

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Paris, le 27 février 2013

LE FRANCILIEN INAUGURÉ SUR LA LIGNE P

APRÈS AVOIR REMPLACÉ LES « PETITS GRIS » DE PARIS-NORD, LE NOUVEAU TRAIN DE L'ÎLE-DE-FRANCE ARRIVE SUR LES LIGNES DE PARIS-EST.

LE VOYAGE DEVIENT PLUS PRATIQUE ET PLUS CONFORTABLE SUR PARIS – MEAUX, ET BIENTÔT SUR PARIS – COULOMMIERS.

L'arrivée du Francilien sur la ligne P est célébrée aujourd'hui lors d'un voyage inaugural entre Paris-Est et Vaires-sur-Marne (77), en présence de Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et président du conseil du STIF, Vincent Eblé, président du conseil général de Seine-et-Marne, Bénédicte Tilloy, directrice générale SNCF Transilien, et François Régis Orizet, directeur régional Île-de-France de RFF.

Arrivée sur la ligne P début janvier pour des essais sans voyageurs, la première rame Francilien a été mise en service commercial le 11 février dernier sur l'axe Paris-Meaux. Désormais, une à deux rames arriveront chaque mois sur la ligne jusqu'en janvier 2015, soit 35 Francilien au total.



Le Francilien à l'entrée de la gare de Paris-Est. Photo M. Carémantrant / SNCF

Elles remplaceront progressivement les rames RIB-RIO à un niveau, mises en service dans les années 70 et 80 et rénovées depuis, ainsi que les vieilles locomotives BB 17 000 qui les tractent, mises en service entre 1965 et 1968. Les Franciliens remplaceront également des rames plus modernes à 2 niveaux (Z2N), qui seront envoyées en renfort sur les RER C et D. Quelques rames à deux niveaux seront conservées sur la ligne pour assurer les trains les plus chargés du matin et du soir.

Avec l'arrivée du Francilien, la qualité du voyage et du confort à bord s'améliore considérablement sur la ligne P. Le nouveau train est en effet beaucoup plus spacieux, confortable, sécurisant, accessible et performant que ceux qu'il remplace. Il bénéficie notamment de 26% de places en plus que les rames RIB-RIO (dont 10% de places assises supplémentaires), de la climatisation, de l'information dynamique à bord et de la vidéoprotection.

Il sera d'abord déployé progressivement sur l'axe Paris-Meaux puis sur l'axe Paris-Coulommiers à partir du 2^e semestre 2013.

En prévision de l'arrivée du Francilien, des travaux d'infrastructures ont permis de moderniser les quais en les adaptant à la desserte du Francilien. Ils ont été menés pour le compte de RFF en 2011 et 2012 par SNCF Infra, la branche SNCF chargée des travaux ferroviaires, pour un investissement de près de 10 millions d'euros.

SNCF a également créé un bâtiment d'intervention rapide (BIR) sur le site du Technicentre SNCF de Noisy-le-Sec (93), où les trains seront entretenus. Cet outil de maintenance industrielle ultra-moderne permet les interventions sur les essieux et les bogies sans nécessiter le levage des trains, ce qui raccourcira de 30% le temps d'immobilisation des rames.

L'arrivée du Francilien sur la ligne P fait partie du grand programme de rénovation des trains d'Île-de-France décidé et financé par le STIF et SNCF. Il a été commandé par le STIF et SNCF à Bombardier Transport en novembre 2006 avec une tranche ferme de 172 trains pour un montant de 1,85 milliard d'euros, dont la livraison s'achèvera fin 2015, et une tranche optionnelle de 200 trains supplémentaires.

Aujourd'hui, le Francilien atteint un bon niveau de fiabilité après avoir connu des difficultés de mise au point initiale. Il contribue ainsi à la très bonne régularité de la ligne H (réseau Transilien de Paris Nord) dont il représente désormais la quasi-totalité des trains.

A ce jour, 86 rames Francilien ont été livrées par le constructeur, installé à Crespin (59), dont 82 sont aujourd'hui affectées à la ligne H, 3 à la ligne P et une au réseau Transilien de Paris Saint-Lazare, où elle a commencé ses premiers essais sans voyageurs. Fin 2013, elles seront 113 (82 sur la ligne H, 19 sur la P, 12 sur Paris Saint-Lazare).

Après la ligne H et la ligne P, le Francilien commencera à être déployé sur les lignes L et J du réseau Transilien de Paris Saint-Lazare à partir du 4^e trimestre 2013, d'abord pour les liaisons entre Paris Saint-Lazare et Nanterre Université, puis pour les dessertes Paris - Ermont et Paris - Pontoise par Conflans en 2014 et 2015.

