

Bienvenue dans les RER du futur

Soixante-et-onze de ces nouvelles rames confortables et économes en énergie, conçues par Alstom - Bombardier, circuleront d'ici à 2021 sur les lignes D et E.

Un RER, 3 espaces

Zone confort

(50 minutes de trajet)

Lumière douce et couleurs chaudes, fauteuils plus confortables

Zone plate-forme

(5 minutes de trajet)

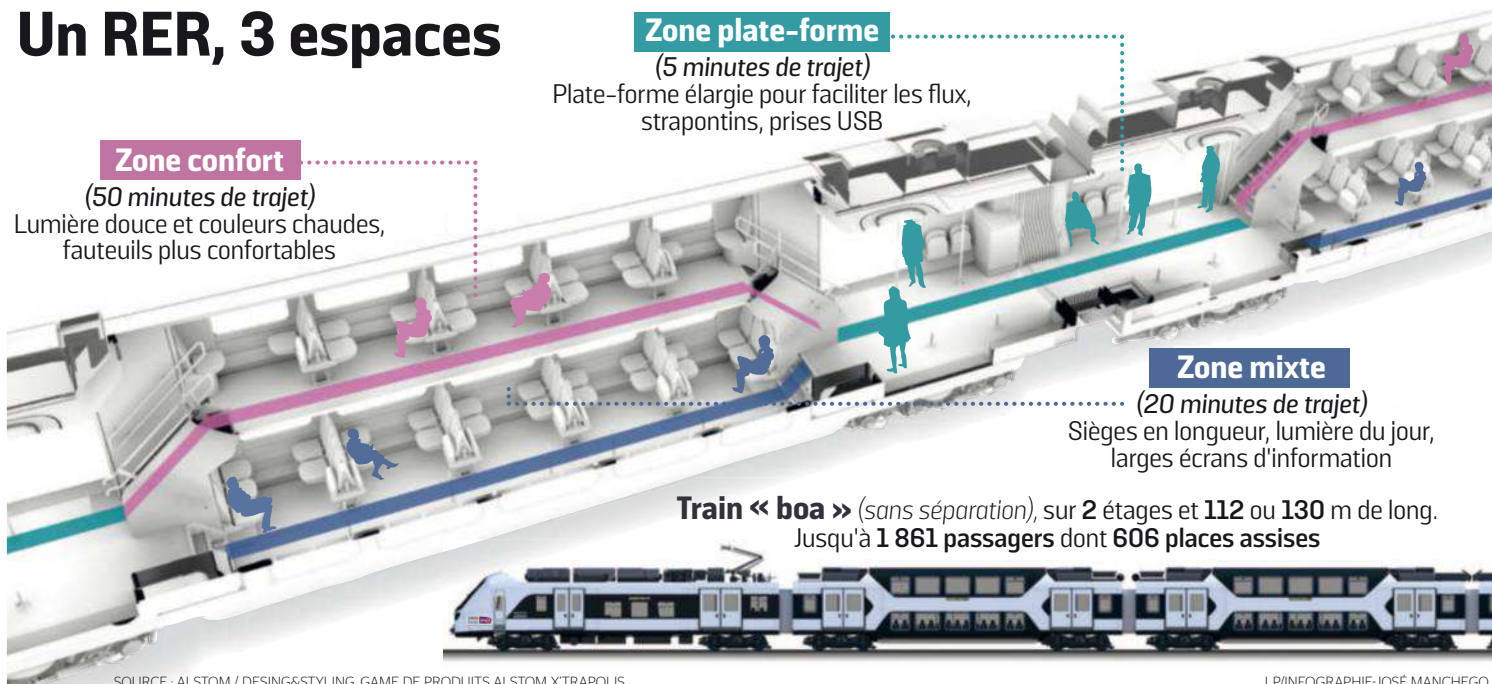
Plate-forme élargie pour faciliter les flux, strapontins, prises USB

Zone mixte

(20 minutes de trajet)

Sièges en longueur, lumière du jour, larges écrans d'information

Train « boa » (sans séparation), sur 2 étages et 112 ou 130 m de long. Jusqu'à 1 861 passagers dont 606 places assises



SOURCE : ALSTOM / DESING&STYLING. GAME DE PRODUITS ALSTOM XTRAPOLIS.

LP/INFOGRAPHIE-JOSÉ MANCHEGO.

PAR JILA VAROQUIER
ET JEAN-GABRIEL BONTINCK

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 (Yvelines) – promet des heures de voyages plus confortables à ses milliers de voyageurs.

Hier 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, et ce 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 la ligne D

et 130 pour la ligne E prolongée. Présentation en avant-première de ces RER « new-look ».

PLUS GRANDS ET PLUS SÉCURISÉS

Selon la ligne qu'ils occuperont, les trains mesureront 112 ou 130 m, 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 de tout premiers trains boa 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 RAPIDES MAIS MOINS ÉNERGIVORES

Il faudra vous accrocher ! Pour assurer la cadence prévue par l'automatisation du RER D dans le tronçon central – envisagée dans un avenir proche – ces trains auront 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 VOTRE TEMPS DE TRAJET

A mi-chemin entre métro, RER et Intercités, ces trains sont conçus pour s'adapter aux différents types de trajets avec des éclairages différenciés.

Pour les plus courts déplacements, la vaste plate-forme vous est destinée. Ici, c'est debout avec quelques strapontins. La partie basse est dédiée aux durées moyennes, avec assises conviviales et lumière du jour. A l'étage, l'ambiance se veut plus « cosy ». Lumière adoucie, sièges souples et prises USB sont prévus pour « permettre aux voyageurs de se détendre et de transformer le temps de voyage en temps utile ».

CONTACT

Une question, une info ? Notre adresse : www.leparisien.fr/transportsIDF