



Vif argent, rouge « carmillon », gris anthracite : les couleurs du Francilien deviendront bientôt celles de l'ensemble des trains circulant en Île-de-France.

Le nouveau train régional arrive le 13 décembre

Le Francilien, jour J sur la ligne H

Avec la mise en service du nouveau train régional, le transport ferroviaire en Île-de-France fait un bond dans la modernité. Ainsi, 172 rames sont déjà commandées. Les « petits gris », eux, prendront le chemin de la casse.

SUR LES RAILS ☺ Il arrive ! Le Francilien, nouveau train régional, pointera le bout de son nez flambant neuf le dimanche 13 décembre, comme prévu. Deux premières rames seront mises en circulation dès cet hiver sur la ligne H, entre Paris et Luzarches (95). Quatre autres arriveront avant avril 2010. Au total, 172 trains transformeront le paysage ferroviaire d'ici à 2015 et réconforteront

des usagers qui n'en pouvaient plus des « petits gris ». Ces derniers sont devenus le symbole d'un matériel roulant à bout de souffle, trimbalant des voyageurs qui l'ont affublé de gentils surnoms, allant de « boîte de conserve » à « couscoussière ». « Les gens ont fini par les détester », nous glisse une cadre de la SNCF. Confirmation, gare du Nord, où les témoignages ne sont pas tendres : « Voyager

en « petit gris », c'est plutôt désagréable, surtout que moi, je me tape presque toute la ligne », raconte Chantal Charitat, qui habite à Viarmes (95). « On les voit en Île-de-France depuis au moins quarante ans, je les connais depuis que je suis gamine. Ce n'est vraiment pas du luxe d'en changer. » « Ils sont sales et pas confortables, juge Darius Komos, de Groslay (95). Sur cette ligne, il y a du retard tous les jours, souvent à cause de problèmes de matériel trop vieux, alors, changer les trains, ça ne peut qu'améliorer les choses ! » « Le Francilien, on l'attend de pied ferme ! », résume Antoine, un autre habitué de la ligne H.



Confortable, spacieux, accessible et lumineux : le Francilien veut répondre aux attentes des usagers.

© CHRISTOPHE RECOMAN/BOMBARDIER

Du côté du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), de la SNCF, du conseil régional et de Bombardier, le constructeur, ce 13 décembre représente aussi un rendez-vous majeur. Depuis trois ans, ils se penchent au-dessus du berceau du nouveau-né, guettant ses premières sorties sur les rails lors des essais réalisés à Wildenrath, en Allemagne. En novembre dernier, tous étaient là pour admirer son nouvel habillage vif argent, rouge « carmillon » et gris anthracite, conçu dans les ateliers du dépôt SNCF des Joncherolles, en Seine-Saint-Denis. Il est vrai que l'investissement n'est pas mince : 1,85 milliard d'euros pour les 172 rames qui seront livrées avant avril 2015, huit mois plus tôt que l'échéance prévue.

Le voilà prêt à vivre son destin. Après Paris-Nord, qui verra circuler 82 rames, le Francilien gagnera progressivement Paris-Saint-Lazare avec 55 rames et Paris-Est avec 35 rames (1). Sur la totalité de ces lignes, dont le trafic atteint 581 000 voyageurs par jour, 30 à 40 trains seront livrés chaque année. À terme, le même matériel circulera sur ces lignes, ce qui facilitera considérablement les opérations d'entretien et améliorera la qualité de service et la régularité.

« Effet boa »

À bord de ce nouveau train, le changement est radical. Avec une largeur de 3,06 mètres, le Francilien joue la carte du confort. Au niveau des plates-formes d'accès, des portes de 2 mètres de large facilitent les entrées et les sorties des voyageurs. Enfin, il y a une atmosphère. Sans doute la doit-on à « l'effet boa » : ce train articulé permet de tout voir, d'un bout à l'autre, sans aucune marche, sans le moindre escalier. Les grandes baies vitrées alimentent ce sentiment d'espace. Mais il y a surtout la lumière, si particulière, si étonnante, qui vous plonge dans un univers apaisant, rare dans le monde des transports. D'autres innovations accompagneront les usagers. Certaines sont visibles : ainsi, le train est équipé d'écrans plats diffusant des informations



Les quais de la gare du Nord ont été rehaussés pour faciliter l'accès aux personnes handicapées.

© FRANK FERVILLE/AGENCE VU

Après le réseau de Paris-Nord, qui verra circuler 82 rames, le Francilien gagnera ceux de Paris-Saint-Lazare avec 55 rames et de Paris-Est avec 35 rames.

sur les transports ferroviaires dans la région et sur les richesses du patrimoine francilien. D'autres sont auditives : le niveau sonore à bord du train n'excède pas les 81 décibels à 140 kilomètres/heure. Côté plancher, le Francilien se distingue également : c'est la première fois qu'un train est équipé du chauffage par le sol. Fini les radiateurs qui vous rôtaient les chevilles... Enfin, il est doté d'un système de propulsion avec un économiseur qui permet de récupérer l'énergie produite au freinage et de la renvoyer au réseau via les caténaies. Et, signe des temps, 90 % des composants du Francilien sont recyclables.

