

Accessible, confortable... et canadien

La présentation officielle du futur Transilien, mercredi 25 octobre à Paris, a fait du bruit. Pas un bruit de train en marche, mais plutôt celui d'un Bombardier, du nom du constructeur canadien choisi après appel d'offres par la SNCF et la Région pour progressivement moderniser son réseau en Ile-de-France. Certains auraient préféré mettre en application le principe de préférence nationale en confiant ce marché au Français Alstom. Pour entendre le bruit du futur Transilien, il faudra attendre la fin 2009. Et encore, pas dans l'Essonne, puisque les trente premières rames seront mises en service sur les réseaux de la gare du Nord, de la gare St-Lazare et de la gare de l'Est. La SNCF a effectué au total une commande record de 179 rames au constructeur canadien. D'autres pourraient suivre par la suite.

Clair et coloré, équipé de vastes baies vitrées, le futur Transilien fait tomber les cloisons entre les wagons, à l'image des métros les plus récents de la capitale. Sa capacité maximale avoisine les 900 places, dont 500 assises. C'est moins que pour les actuels trains à deux étages, mais bien plus que pour les trains gris datant des années 1970. L'intérêt d'un niveau unique, en revanche, réside dans son accessibilité. Doté d'allées assez larges, le Transilien du futur sera accessible aux voyageurs en fauteuil



Clair et coloré, le futur Transilien est accessible aux personnes à mobilité réduite et devrait être climatisé. (Photo : Robert Desgropes)

roulant. Une porte par wagon leur sera réservée. De plus, le futur Transilien sera climatisé... Histoire d'offrir le sentiment aux Franciliens qui

l'emprunteront de ne pas avoir couru un marathon avant d'aller travailler.

O.F.

Le RER D à rénover

Le matériel roulant de la SNCF (Transilien) représente un parc de près d'un millier de trains (823 éléments automoteurs, 159 locomotives) comportant 3 744 voitures. Aujourd'hui, l'âge moyen du parc est de 21 ans. L'objectif premier est de radier la totalité du matériel "inox" à un niveau qui représente encore près de 30% du parc. Dès la fin 2007, 24 rames "Automotrice grande capacité" (AGC), circulant déjà sur le réseau TER, viendront remplacer les vieux matériels de la ligne Paris-Provins ; 127 trains à 2 niveaux, les Z2N, seront rénovés progressivement dès décembre 2006, dont 83 sont destinées au RER D. Sur cette ligne, les attentes sont fortes. 70% des trains qui y circulent sont composés de matériel à deux niveaux (Z2N) ayant un âge moyen de moins de quinze ans. La rénovation des 83 Z2N du RER D concerne : la livrée extérieure, le revêtement de sol, la peinture, le pelliculage des parois et des cloisons et le changement des sièges. Cette ligne ne pourra en tout cas pas bénéficier dans l'immédiat des nouveaux Transiliens Bombardier en raison de difficultés aussi bien techniques que d'offre de capacité.