

11 janvier 2017

Des trains de nouvelle génération commandés pour les lignes D et E du réseau SNCF en Île-de-France

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.

Ce financement a été calibré pour un besoin estimé de 255 rames (125 pour le RER D et 130 pour le RER E), d'un montant estimé à environ de 3,75 milliards d'euros, est le plus important jamais financé par le STIF.

Pour **Valérie Péresse**, 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 qui doit être livrée en 2022 jusqu'à Nanterre, puis en 2024 jusqu'à Mantes-la-Jolie. ».

Alstom, en groupement avec Bombardier, concevra et fournira la nouvelle génération de matériel à deux niveaux destinés aux lignes D et E du réseau d'Île-de-France exploité par SNCF Transilien. La première tranche ferme de ce marché comprend la livraison de 71 rames¹ pour un montant estimé à 1,55 Milliard d'euros subventionnées à 100% par le STIF (ce montant prend en compte l'ensemble des études de conception, l'industrialisation, le suivi de projet et l'homologation de ce nouveau train par SNCF et le consortium pour un montant de 450 millions d'euros). Ces 71 premiers trains seront livrés et circuleront dès 2021. La part du consortium Alstom - Bombardier pour cette première tranche s'élève à 1,155² milliard d'euros (environ 70% Alstom – 30% Bombardier).

Un Train plus fonctionnel

Ce train « boa » 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. Grâce à de larges portes, il permet une grande fluidité dans les entrées et sorties des passagers et offre trois espaces de voyage distincts. Chaque passager peut ainsi choisir son espace en fonction de son temps de trajet : des zones plateforme pour voyager debout lorsque le trajet est très court et qui permettent de circuler facilement comme dans un métro, des zones basses mixtes (debout ou assis) pour un trajet inférieur à 20 minutes, et en hauteur des espaces au confort de type régional avec plus de places assises pour

¹ 56 rames de 112 mètres et 15 rames de 130 mètres

² Commande qui devrait être enregistrée d'ici fin janvier 2017

les voyages plus longs. Dans chacune des voitures d'extrémité, les plateformes permettent l'accès direct et rapide des utilisateurs de fauteuils roulants à leurs espaces dédiés. Par ailleurs, la climatisation, l'éclairage et les sièges ont été pensés pour permettre un haut niveau de confort.

Pour **Guillaume Pépy**, « nous concluons aujourd'hui le plus gros appel d'offres jamais mené par SNCF sur du matériel roulant. 255 rames (130 pour le RER D et 125 pour le RER E) pour un montant de 3,75 milliards d'euros c'est évidemment une excellente nouvelle pour nos voyageurs. Nous disposerons ainsi d'un train spécifique aux besoins de SNCF Transilien et de la zone hyperdense francilienne (70% des clients SNCF sur 2,2 % du territoire français). Nous nous devons de mieux anticiper les augmentations de trafic annuel (+7 % de clients entre septembre 2015 et sept 2016) et ce train innovant dernière génération sera un atout indéniable pour répondre à ce défi de la région capitale, et pour améliorer la ponctualité des lignes E et D. »

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 de réduire de 25% la consommation d'énergie par rapport aux générations précédentes de matériels. Il dispose notamment de 8 bogies moteurs qui lui confèrent des performances d'accélération et de décélération en freinage régénératif supérieures à celles des anciennes générations, un atout indéniable pour l'exploitation.

«Nous sommes très fiers de la confiance renouvelée de SNCF et du STIF. Le groupement que nous formons avec Bombardier a une forte expérience des projets en Ile de France et des attentes du client SNCF TRansilien. 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», déclare **Henri Poupert-Lafarge**, Président-Directeur général d'Alstom.

Afin de mener à bien ce projet de grande envergure, ce sont au total environ 2000 personnes qui travailleront sur ce projet au sein du Groupement Alstom-Bombardier, dont 550 ingénieurs expérimentés et plus de 8 000 emplois seront pérennisés en France au sein de la filière ferroviaire. Huit sites d'Alstom en France concevront et fabriqueront ce nouveau matériel : Valenciennes pour la gestion de projet, la conception, la validation, les essais, la mise en service et garantie, la production des véhicules d'extrémités et l'intégration finale du train ; Reichshoffen pour des lots d'études, Ornans pour les moteurs, le Creusot pour les bogies, Villeurbanne pour l'électronique embarquée, Tarbes pour les systèmes de traction, Petit-Quevilly pour les transformateurs et Saint Ouen pour le design. Le site de Bombardier à Crespin sera en charge de la conception et de la fabrication des voitures intermédiaires.