et agir pour le développement des territoires

Le prolongement du RER vers l'Ouest consiste à relier la gare d'Hausmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense. Visant à désaturer tout l'axe est-ouest, notamment le RER A qui est emprunté par plus d'un million de voyageurs par jour, ce projet permettra également de moderniser le système d'exploitation de l'ensemble de la ligne, par le déploiement d'un nouveau matériel roulant et d'un système d'exploitation de nouvelle génération à haute performance : NExTEO.



Les voyageurs de l'ensemble de la ligne bénéficieront de trains modernes et confortables avec la mise en service des rames à deux niveaux de nouvelle génération (RERNG). Elles seront utilisées tant pour l'extension de la ligne vers l'ouest que pour le remplacement des rames MI2N équipant actuellement la ligne.

Entièrement financées par le STIF, les 130 rames nécessaires représentent un investissement de 1,8 milliards d'euros.

Le trafic de l'ensemble de la ligne (branches Ouest et Est) est estimé à 89 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit un total de 620 000 voyageurs par jour.

Le STIF assure l'intégralité du financement de la partie du système NExTEO qui équipera les trains du RER E (partie bord), pour un montant de 82 M€. Ce système couplé aux trains permettra d'atteindre une fréquence de 22 trains par heure dès sa mise en service et 28 trains à termes dans le tronçon central de la ligne avec des temps de trajets performants.

Ce projet favorisera en outre le développement de plusieurs territoires:

- Les pôles économiques de l'ouest parisien en augmentant leur attractivité pour les habitants et les entreprises.
- La Défense et Nanterre grâce aux deux nouveaux arrêts prévus, pour permettre un accès plus facile et rapide du quartier d'affaires de la Défense tout en reliant davantage le RER E avec le centre de Paris.
- Les départements limitrophes en améliorant notamment les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France.

Chiffres-clés

- Mantes-la-Jolie – La Défense : 40 min pour les semi-directs
- Désaturation de la ligne A entre La Défense et Auber de 15 %
- 47 km de voies existantes réaménagées
- 620 000 voyageurs/jour
- Création de 8 km d'infrastructure souterraine (30mètre sous terre) et de 3 nouvelles gares

Calendrier

Juin 2016	Bouclage du plan de financement du prolongement
Juin 2021	Livraison des premiers trains
Décembre 2022	Mise en service jusqu'à Nanterre La Folie et premiers bénéfices des investissements à l'ouest
Décembre 2024	mise en service complète du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie et du système de signalisation NExTEO

Les Chiffres du financement du prolongement du RER E :

Infrastructures :

- 3,8 Milliards d'euros (2,2 Mds € par l'Etat et la SGP, 1,1 Md € par la Région Ile-de-France ainsi que les départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de Paris, le STIF et SNCF Réseau)

Matériel roulant :

- 1,8 M€ pour 130 rames neuves financées par le STIF

CONTACTS PRESSE

STIF : Sébastien Mabile – 01 47 53 28 42 – sebastien.mabile@stif.info

SNCF Transilien : Ghislaine Collinet - ghislaine.collinet@sncf.fr - 01 85 56 50 26

Alstom : Justine Rohée – justine.rohee@alstom.com - 01 57 06 18 81

Bombardier Transport France : Anne Froger - Anne.froger@rail.bombardier.com - 01 48 01 46 28