

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lundi 13 novembre 2023

LE RER NG NOUVELLE GÉNÉRATION A EFFECTUÉ SON PREMIER VOYAGE COMMERCIAL SUR LA LIGNE RER E

Ce lundi 13 novembre 2023, Valérie Péresse, présidente d'Île-de-France Mobilités et de la région Île-de-France et Christophe Fanichet, Président-directeur général de SNCF Voyageurs en présence de Brice Rabaste, Vice-président d'Île-de-France Mobilités, Maire de Chelles et Henri Poupart-Lafarge, Président-directeur général d'Alstom ont inauguré [le premier RER Nouvelle Génération \(RER NG\)](#) mis en service commercial sur la ligne RER E. L'inauguration s'est suivie d'un premier voyage entre les gares d'Hausmann Saint-Lazare et Chelles-Gournay.

Cette mise en service de la 4^{ème} génération de matériel roulant pour le RER marque un premier jalon concret du déploiement du RER NG sur la ligne RER E, l'année prochaine sur la ligne RER D, ainsi qu'une étape supplémentaire du projet EOLE, l'extension du RER E vers l'ouest.

Depuis 2016, Île-de-France Mobilités, en lien avec Transilien SNCF Voyageurs, a investi massivement pour la modernisation de l'ensemble des matériels roulants. Objectif : proposer des transports plus performants, plus capacitaires et toujours plus confortables au bénéfice des voyageurs franciliens.

Le RER NG viendra compléter les nouveaux trains déjà en circulation dont les 300 « Franciliens » et les Régio2N en cours de déploiement sur les lignes en Île-de-France. Déjà plus de 1 000 trains ou métros neufs ou rénovés circulent sur le réseau Île-de-France Mobilités.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Le RER NG – ©Alstom Samuel-Dhote

Un investissement d'Île-de-France Mobilités de 3,75 milliards d'euros

Ce projet a été mené conjointement par :

- Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui veille au respect du programme, du calendrier et des coûts tout au long du projet et qui finance en intégralité les nouveaux matériels roulants RER NG pour un montant total de 3,75 milliards d'euros ;
- SNCF Réseau, le gestionnaire du réseau ferré national, qui conçoit et réalise les travaux lourds d'adaptation sur les infrastructures ferroviaires : renforcement de l'alimentation électrique, mise en accessibilité des quais et création de voies de garage pour l'arrivée des nouveaux trains RER NG ;
- Alstom, l'industriel qui a conçu en lien avec la Direction du Matériel de SNCF Voyageurs et fabriqué le RER NG avec la contribution de 9 des 16 sites français du constructeur ;
- Transilien SNCF Voyageurs, opérateur d'Île-de-France Mobilités, exploite la ligne RER E, assure les essais et les mises en service des nouveaux matériels roulants RER NG, avec le concours et l'expertise de la Direction du Matériel de SNCF Voyageurs.

Présentation du RER NG

Le RER NG, un train plus confortable entièrement pensé pour les voyageurs franciliens

Le design extérieur

Le RER NG a été entièrement pensé pour les Franciliens. Il dispose d'une ligne élégante et dynamique. Les proportions générales sont taillées par la pente du pare-brise qui procure au train un profil dynamique et volontaire. Les deux échancrures, quel que soit l'angle de vue, soulignent la perception de vitesse. La livrée

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

extérieure Île-de-France Mobilités contribue à la facilité d'utilisation et à la promesse de confort du train ; elle permet aux voyageurs d'identifier rapidement les accès à bord du train tout en laissant apparaître les éléments caractéristiques du bien-être intérieur à travers ses grandes baies vitrées. Les différents équipements techniques extérieurs de ce train ont été intégrés de manière à le rendre sûr.



Le RER NG – ©Alstom Samuel-Dhote

Le design intérieur

Les sièges colorés dans l'ensemble du train reprennent l'esprit des sièges du train « Le Francilien ». Les Franciliens ont été sollicités pour choisir le motif du tissu de leur train en juillet 2017 lors d'une consultation sur internet : le motif « Territoire » est composé de lignes de couleur, semblables aux lignes du réseau de transport, qui se superposent sur fond ton sur ton.

