Dans les secrets du 200e Francilien

Il roule déjà en Ile-de-France et son constructeur, Bombardier, a ouvert les portes de son usine d'où sortent chaque mois deux nouveaux trains. L'occasion de rappeler les secrets insoupçonnés des rames.

CRESPIN (NORD)

PAR JILA VAROQUIER

Ses voitures rose fuchsia aux faux airs de TGV arpentent désormais les quatre coins de l'Ile-de-France sur les lignes H, P, J, K et L du Transilien. Le Francilien, le dernier-né du fabricant Bombardier, n'a plus rien de ces lugubres trains de banlieue qui transportent ces millions de voyageurs jusqu'aux confins de la région. Conçu spécifiquement pour ces lignes, il offre plus de confort et de fiabilité à ses occupants. La ligne H a d'ailleurs, depuis qu'elle en est équipée à 100 %, un taux de ponctualité proche de 95 % en 2016.

A l'occasion de la sortie du 200e Francilien, qui arrivera sur les rails de la ligne J dans quelques jours, Bombardier, son constructeur, a ouvert les portes de son usine de Crespin dans les Hauts-de-France. De là sortent chaque mois deux trains. L'occasion pour l'entreprise de rappeler les secrets insoupçonnés des rames.

L.P./J.V.

Crespin (Les Hauts-de-France), en janvier. Dernières vérifications des ouvriers avant qu'il ne rejoigne les rails de la ligne J du Transilien.

DES SIÈGES QUI SOULAGENT LE DOS

Les couleurs ont été choisies pour être « acidulées et pétillantes » sans être agressives. Les sièges sont plus larges, ergonomiques et étudiés pour s'adapter aux lombaires. Ils ont été surélevés, habillés d'une lumière bleutée.

SANS PAROI TU ROULERAS

C'est le premier train de banlieue en forme de boa, à savoir sans paroi. D'abord pour offrir un sentiment de sécurité : l'absence de recoin permet d'être vu et de voir quasiment d'un bout à l'autre du train. Cette forme permet aussi d'améliorer la circulation des passagers : sans goulot d'étranglement, le flux se fait plus facilement et deux personnes peuvent se croiser dans les couloirs. Enfin, grâce aux larges portes, on peut monter ou de descendre en 1,2 sec… au lieu de 1,5 sec dans les trains à deux étages.

DR.

CLÉS

2 TRAINS
produits par mois actuellement, jusqu'à 4 trains possibles.

901 PLACES
par rames, dont 472 assises pour la version longue de 8 voitures (112,5 m).

11 JOURS
pour assembler les 7 à 8 voitures qui constituent un train.

277 RAMES
pour plus de 2 Mds€, livrés entre 2009 à 2020.

UN CHAUFFAGE EN FONCTION… DE LA CHALEUR HUMAINE !

Bombardier promet des étés toujours frais et des hivers toujours chauds, grâce à une nouvelle technologie. Des capteurs situés au-dessus de chaque porte comptent le nombre de personnes qui entrent et sortent du train. Le système adapte ensuite le flux d'air chaud ou froid en fonction de la chaleur humaine dégagée. Le plancher aussi est chauffant. Par exemple, en cas de température inférieure à 10 degrés, il est maintenu entre 22° et 28°. En cas de pluie, il sèche aussi plus vite.

UNE LUMIÈRE « DESIGNÉE » PAR L'ARTISTE YANN KERSALÉ

Côté plafond, des spots ont été installés de façon faussement désordonnée pour un semblant de ciel étoilé. La température de la lumière - environ 3 000 kelvins - est neutre. A chaque porte, des puits de lumière changent de couleur en fonction du mouvement du train : bleuté en sortie de gare, puis jaune, oranger et jusqu'au blanc lorsqu'on arrive à la station suivante. Les larges fenêtres offrent aussi une ouverture sur l'extérieur.

UN TRAIN ÉCOLO QUI PARLE À SON CONDUCTEUR

30 % moins énergivores, le Francilien peut notamment récupérer de l'énergie. Lorsqu'il freine, le moteur tourne dans le sens inverse de l'accélération. L'énergie créée est réinjectée dans la caténaire. Autre élément de fiabilité : le train s'auto-diagnostique. En cas de panne ou de pièce défaillance, il avertit le centre de maintenance et le conducteur.

« Le trajet quotidien est plus agréable »

BRUNO, 55 ANS, USAGER DE LA LIGNE H

SUR LES QUAIS de la gare du Nord, mercredi soir, les voyageurs sont unanimes sur le confort du Francilien : « Ça a carrément changé, lâche d'emblée Bruno, 55 ans. Les sièges sont plus larges, moins serrés, les modifications de couleurs sont marrantes. Le trajet quotidien est plus agréable ». « Avec les autres trains, on avait l'impression d'aller à l'abattoir, se souvient Aurélie, 24 ans, qui se rend à Deuil - Montmagny. Et il y a quelque chose de valorisant à constater que, même vers la banlieue nord, nous avons droit à de beaux trains. Ça change ! D'ailleurs, ils sont plus propres et pas encore tagués, comme si les gens en prenaient plus soin ». Chicella, 26 ans, elle, apprécie la forme en boa : « Si j'avais un problème, je pourrais courir dans la rame, et me mettre là où il y a des gens ». Quant à Mélodie, qui habite à Mitry-Claye (77), elle préfère attendre un peu plus longtemps sur les quais de la ligne K plutôt que de prendre le RER B : « Le train est plus agréable. J'ai même l'impression qu'il est plus calme. Comme si avec la lumière tamisée, les gens criaient moins ». Maria 56 ans se rappelle toutefois qu'« au début, quand ils sont arrivés, on a quand même beaucoup galéré, le temps qu'ils fassent les réglages. Aujourd'hui, c'est mieux. Mais que les trains soient beaux ou moches, l'exaspération est toujours la même face aux perturbations ». **J.VA.**