Contacts presse

STIF : Sébastien Mabile - sebastien.mabile@stif.info - 01 47 53 28 42

SNCF : Antoine Debièvre – antoine.debievre@sncf.fr – 01 53 25 33 66

RFF : Guillaume Pennequin – guillaume.pennequin@rff.fr – 01 53 94 35 47

Annexes

I – Les travaux de modernisation des quais réalisés pour le déploiement du Francilien sur la ligne P

II – Présentation rapide du Francilien

III – La ligne P

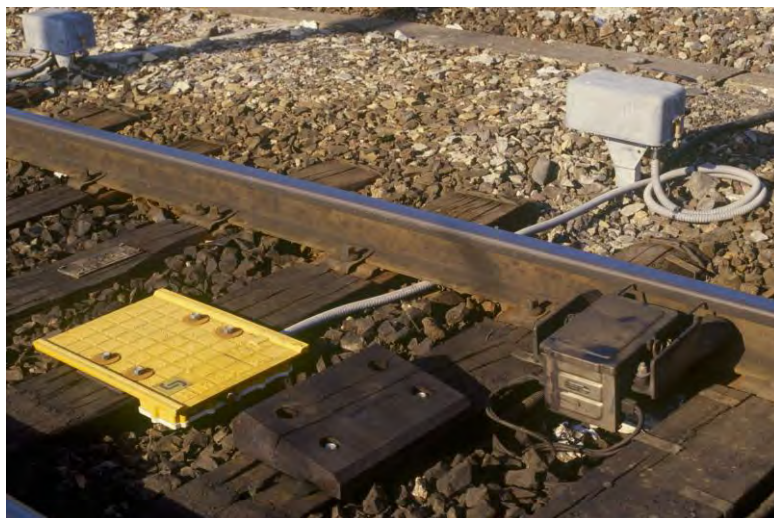
I - Les travaux de modernisation des quais réalisés pour le déploiement du Francilien sur la ligne P

Pour permettre l'arrivée du Francilien sur la ligne P, des travaux d'infrastructures ont été nécessaires. Une étude préalable a en effet permis de constater une grande disparité dans les gabarits et dans les hauteurs des quais d'une gare à l'autre. En attendant le rehaussement des quais pour les mettre au niveau du plancher des trains, ce qui sera réalisé dans le cadre du schéma directeur de l'accessibilité coordonné par le STIF et qui permettra l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant, des travaux de modernisation des quais ont été menés pour permettre le déploiement de la marche mobile du Francilien.

En complément, des balises (balises KVB) ont été installées dans les gares pour permettre le déploiement de la marche mobile ainsi que des éléments de signalisation adaptés au Francilien.

Quatre quais (dans les gares de Coulommiers, Mouroux, Faremoutiers Pommeuse et Mortcerf) ont également été rallongés pour qu'ils puissent accueillir le Francilien.

L'ensemble de ces travaux a représenté un investissement de près de 10 millions d'euros. Ils ont été menés de début 2011 à fin 2012 par SNCF Infra, la branche de la SNCF chargée de l'entretien et de la modernisation des voies, pour le compte de RFF, propriétaire du réseau ferré national.



Balise KVB

II – Présentation rapide du Francilien

Le premier train « boa » de France

Le Francilien est le premier train "boa" de France. À un seul niveau, sans cloisons entre les voitures et avec un plancher plat intégral, son architecture articulée rappelle la forme d'un boa se déplaçant sur les rails. A l'intérieur de la rame, les voyageurs ont une visibilité de plus de 100 mètres d'un seul tenant.



*Une visibilité totale d'un bout à l'autre de la rame
Photo : Photothèque SNCF / C. Recoura*

C'est pratique pour les voyageurs : grâce à l'absence de cloisons entre les voitures, les voyageurs peuvent voir toutes les places disponibles, ce qui n'est pas le cas dans les trains classiques à cloisons entre les voitures et dans les rames à deux niveaux. Ils peuvent ainsi se répartir sur toute la longueur du train.

C'est également un atout pour la régularité des trains : en permettant aux voyageurs de se répartir sur l'ensemble du train, la forme « boa » aide à éviter les accumulations localisées de voyageurs, qui ralentissent les montées-descentes lors des arrêts en gare.

Enfin, c'est un facteur de confort et de sécurité. Même aux heures creuses, on n'est jamais seul.

