

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

-

Mercredi 18 décembre 2024

LE RER NG NOUVELLE GÉNÉRATION EST ARRIVÉ SUR LA LIGNE **RER D**

Quatrième génération de matériel roulant RER, le RER NG commence à équiper depuis ce jour la ligne du RER D. Ce matériel roulant marque un jalon supplémentaire dans la modernisation en cours de cette ligne empruntée chaque jour par plus de 630 000 voyageurs, et permettra d'améliorer le confort des usagers et le transport de plus de voyageurs.

Il s'inscrit dans la volonté d'Île-de-France Mobilités d'investir massivement pour moderniser l'ensemble des matériels roulants sur le métro, le train, le RER et le Tramway. A terme, ce sont 148 rames RER NG qui équiperont cette ligne.

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 accessibles et toujours plus confortables au bénéfice des voyageurs franciliens. Déjà plus de 1 200 trains ou métros neufs ou rénovés circulent sur le réseau Île-de-France Mobilités.

Le déploiement du RER NG dans sa version longue destinée à la ligne D du RER, s'inscrit dans la continuité du programme de renouvellement du matériel roulant ferroviaire en Île-de-France déjà entamé par l'arrivée des 360 rames « Franciliens », des Regio 2N, ainsi que des RER NG « courts » sur la ligne E du RER.



Le RER NG – ©Alstom Samuel-Dhote

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

-

3,75 milliards d'euros courants d'investissement déjà financé par Île-de-France Mobilités

Ce projet est 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 total déjà financé de 3,75 milliards d'euros courants pour les lignes RER E et RER D ;
- SNCF Réseau, le gestionnaire du Réseau Ferré National, qui conçoit et réalise les travaux d'adaptation sur les infrastructures ferroviaires ;
- Alstom, l'industriel qui conçoit en lien avec la Direction du Matériel de SNCF Voyageurs et produit le RER NG avec la contribution de 9 des 16 sites français du constructeur ;
- Transilien SNCF Voyageurs, opérateur d'Île-de-France Mobilités, qui exploite la ligne RER D, accompagne les essais avec Alstom et réalise les mises en service des nouveaux matériels roulants RER NG, avec le concours et les 70 ans d'expertise de la Direction du Matériel de SNCF Voyageurs.

Des travaux conséquents pour adapter les infrastructures

L'arrivée du RER NG a nécessité une lourde adaptation des infrastructures ferroviaires menée durant 4 ans. Ces travaux ont représenté un véritable défi pour SNCF Réseau qui a dû concevoir et réaliser ces opérations sur une ligne densément exploitée et en concomitance avec de nombreux autres travaux de régénération et de développement. Des dizaines d'opérations réparties entre Creil et Corbeil ont été réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour renforcer les ouvrages d'art (notamment les ponts métalliques centenaires), renforcer les installations électriques, moderniser la signalisation, adapter 36 gares au gabarit des nouvelles rames, ainsi que 7 sites de garages. Les travaux d'adaptation se poursuivront en 2025 sur la branche de Melun.

De même, pour assurer la maintenance de ces nouveaux matériels et dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du Matériel Roulant sur le RER D et la Ligne R, Île-de-France Mobilités a engagé avec SNCF Voyageurs les opérations suivantes :

- La modernisation du Technicentre de Joncherolles pour un investissement de 250M€ avec une fin prévisionnelle des travaux en 2028 ;
- La construction du nouveau Technicentre de Villeneuve Demain, au sud du site de Villeneuve Prairie pour un total de 685 M€ d'investissement dont 590 M€ portés par Île-de-France Mobilités et 95 M€ financés par le Contrat de Plan Etat-Région.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Présentation du RER NG

Le RER NG est un train plus confortable, plus accessible et entièrement pensé pour répondre aux spécificités de la zone dense que constitue l'Île-de-France.