Sur toute la ligne

Mais ce plus pour les passagers ne se limite pas au train, si novateur soit-il. À l'occasion de l'arrivée du Francilien, la ligne H Paris – Luzarches, qui voit passer chaque jour 360 trains, connaît mieux qu'un toilettage : c'est une véritable cure de rajeunissement pour les gares ! À Saint-Denis, à Épinay-Villetaneuse (93), à Deuil-Montmagny et à Écouen-Ézanville (95), des écrans délivrant des informations sur l'état du trafic et d'éventuelles perturbations ont été installés. Dans cinq gares, les écrans bleutés sont remplacés par des écrans plats, plus lisibles. À Villaines, Seugy, Viarmes et Belloy-Saint-Martin (95), des travaux de rénovation sont engagés.

Le confort et la sécurité, deux marques de fabrique du Francilien, se déclinent également sur les quais, grâce à l'installation d'abris et d'une vidéo-protection avec enregistrement. Enfin, la ligne se met à l'heure de l'accessibilité pour faciliter la vie des personnes en situation de handicap. Quatre gares ont déjà vu leurs quais rehaussés pour arriver à la hauteur du train. À quelques heures du jour J, c'est donc toute la ligne H qui retient son souffle. Un rendez-vous que le Francilien tient à honorer : en plus de la livraison des 172 rames, le contrat signé avec le constructeur inclut une option pour commander 200 trains supplémentaires. Une décision qui pourrait intervenir dans les prochains mois. ●

PIERRE CHAPDELAIN ET JULIE VÉDIE

(1) Seront concernées par la mise en service du Francilien les lignes H (Paris-Luzarches, Paris-Persan-Beaumont via Montsourt-Maffliers et Valmondois, Paris-Pontoise [95]), L et J (Paris-Mantes-la-Jolie via Poissy et Conflans-Sainte-Honorine [78], Paris-Ermont-Eaubonne, Paris-Cergy-le-Haut [95]) ainsi que P (Paris-Meaux, Paris-Coulommiers [77]) du réseau Transilien.

ACCESSIBILITÉ | Aménagement des gares

Pour le Francilien, les quais prennent de la hauteur

Avec l'arrivée du nouveau train régional, les gares de la ligne H vont connaître des travaux importants conduits par le Stif et Réseau ferré de France. Objectif : faciliter la vie des personnes à mobilité réduite. Déjà quatre gares ont été

mises à niveau : les deux terminus, la gare du Nord à Paris et celle de Luzarches, mais également les gares de Bouffémont-Moisselles et de Groslay. Rehaussement des quais, amélioration de l'éclairage, implantation

de balises sonores, création d'ascenseurs : ces travaux représentent un investissement d'un montant de 6,2 millions d'euros pour la seule gare de Groslay, dont les quais étaient les plus bas de la ligne H.

D'ici à 2018, 20 gares de l'axe Paris-Luzarches seront aménagées. Elles représentent 95 % du trafic de la ligne. Les prochaines gares sur la liste sont : Sarcelles-Saint-Brice, Montsourt-Maffliers, Domont et Deuil-Montmagny (95).

REPORTAGE Le Francilien soigne ses éclairages

« Un train, c'est comme un théâtre »

L'artiste Yann Kersalé a signé les éclairages intérieurs du Francilien. Du sol au plafond, rien n'a été laissé au hasard.

ATMOSPHÈRE ☉ Fini les lumières glauques qui vous transforment en zombies. Place à des touches de couleurs et à un jeu de lumières à la fois précis et sensible. Pour changer notre regard sur les trains, le constructeur a fait appel à une peinture, Yann Kersalé. Il est l'auteur des illuminations des jardins du Quai Branly à Paris, de l'Opéra de Lyon, du théâtre de Gennevilliers (92), des docks de Saint-Nazaire ou encore de la tour Agbar de Barcelone. Avec le Francilien, c'est la première fois qu'il intervient dans un train ! Un défi qu'il a relevé depuis son atelier de Vincennes (94). « Un train, et surtout un train de banlieue, c'est un lieu de vie très spécifique, explique le designer. C'est comme un théâtre. Il a une atmosphère, un rythme, un tempo. C'est un objet fabuleux, qui offre un travelling cinématographique permanent. » En s'attaquant à un mode de transport, Yann Kersalé sait cependant que la tâche ne sera pas facile : « Il existe un lourd pathos en termes de lumière dans les transports. Pendant longtemps, les réponses ont été exclusivement fonctionnelles. J'ai voulu impliquer le passager de façon ludique. » Le cheminement artistique n'oublie pas les contraintes techniques ni les exigences liées à un espace utilitaire. « Nous avons souligné certaines particularités du

