

De profundis



Le matériel MS61 du RER a fait sa dernière course samedi dernier. J'avais consacré un article sur sa rénovation dans *Connaissance du rail* en 2007.

Mis en service en 1967, avec 49 ans de bons et loyaux services, c'est un des matériels qui a eu la plus grande longévité.



Nouvelle face avant polyester

Il a été le matériel le plus réussi pour un service de banlieue. Conçu en même temps que, et pour la ligne A, il est d'abord venu renforcer le service de la ligne de Sceaux (le S de MS veut dire Sceaux). Il a ensuite équipé les deux bouts de ligne A du RER Aubert St Germain en Lay et Nation Boissy-Saint-Léger. Avec l'arrivée du matériel MI 79 sur la ligne de Sceaux tout le matériel MS 61 à été reversé sur la ligne A du RER une fois la jonction Aubert Nation réalisée. Avec l'arrivée du matériel bi-tension MI 84 et MI 2N sur la ligne A, le MS 61 à été dévolu à la desserte Boissy-Saint-Léger Saint Germain électrifiée en 1500 V continu sur tout le parcours alors que les deux autres branches de la A sont en 25000 V 50 Hz sur la partie banlieue vers Cergy et Marne la vallée.



Avec un superbe Design de mes amis de l'agence MBD, la rénovation de 90 rames entreprise en 2006 par les ateliers de la RATP à Sucy en Brie n'a pas été à son terme.



En 2008, le Président de la République ayant sommé la RATP et le STIF de résoudre au plus vite le problème de surcharge et de débit de la ligne A, il à été décidé de lancer dans l'urgence le MI 09 (matériel à 2 étages Interconnexion 2009) condamnant le MS 61 à un retrait rapide. Pourtant à l'arrivée de ces rames rénovées, les usagers les ont plébiscité croyant avoir à faire à un matériel neuf. N'ayant que des équipements électromécaniques simples le MS 61 est très fiable par rapport au Matériel Interconnexion bourré d'électronique et d'informatique il est, de plus, sujet à moins de pannes en ligne.

Il faut savoir pour la question du débit de la ligne, que le MI 09 ne résout pas le problème par rapport au MS 61. Avec des amis journalistes nous avons établi l'IBT (Indice de Bousculade aux Portes). Une rame MS 61 de 9 voitures à 4 portes offre 36 portes à quai. Une rame de 10 voitures MI 2 N ou MI 09 à 3 portes n'offre plus que 30 portes à quai avec le problème de l'évolution des voyageurs sur deux étages. La rançon c'est que, la ligne étant cadencée à 90 secondes, on observe à Gare de Lyon, Châtelet et La Défense que les rames à deux étages ne dégagent pas les stations en moins de 120 secondes (cqfd). Je me suis fait sérieusement eng... par Pierre Mongin le PDG de la RATP de l'époque pour avoir rapporté ce fait au Stif.

La RATP conserve à titre patrimonial une rame première version du MS61 et une rame deuxième version avec le design de Paul Arzens. Espérons qu'une rame de cette dernière version rénovée sera conservée elle aussi.

R Méheux Historien du Chemin de Fer