Le RER NG – ©Alstom Samuel-Dhote

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

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. Le RER NG est un train « boa » (sans séparation entre les voitures) qui permet aux voyageurs de se répartir et de circuler sur l'ensemble du train. Cette conception favorise la répartition et la circulation des voyageurs à bord de la rame, optimise la capacité et favorise les flux d'échanges lors des montées-descentes en gare. Aussi, des portes à larges ouvertures de près de 2 mètres contribuent également à la fluidité et à la réduction des temps d'échanges.

Par rapport aux RER NG déployés sur la ligne E du RER, les rames déployées sur le RER D sont dotées d'une voiture supplémentaire et de marches mobiles permettant de faciliter la desserte des quais bas de 550 mm présents sur la ligne.



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

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

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.



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

- Des salles basses mixtes (debout ou assis), pensées pour des trajets inférieurs à 20 minutes. Ces salles basses proposent un confort « urbain », aux assises conviviales, dans une ambiance « lumière du jour ». L'information voyageurs y est dispensée 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 le 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) qui peuvent ensuite se diriger vers les espaces spécialement conçus pour eux.



Le RER NG – espace UFR ©Sébastien-Godefroy

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



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

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 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 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 estiment le nombre de voyageurs à bord et 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.

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 constitue un saut en performance et en fiabilité vis-à-vis des Z2N jusqu'alors exploitées sur le RER D. Le RER NG dispose de performances d'accélération et de décélération en freinage supérieures à celles des anciennes générations et est prédisposé pour l'équipement du futur système d'exploitation à haute performance NExTEO, permettant d'augmenter le débit et la fluidité des circulations en toute sécurité.

Le système de freinage électrique plus performant permet de réduire la sollicitation du freinage mécanique et de réduire ainsi les émissions de particules fines. Le train est aussi muni de multiples capteurs de télédiagnostic qui permet de renseigner les équipes de maintenance sur les défaillances des organes du train en quasi-temps réel. Cette nouveauté a pour vocation d'améliorer l'efficacité des interventions des équipes de maintenance et, pour certains organes, d'assurer une maintenance prédictive avec l'objectif principal de traiter les pannes avant qu'elles ne se produisent.

Aussi, des cellules compteuses permettent de connaître l'affluence en temps réel par voiture.

Les essais du RER NG sur la ligne RER D : plus de 200 agents du groupe SNCF mobilisés spécifiquement à bord des trains d'essais

Cette mise en service du RER NG est le résultat d'un long travail d'homologation et d'essais d'intégration par les équipes d'Alstom et du groupe SNCF. Ces essais dits d'intégration (les vérifications de compatibilité entre le train et l'infrastructure de la ligne) d'un nouveau matériel roulant est nécessaire à l'autorisation des circulations commerciales. L'Agence d'Essais Ferroviaires (AEF) a délégué la réalisation de ces essais à Transilien SNCF Voyageurs.

La mise en exploitation commerciale du RER NG sur le RER D est le fruit de la mobilisation de tout le groupe SNCF avec plus de 2 500 agents mobilisés :

- L'équipe projet Transilien du RER D ;
- L'Agence d'Essais Ferroviaires de SNCF Voyageurs ;
- Les équipes projet RER NG de Transilien, de la Direction Industrielle de SNCF Voyageurs, et de SNCF Réseau ;
- Les équipes Transilien de maintenance des technicentres de Paris Nord et de Villeneuve Saint-Georges ;
- Les agents Transilien de l'établissement traction du RER D ;
- Les équipes SNCF Réseau de l'Etablissement Infrastructure Circulation (EIC) de Paris Nord et de Paris Sud Est ;
- Les équipes SNCF Réseau et SNCF Voyageurs du Centre Opérationnel Transilien du RER D.

Pendant 20 mois, entre avril 2023 et novembre 2024, les essais et tests dynamiques d'intégration du RER NG ont pu être effectués sur le RER D avec pour but de vérifier et valider l'ensemble des interfaces entre le nouveau train et l'infrastructure.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

-

Plus de 130 journées d'essais où ont été testés et validés :

- 34 gares ;
- Plus de 170 quais et près de 1 500 points d'arrêts.
- Près de 12 000 kms parcourus.