Francilien. Par exemple, les sièges suspendus. Ils sont mis en évidence par un tapis lumineux. Au plafond, je n'ai pas voulu de néons agressifs. Ici, c'est une constellation qui donne un effet aléatoire. » Et d'ajouter : « Aléatoire, mais en réalité hyper précis... car il faut éclairer chaque siège pour que le voyageur puisse lire confortablement. »

Casser l'image d'un lieu anxieux

Au niveau des plates-formes d'accès, le plafonnier raconte chaque phase de la vie du train. « Un train, c'est à quai, puis ça roule, puis ça s'arrête. Ce phénomène oscillatoire, il se traduit en lumières. On passe du blanc à de multiples nuances de bleu, puis les couleurs du couchant accompagnent la décélération du train. » Venant rythmer la rame, ces puits de lumière soulignent des espaces stratégiques qui permettent des va-et-vient rapides entre le train et le quai. Tous ces choix permettent de retrouver la poésie du train. Une poésie également pensée pour casser l'image d'un lieu anxieux. « On a trop souvent pensé qu'une lumière très importante ferait baisser un climat d'agression. C'est totalement faux. Augmenter la puissance lumineuse n'a jamais réglé un problème politique. Moi, je m'élève contre cette dictature du lux au mètre carré. La lumière, c'est une caresse, ce n'est pas un instrument violent. Il faut l'appréhender de façon sensible. » ●

PIERRE CHAPDELAIN

Retrouvez l'interview intégrale de Yann Kersalé sur le site Internet www.iledefrance.fr.



Constellation au plafond, tapis lumineux au sol, puits de lumière au-dessus des plates-formes d'accès : dans le Francilien, la lumière artificielle devient « une caresse ».

REPÈRES

3 années auront été nécessaires pour concevoir et construire le nouveau train régional.

172 rames ont été commandées par le Syndicat des transports d'Île-de-France et la SNCF. Elles seront livrées d'ici à avril 2015. Deux versions nous arrivent : 117 trains sont longs de 112,5 mètres, 55 de 95 mètres.

7 trains d'essai ont été construits pour vérifier les performances de freinage du Francilien, sa robustesse, sa tenue de route, la sécurité de ses équipements...

191 trains Z 5300 circulent encore sur le réseau francilien. Surnommées « les petits gris » en raison de leur caisse en acier inoxydable, ces rames seront progressivement remplacées par du matériel neuf grâce à l'arrivée du Francilien.

550 conducteurs de la SNCF ont été formés à la conduite du Francilien sur la ligne H.

140 kilomètres/heure, c'est la vitesse maximale du nouveau train régional.

49 centimètres aux épaules, c'est la largeur du siège étudié par un ergonomiste. La largeur exceptionnelle du train, de 3,06 mètres, permet l'installation de 5 sièges de front, avec un couloir central de 55 centimètres. Dans sa version longue, le Francilien offre plus de 500 places assises, avec une capacité totale de 922 passagers.

90% des composants du Francilien sont recyclables.

6200 trains circulent chaque jour sur le réseau ferré régional.

POINT DE VUE

« Le Francilien sera un train particulièrement fiable »



JEAN BERGÉ, PRÉSIDENT DE BOMBARDIER TRANSPORT FRANCE

➔ **POUR BOMBARDIER TRANSPORT,** l'attribution du marché du Francilien a été une très bonne nouvelle. Elle a permis la création de 500 emplois et a constitué un véritable défi : il fallait concevoir, industrialiser, tester, homologuer et livrer les trains en 37 mois ! Fabriquer un train, c'est faire en sorte que plus de 1 000 pièces arrivent en même temps au même endroit. Le pari est gagné. Nous avons pu le faire notamment grâce à une coopération exemplaire avec la SNCF. Le 13 décembre, les deux premières rames seront mises en service sur l'axe Paris-Luzarches (95). Et 172 rames arriveront d'ici à cinq ans.

➔ **POUR LES VOYAGEURS,** deux innovations seront immédiatement perceptibles : le confort et la grande capacité de ces trains en nombre de places assises. Nous avons aussi voulu un train misant sur la transparence. Transparence vis-à-vis de l'extérieur, avec de grandes vitres qui vont jusqu'au plafond. Et transparence dans le train lui-même, grâce à ce qu'on appelle « l'effet boa ». Cette extrême transparence, rendue possible par une architecture articulée, est aussi une réponse concrète au problème de l'insécurité. À bord du Francilien, tout le monde voit tout le monde.

➔ **ACTUELLEMENT, LE FRANCILIEN** entre en phase d'accoutumance. C'est une étape incontournable dans le transport ferroviaire. Cette phase durera deux ans. C'est au terme de ces deux années que nous atteindrons le niveau optimal de la fiabilité du Francilien, avec un objectif précis : que chaque train ne connaisse pas plus d'un incident générant un retard supérieur à 5 minutes tous les huit mois. C'est un niveau d'exigence très élevé. Plus un train est fiable, plus il a de chances d'être à l'heure.