Un train spacieux et confortable

Le Francilien est plus large que les trains classiques circulant en Île-de-France. Il a des voitures plus courtes (13,24 mètres de long contre 20 à 27 mètres pour les autres rames), ce qui lui permet de gagner en largeur (3,06 m) tout en respectant les normes du gabarit ferroviaire.

Les salles voyageurs sont dégagées de toute armoire technique ou recoin. Le choix du plancher haut (97 cm au-dessus des rails) permet de loger un grand nombre d'équipements techniques sous le plancher et en toiture. D'où un volume intérieur particulièrement spacieux. Le couloir central permet à deux personnes de se croiser.

Les sièges sont :

- plus larges que sur les matériels actuels (49 cm aux épaules au lieu de 45 cm), avec accoudoirs et appui-tête.
- suspendus aux parois du train sans aucun contact au sol, ménageant un espace plus important, procurant un sentiment de sécurité et facilitant le nettoyage.
- séparés par plus d'espace entre les rangées : 1 m 65, soit 10 centimètres de plus que dans les plus vieux trains de la ligne P.



Plus de place entre des sièges plus larges. Photo E. Bernard

Le Francilien offre à ses passagers une luminosité exceptionnelle avec 50% de surface vitrée par face :

- baies vitrées panoramiques montant de l'accoudoir au plafond
- pas de barres de protection devant les vitres qui gêneraient la vision
- double-vitrages avec traitement thermique et phonique
- chauffage et climatisation soufflés le long de la face intérieure des vitres pour qu'elles ne soient, au toucher, ni froides en hiver ni chaudes en été

Des matériaux solides conçus pour résister aux déprédations

Le Francilien a été conçu spécifiquement pour répondre aux besoins de l'Île-de-France. L'importance des flux (près de 3 millions de voyageurs par jour sur le réseau Transilien), de l'incivisme et de la malveillance ont incité à l'utilisation de matériaux solides destinés à bien vieillir : film anti-graffitis sur les parois, textile anti-lacérations pour les sièges et les soufflets d'intercirculation, film anti-rayures pour les vitres.

Un design intérieur innovant et coloré

Le Francilien ne ressemble à aucun autre train. Les couleurs, les lumières, les matériaux et les tissus ont été choisis délibérément pour créer une atmosphère « haut de gamme ». Son ambiance intérieure a été imaginée de façon à rompre la monotonie des voyages quotidiens dans les trains de banlieue conçus dans les années 60.



*Le design intérieur dynamique et novateur du Francilien
Photo : Photothèque SNCF / C. Recoura*

Sa beauté doit beaucoup à l'artiste plasticien Yann Kersalé, qui a imaginé une scénographie lumineuse novatrice : sous les sièges, une lumière bleutée est diffusée pour mettre en valeur leur absence de pieds. Elle donne dès la nuit tombée une étonnante impression d'espace et de légèreté. Au plafond, un chemin de lumière remplace les plafonniers traditionnels dans les salles voyageurs. Il est réalisé avec des spots à LED (diodes électroluminescentes) incrustés de façon pseudo-aléatoire au plafond pour créer l'impression d'un ciel étoilé. Sur les plateformes, entre les portes, un plafond lumineux diffuse une lumière d'ambiance douce et changeante quand le train roule et une vive lumière blanche quand les portes sont ouvertes, destinée à faciliter les entrées-sorties. Ce puits de lumière utilise un diffuseur optique pour réaliser le "mélange" de trois couleurs (rouge, vert et bleu).

Un train silencieux

Grâce à une motorisation peu bruyante et à une isolation phonique poussée, le Francilien est un des trains les plus silencieux du moment.

- À l'extérieur, il émet deux fois moins de bruit que les trains anciens qu'il remplace (à 6 mètres de la voie, 62 décibels à l'arrêt et 80 décibels au passage).
- A l'intérieur des voitures, le niveau sonore ne dépasse pas 60 décibels dans les salles voyageurs lorsque le train est à l'arrêt et 68 décibels lorsque le train roule à sa vitesse maximale de 140 km/h.