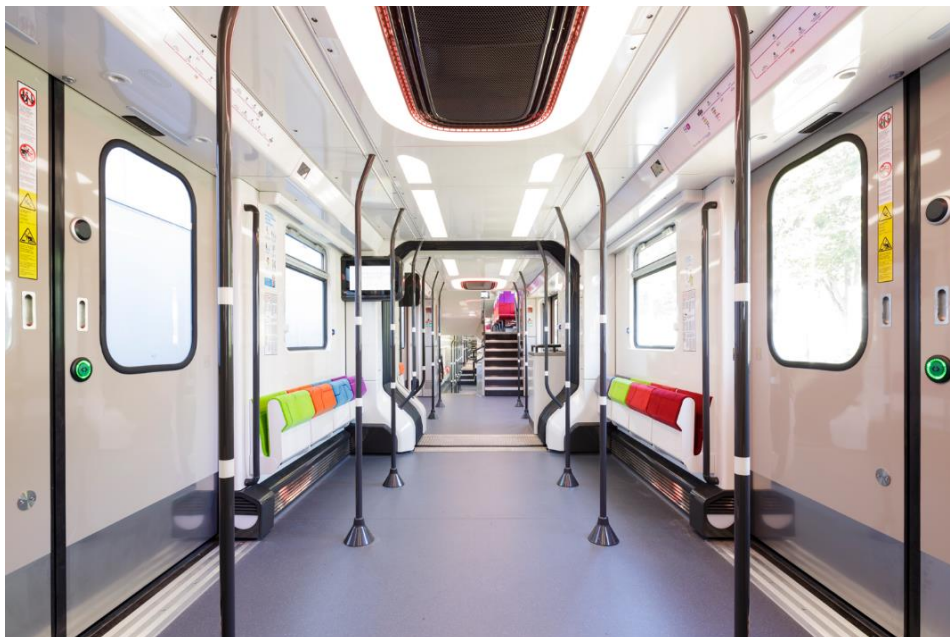
Le confort et la sûreté

Le RER NG a été spécialement pensé pour offrir un haut niveau de confort pour les voyageurs, notamment grâce à une attention portée aux sièges et aux points de maintien qui sont adaptés aux différentes durées de voyage, et de grandes baies vitrées panoramiques pour plus de lumière naturelle. Aussi, la présence de cellules de comptage qui commandent automatiquement la climatisation et le chauffage, d'un éclairage LED soutenu, moins énergivore, plus performant et adapté à chaque moment du voyage (jour, nuit et arrêts en gare), de multiples prises USB, de nombreux écrans vidéo d'informations voyageurs dynamiques et communicants et d'une vidéo protection renforcée.

Le RER NG, un train spécialement conçu pour répondre aux enjeux Mass Transit de la future ligne RER E

Le RER NG, conçu et produit par Alstom sur les sites de Valenciennes-Petite Forêt et Crespin dans les Hauts-de-France a été pensé tant en termes d'architecture globale que de design intérieur pour optimiser la capacité et les flux voyageurs, et proposer une capacité d'accueil supplémentaire de places de 20% par rapport à la génération précédente de RER sur le RER E. Grâce à une conception totalement ouverte, le RER NG est le premier RER « boa » (sans séparation entre les voitures) qui permet aux voyageurs de se répartir et de circuler sur l'ensemble du train. Cette nouveauté aide à éviter les concentrations localisées de voyageurs, qui ralentissent les montées-descentes lors des arrêts. Aussi, des portes à larges ouvertures de près de 2 mètres permettent une grande fluidité et une réduction des temps d'échanges des voyageurs entre le quai et le train.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Le RER NG – perspective intercirculation rame « boa » ©Sébastien-Godefroy

Quatre espaces de voyage distincts permettent aux voyageurs de choisir leur espace en fonction de leur temps de trajet :

- Des plateformes d'échanges spacieuses de 10 m² pour voyager debout lorsque le trajet est court (de 5 à 10 minutes). Ces plateformes centrales proposent une ambiance lumineuse qui unifie ces espaces résolument dynamiques et fluides. L'information voyageurs y est diffusée en temps réel et une signalétique permet d'orienter intuitivement les voyageurs vers les autres espaces de voyage. On y circule facilement comme dans un métro.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Le RER NG – plateforme d'échange ©Sébastien-Godefroy

- Des salles basses mixtes (debout ou assis) et traversantes d'une voiture à l'autre, pensées pour des trajets inférieurs à 20 minutes. Ces salles basses proposent un confort « urbain », aux assises conviviales, dans une ambiance « lumière du jour ». Les informations voyageurs sont dispensées par de larges écrans qui peuvent alterner le temps réel et les informations locales (services en gare, multimodalité...).