Lors de chaque essai, une équipe constituée d'au moins un agent de conduite d'essais, d'un cadre traction d'essais, d'un chef d'essais, d'un agents Alstom pour assurer l'interface constructeur et de plusieurs agents d'essais à bord ont vigilé le bon fonctionnement entre le train et l'infrastructure.

Une mise en exploitation commerciale du RER NG sur le RER D, une étape essentielle dans le cadre de la modernisation globale de la ligne

Le RER NG est particulièrement attendu par les voyageurs du RER D. Son arrivée marque un jalon important et perceptible par les voyageurs dans le cadre de la modernisation de la ligne. Des projets d'envergure sont en cours de réalisation :

- le projet « Villeneuve Demain », le nouveau technicentre du RER D et de la Ligne R en cours de construction à Villeneuve Saint-Georges sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Voyageurs ;
- le projet « Joncherolles Demain » la modernisation du technicentre de Paris Nord (RER D, Ligne H et Ligne K) ;
- les travaux liés à la régénération et à la modernisation des infrastructures ferroviaires menés par le gestionnaire du réseau SNCF Réseau.

Sur la ligne D du RER, le déploiement du RER NG sera progressif avec pour débiter, deux rames opérationnelles pour le service exclusivement pendant les heures creuses. Par la suite, le nombre de rames en circulation augmentera au rythme des livraisons jusqu'à atteindre d'ici fin 2025, un parc opérationnel de 32 rames et une circulation étendue à l'ensemble de la journée. Pendant cette phase, les RER NG circuleront exclusivement sur l'axe Creil - Corbeil-Essonnes, avant d'être également déployées sur la branche Melun à partir du Service Annuel 2026 (SA26).

Durant l'année 2026, la production des RER NG sera principalement concentrée sur le RER E, afin de compléter la flotte pour atteindre le parc nominal de 130 trains, indispensable à l'ouverture de l'extension de la ligne jusqu'à Mantes-la-Jolie prévue début 2027.

Les années suivantes, le parc de la ligne D sera complété pour atteindre un total d'environ 145 RER NG à l'horizon fin 2029 (132 rames pour couvrir l'offre actuelle + environ 13 rames pour la mise en œuvre d'une 3ème mission au quart d'heure sur la branche Melun).

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

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Chiffres clés du nouveau matériel roulant RER NG (ou Z 58500) sur la ligne RER D

- 148 rames RER NG (à terme) de 130m composées de 7 voitures et 4 portes par voiture (2 par face) ;
- Une capacité de 1860 voyageurs par rame dont 606 places assises fixes soit 3700 voyageurs en unité multiple (deux rames accouplées) dont 1200 assises ;
- Vitesse maximale de 140 km/h ;
- 8 bogies moteurs ;

Chiffres clés de la ligne RER D :

- 630 000 voyageurs par jour ;
- 6 départements Franciliens desservis ;
- 59 gares ;
- 535 trains par jour ;
- 2 technicentres de maintenance : Villeneuve Saint-Georges et Paris Nord ;
- 194 km de ligne, la ligne RER la plus longue d'Île-de-France ;
- 3 000 agents dédiés au fonctionnement du RER D et de la Ligne R ;

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-mobilités.fr

L'essentiel de Transilien activité de SNCF Voyageurs :

Chaque jour, Transilien activité de 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 18 lignes - 5 lignes de RER, 9 lignes de trains et 4 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 de SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients.

Société anonyme du groupe SNCF, l'entreprise compte plus de 50 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 7,6 milliards d'euros en 2023. sncf-reseau.com



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Contact presse Île-de-France Mobilités

Alexandre Bergalasse

alexandre.bergalasse@iledefrance-mobilites.fr

01 82 53 81 20 – 06 59 33 93 71

Contact presse Transilien SNCF Voyageurs

Aymeric Anselin

aymeric.anselin@sncf.fr

+33 (0)6 28 91 15 69

Contact presse SNCF Réseau

Sylvie Auguet

sylvie.auguet@sncf.fr

+33 (0)6 14 95 47 10