Un train performant

- Le Francilien a des capacités d'accélération et de freinage nettement supérieures à celles des trains qu'il remplace, pour une consommation électrique moindre. Sa motorisation répartie de nouvelle génération (9 bogies pour les rames longues dont 5 bogies moteurs, 8 bogies pour les rames courtes destinées au réseau de Paris-Saint-Lazare dont 5 bogies moteurs) est couplée à un système de récupération de l'énergie produite lors du freinage, laquelle est renvoyée au réseau via la caténaire.
- En cas d'incident, un système d'autodiagnostic embarqué précise en temps réel au conducteur du Francilien la pièce à dépanner, le niveau de priorité de l'incident et la marche à suivre pour régler le problème. Il transmet automatiquement l'information au centre de maintenance SNCF, qui peut ainsi préparer l'arrivée de la rame en amont pour raccourcir les délais d'intervention.
- Le Francilien dispose de portes extra-larges qui permettent à trois personnes de monter ou de descendre en même temps (2 m de large). Elles facilitent les montées-descente dans les gares.
- Le Francilien est le premier train qui permet au conducteur de réarmer le signal d'alarme sans quitter sa cabine. Injustifiée dans 99% des cas en Île-de-France, l'activation d'un signal d'alarme fait perdre entre 5 et 10 minutes au train et à ceux qui le suivent. Le conducteur est en effet obligé de se rendre à l'endroit où le signal a été tiré pour le réenclencher. Dans le Francilien, le conducteur voit sur un écran la personne qui a tiré le signal et les quelques secondes précédant son geste. Il peut ainsi constater sans se déplacer s'il s'agit d'une alerte réelle ou d'un geste de malveillance ou d'incivisme, et décider de réarmer, le cas échéant, le dispositif depuis sa cabine sans perdre de temps.

Des innovations pour l'information des voyageurs

- Près des portes, 16 afficheurs intérieurs délivrent de l'information trafic en temps réel, en indiquant les prochains arrêts, les perturbations éventuelles et les travaux en cours ou à venir. Ils sont placés sur les plateformes d'accès aux salles voyageurs à raison de deux par voiture. Ils fonctionnent en mode automatique mais peuvent également diffuser des informations réactualisées en temps réel commandées par le conducteur ou par le centre opérationnel de gestion du trafic, au sol.



*Les bandeaux vidéo d'information trafic en temps réel, ou « afficheurs ».
Photo SNCF*

- Aux extrémités de chaque voiture du Francilien, deux écrans plats diffusent des programmes préenregistrés d'information locale et de détente, soit 32 écrans par rame.

Un train rassurant

- Seize caméras embarquées enregistrent en continu ce qui se passe dans la rame pour assurer la tranquillité à bord. Elles ont pour objectif de dissuader et de faciliter la reconnaissance des éventuels auteurs de troubles. Les images sont écrasées automatiquement au-delà de 72 heures, sauf si elles montrent le déroulement d'un incident. Elles permettent également au conducteur de savoir si un signal d'alarme qui vient d'être tiré est justifié et nécessite une intervention, ou s'il s'agit d'un acte d'incivisme ou de malveillance.

Un train respectueux de l'environnement

- Le Francilien est un train novateur du point de vue environnemental. Il consomme 20% d'énergie en moins que les trains qu'il remplace grâce à de nombreux dispositifs innovants :
 - Il est équipé d'un système de propulsion de dernière génération doté d'un récupérateur de l'énergie produite au freinage, qu'il renvoie au réseau via les caténaies.
 - C'est le premier train où la climatisation et le chauffage sont ajustés automatiquement en fonction du nombre de passagers à bord. Des cellules de comptage à infrarouge placées au dessus des portes régulent le débit des entrées d'air extérieur, qui passe par un échangeur thermique et une ventilation à double flux.
 - C'est le premier train entièrement éclairé par des lampes à diodes électroluminescentes (LED) à basse consommation, 8 fois plus économes que les éclairages classiques et d'une durée de vie 5 à 6 fois plus longue que celle des tubes fluorescents.

III – La ligne P

La ligne P (réseau de Paris-Est) est fréquentée par près de 90 000 voyageurs par jour sur cinq axes représentant 250 km de ligne : Paris-Est – Meaux – La-Ferté-Milon, Paris-Est – Meaux – Château-Thierry, Paris-Est – Provins, Paris-Est – Coulommiers, Esbly – Crécy-la-Chapelle.

Elle dessert 28 gares essentiellement en Seine-et-Marne (77) dont Chelles Gournay (8 000 voyageurs par jour), Meaux (12 000 voyageurs par jour), Vaires Torcy et Lagny Thorigny (6 000 voyageurs par jour) ainsi qu'Esby (4 000 voyageurs par jour).

Elle est parcourue chaque jour en semaine par 261 trains.

En plus du Francilien, la ligne P bénéficie de 24 trains modernes AGC (Autorail à Grande Capacité) hybrides (électrique et diesel) pour les dessertes de Provins (depuis 2008) et la Ferté-Milon (depuis septembre 2010). Depuis juillet 2011, l'antenne Esbly – Crécy-la-Chapelle est également desservie par un matériel récent de type tram-train Avanto.