Le RER NG – salle basse mixte ©Sébastien-Godefroy

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

- Des salles hautes avec des espaces de confort de type train régional avec plus de places assises pour les voyages les plus longs de l'ordre de 50 minutes. Ces dernières proposent une ambiance de lumière adoucie et chaude, ce qui permet aux voyageurs au long cours de se détendre et de transformer son temps de voyage en temps « utile ».



Le RER NG – salle haute ©Sébastien-Godefroy

- Chacune des voitures situées aux extrémités des rames sont sur un niveau, de plain-pied, avec de très larges plateformes dégagées et des espaces mixtes (debout ou assis). Les portes équipées de combles-lacunes « intelligent » permettent un accès direct, rapide et sécurisé au train pour les voyageurs utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) vers les espaces spécialement conçus pour eux.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Le RER NG – espace UFR ©Sébastien-Godefroy



Le RER NG – voiture d'extrémité ©Sébastien-Godefroy

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le RER NG, un train plus fiable et plus performant au bénéfice des voyageurs comme de l'exploitant

Développé par Alstom avec le concours de la Direction du Matériel de SNCF Voyageurs, le RER NG, matériel roulant de 4^{ème} génération, fait un saut en performance et en fiabilité. Le RER NG 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. Le train est aussi muni de multiples capteurs internes comme le télédagnostic qui permet de renseigner les équipes de maintenance sur les défaillances des équipements en quasi-temps réel. Cette nouveauté a pour vocation d'améliorer l'efficacité d'intervention des équipes de maintenance et, pour certains organes, d'assurer une maintenance prédictive avec l'objectif principal d'anticiper les pannes.

Plusieurs innovations permettront de réduire de 25 % la consommation d'énergie par rapport aux générations précédentes de matériels. Aussi, des cellules compteuses permettent de connaître l'affluence en temps réel par voiture.

Les essais d'intégration du RER NG sur la ligne RER E : 50 agents du Groupe SNCF mobilisés sur une durée de 7 mois et 22 nuits d'essais et de tests

Cette mise en service du RER NG est le résultat d'un long travail d'essais et d'homologation par les équipes du Groupe SNCF et d'Alstom, sous la supervision d'Île-de-France Mobilités. Ces essais d'intégration d'un nouveau matériel roulant nécessaires à l'autorisation des circulations commerciales sont les premiers depuis l'arrivée du « Francilien » en 2009. Ils ont été réalisés par Transilien SNCF Voyageurs en délégation de l'Agence d'Essais Ferroviaires (AEF).

La mise en exploitation commerciale du RER NG sur le RER E est le fruit de la mobilisation de tout le Groupe SNCF avec plus de 50 agents mobilisés :

- L'équipe projet Transilien de l'extension du RER E ;
- L'Agence d'Essais Ferroviaires de SNCF Voyageurs ;
- Les équipes projet RER NG de Transilien et de la Direction Industrielle de SNCF Voyageurs ;
- Les équipes Transilien de maintenance du technicentre de Paris-Est ;
- Les agents Transilien de l'établissement traction de la ligne RER E ;
- Le projet EOLE ;
- Les équipes SNCF Réseau de l'Etablissement Infrastructure Circulation (EIC) de Paris Est ;
- Les équipes SNCF Réseau et SNCF Voyageurs du Centre de Commandement Unique Est-Ouest Francilien (CCU EOF) de Pantin.

Trois mois de travaux préparatoires aux essais du RER NG ont été nécessaires notamment pour former les acteurs aux procédures d'essais et programmer les circulations d'essais. Une équation complexe à résoudre afin de ne pas perturber les circulations commerciales et intégrer des essais entre un plan de transport dense et des périodes de travaux sur le réseau ferré national.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pendant 7 mois, entre avril et octobre 2023, les essais dynamiques d'intégration du RER NG ont pu être effectués sur la ligne RER E avec pour but de vérifier et valider l'ensemble des interfaces entre le nouveau train, l'infrastructure et le conducteur.

22 nuits d'essais où ont été testés et validés :

- 25 gares ;
- 101 voies ;
- 236 points d'arrêts (l'ensemble des points d'arrêts possibles dans toutes les gares du RER E).

Lors de chaque essai, 6 agents ont été mobilisés sur un train : Un chef d'essais, un agent de conduite d'essais, un cadre traction, deux agents sols pour les tests de compatibilité à quai et un agent d'Alstom pour assurer l'interface constructeur.

