

Transports en Île-de-F... +

## Bienvenue dans les RER du futur

Accueil > Île-de-France & Oise > Transports en Île-de-France & Oise  
Jila Varoquier et Jean-Gabriel Bontinck  
11 janvier 2017, 21h10 | MAJ : 11 janvier 2017, 21h17



Le nouveau train X'Trapolis\_City duplex d'Alstom-Bombardier arrivera en 2021 sur la ligne D avant d'équiper le RER E.

Son design n'est pas encore achevé, mais le nouveau train qui équipera les lignes de RER D et E - prolongée à l'horizon 2025 vers Mantes-la-Jolie - promet des heures de voyages plus confortables à ses milliers de voyageurs.

Ce mercredi matin, 71 rames ont été officiellement commandées par le Syndicat des transports Ile-de-France (Stif) à la SNCF. Elles seront construites par le consortium franco-canadien Alstom - Bombardier, dès l'année prochaine. Les livraisons devraient s'échelonner de 2021 à 2023. Avant qu'une autre commande soit lancée : au total, le Stif estime les besoins à 255 trains - 125 pour le RER D et 130 pour le RER E prolongé. Visite en avant première de ces RER new look.

**Plus grand et plus sécurisé.** Selon la ligne qu'ils occuperont, les trains mesureront 112 ou 130 mètres, avec respectivement 1 563 places dont 501 assises ou 1 861 dont 606 assises. Entre les voitures, aucune porte. A l'image des métros de la ligne 1 ou 14, ce RER nouvelle génération, baptisé « X'trapolis Cityduplex » (!), sera un train « boa », sans cloison pour faciliter les échanges entre les wagons et donner un sentiment de plus grande sécurité. Le tout sous les yeux de caméras.

Il s'agira des tout premiers trains boas à deux étages de France. Pour gagner de la place, la quasi-totalité de la machinerie sera placée dans les voitures avant et arrière, d'un seul étage. Ce sont elles qui accueilleront les personnes à mobilité réduite. Enfin des portes plus larges permettront d'accélérer les flux entre voyageurs entrants et sortants.

**Plus vite mais moins énergivore.** Il faudra vous accrocher ! Pour assurer la cadence prévue par l'automatisation du RER D dans le tronçon central - envisagée dans un avenir proche - le train aura l'une des plus fortes accélérations du réseau. 22,72 secondes pour quitter les quais les plus longs. Et comme il freinera plus fort, il va récupérer davantage d'énergie au freinage que ses prédécesseurs. Et donc « consommer » 25% de moins.

**Un espace selon le temps de trajet.** A mi-chemin entre métro, RER et Intercités, ce nouveau train est conçu pour s'adapter aux différents types de trajets avec des éclairages différenciés (voir infographie). Pour les plus courts déplacements, la vaste plateforme vous est destinée. Ici, c'est debout avec quelques strapontins. L'étage du bas est destiné aux durées moyennes, avec assises conviviales en longueur et lumière du jour. A l'étage, l'ambiance se veut plus cosy. Lumière adoucie, sièges plus souples et prises USB sont prévus pour « permettre aux voyageurs de se détendre et de transformer le temps de voyage en temps utile».

[A LIRE] 255 rames nouvelle génération équiperont le @RERD\_SNCF et @RERE\_SNCF à l'horizon 2021 !

Toutes les infos null <https://t.co/dyvbNb4jNvpic.twitter.com/feh66Bv9Zy>

– SNCF Transilien (@Actu\_Transilien) 11 janvier 2017