Une mise en exploitation commerciale sur le RER E, une première étape essentielle

A compter de ce jour, progressivement, un premier parc de 14 rames RER NG sera exploité sur le RER E par Transilien SNCF Voyageurs pour le compte d'Île-de-France Mobilités sur les missions Haussmann Saint-Lazare <> Chelles – Gournay en heures creuses. Cette période de mise en exploitation des RER NG permettra à la ligne RER E de tester la fiabilité du matériel avant son déploiement sur l'ensemble de la ligne, y compris pour l'ouverture de la première extension du RER E vers Nanterre - La Folie prévue le 1^{er} avril 2024. En effet, l'expérience montre qu'un rodage d'une durée d'une année en exploitation commerciale est nécessaire pour tout nouveau matériel roulant. Ce délai a notamment pu être observé lors du déploiement du « Francilien » en 2009 sur les lignes H et K ainsi que sur la ligne R lors du déploiement du « Régio 2N ». En fonction de la fiabilité des nouveaux trains, les RER NG seront graduellement injectés sur les missions Villiers-sur-Marne et Tournan, puis aux heures de pointe sur l'ensemble des branches de la ligne.

Un déploiement du RER NG par paliers permettra d'équiper 100% de la ligne RER E d'ici à 2026.

La ligne RER D, qui accueillera aussi le RER NG, teste depuis mai 2023 ce nouveau matériel roulant. La mise en exploitation sur cette ligne est prévue d'ici la fin de l'année 2024.

Les équipes du Groupe SNCF et d'Alstom sont pleinement mobilisés pour garantir la robustesse de l'exploitation commerciale du RER NG et une qualité de service optimale pour les voyageurs franciliens.

Chiffres clés du nouveau matériel roulant RER NG (ou Z 58000) sur la ligne RER E

- 130 rames de 112m composées de 6 voitures et 4 portes par voitures (2 par face) ;
- 1550 places par rame dont 501 assises soit 3100 voyageurs en unités multiples dont 1000 assises ;
- 20% de places supplémentaire par rapport aux trains actuels MI 2N EOLE ;
- Vitesse maximale de 140 km/h ;
- 8 bogies moteurs ;
- 25% de consommation d'énergie en moins.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

-

Chiffres clés de la ligne RER E actuelle

- 370 000 voyageurs par jour ;
- 23 communes desservies ;
- 22 gares ;
- 463 trains par jour ;
- 56 km de ligne ;
- 64 rames en circulation : 53 rames MI 2N EOLE (Z 22500) et 11 rames Francilien (Z 50000).

[Cliquez ici pour télécharger les visuels HD](#)

L'essentiel de Transilien SNCF Voyageurs

Chaque jour, Transilien SNCF Voyageurs offre une solution de mobilité verte et responsable à 3,4 millions de Franciliens. Économiques et sûres, les lignes Transilien offrent un maillage exceptionnel de la région Capitale. Avec 6 000 trains qui circulent quotidiennement et 16 lignes - 5 lignes de RER, 8 lignes de trains et 3 lignes de tram-train - Transilien exploite pour Île-de-France Mobilités le 2ème réseau ferroviaire de Mass Transit le plus fréquenté au monde après Tokyo. Expert du Mass Transit en milieu ouvert, où cohabitent à grande échelle trains de fret, trains à grande vitesse et trains régionaux de voyageurs, Transilien développe son savoir-faire en matière d'exploitation et de services, de gestion des flux, d'information voyageurs. transilien.com

À propos d'Île-de-France Mobilités :

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics, les nouvelles mobilités et les mobilités durables pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, Île-de-France Mobilités fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs. Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Présidée par Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités est composé de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens et porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus). iledefrance-mobilites.fr

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

-

Contacts presse Île-de-France Mobilités :

Alexandre Bergalasse : alexandre.bergalasse@iledefrance-mobilites.fr – [01 82 53 81 20](tel:0182538120) – [06 99 67 07 26](tel:0699670726)

Amélie Lange : amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr – [01 82 53 80 90](tel:0182538090) – [07 60 10 95 05](tel:0760109505)

Contact presse Transilien SNCF Voyageurs

Aymeric Anselin : aymeric.anselin@sncf.fr – 06 28 91 15 69

-

www.iledefrance-mobilites.fr/presse

