



Présentation aux associations du projet de rénovation du matériel MI2N de la ligne A

Compte-rendu de la réunion

Lundi 27 février 2017

Etaient présents :

Pour les associations :

Arnaud BERTRAND, Président de PLUS DE TRAINS

Michel BABUT, Représentant de l'AUT-FNAUT Ile-de-France au CA de la RATP

Gérard RIBAUT, Représentant du CADEB

Pour le STIF :

Nunzia PAOLACCI, Cheffe de division Offre ferroviaire

Sébastien VIGNOT, Chargé de projet Matériel roulant ferroviaire/Division Offre ferroviaire

Hélène LAMBERT, Chargée de relations avec les associations d'usagers

Pour la RATP :

Ivan TIXIER, Représentant du département de la maîtrise d'ouvrage des projets

Séverine ESTRADA, Représentante du département RER

Le 29 juin 2016, Valérie PECRESSE a rencontré les associations d'usagers pour leur présenter les orientations en termes de renouvellement du matériel roulant ferroviaire. Le Schéma directeur du matériel roulant (SDMR) prévoyant le renouvellement ou la rénovation de 708 trains d'ici fin 2021, a été approuvé au Conseil du STIF du 13 juillet dernier. La Présidente souhaite, dans ce cadre, que les associations d'usagers soient associées également aux différentes étapes du SDMR.



Dans ce cadre, les principales opérations envisagées par le STIF et la RATP, dans un projet commun de rénovation des 43 rames MI2N en circulation sur la ligne A, ont été présentées aux associations de la ligne, au préalable que ces opérations soient reprises dans l'« Expression fonctionnelle des besoins (EFB) » qui sera soumise pour approbation au prochain Conseil du STIF du 22 mars 2017.

La RATP rappelle, qu'à compter du mercredi 1^{er} mars, seul du matériel à deux niveaux, de type MI09 et MI2N, circulera sur la ligne A, et qu'en application du SDMR, leur harmonisation est nécessaire.

Le STIF rappelle que dans le cadre d'un projet d'acquisition ou de rénovation de matériel roulant, une expression fonctionnelle des besoins (EFB) est réalisée en lien avec l'opérateur afin de définir les principales caractéristiques techniques du projet (qui seront ensuite incluses au cahier des charges). L'opérateur est ensuite en charge de lancer un appel d'offres sur cette base. Une fois le meilleur titulaire du marché désigné et l'opération chiffrée, une convention de financement est passée entre le STIF et l'opérateur pour acter le financement de l'opération, et permettre la notification officielle du marché.

RENOVATION INTERIEURE

Cette rénovation permettra d'améliorer la qualité de service proposée aux voyageurs en termes d'informations voyageurs, de vidéo-protection et d'ambiance intérieure, en se rapprochant des caractéristiques du MI09.

Les principales caractéristiques de la rénovation compte notamment l'ajout d'un dispositif de vidéo-protection, l'ajout d'un bouton d'appel PMR et l'amélioration de la zone UFR sur les plateformes derrière la cabine de conduite.

La RATP souligne que l'ajout du bouton d'appel PMR correspond à une forte demande des associations PMR et que le travail autour de l'amélioration de la zone UFR a fait l'objet de nombreux échanges avec l'association AFM Téléthon, visant à faciliter la giration des fauteuils électriques dans cet espace.

L'ambiance intérieure sera également adaptée pour se rapprocher de celle du MI09, avec notamment le remplacement du pelliculage intérieur ou la reprise en peinture de certains éléments,



le remplacement des revêtements de sol et des tissus et des coques des sièges voyageurs. Suite aux interrogations des associations, il a été confirmé que les sièges sont de même largeur sur le MI2N et le MI09.

Le CADEB demande si le nouveau pelliculage intérieur serait plus résistant aux dégradations (comme les tags et graffitis). La RATP précise que ce pelliculage sera identique à celui du MI09 qui donne satisfaction en la matière et qu'il n'y avait pas eu de recherche d'un autre revêtement.

Concernant les sièges, la RATP précise que ce sont à la fois le tissu et la coque du siège qui seront renouvelés dans les MI2N, et que les bâtis le seront également si besoin en cas de dégradation.

Plus de trains demande si le même nombre de places assises est identique dans les salles hautes et basses avec les MI2N SNCF. La FNAUT IDF précise que toutes les rames MI2N n'ont pas la même configuration de places assises.

Le STIF et la RATP précisent que les MI2N RATP et les MI2N SNCF diffèrent de par la présence d'escaliers vers les salles hautes au centre des voitures des MI2N de la RATP. En outre, coté MI2N de la ligne A, il est présenté que les 14 premiers éléments MI2N présentent quelques écarts techniques avec les 39 MI2N suivants notamment en termes d'aménagement intérieur : barres montoires et rampes d'escaliers spécifiques, et disposition des places assises différente en salle haute. La deuxième série des MI2N compose néanmoins, avec 39 éléments, la majorité de la flotte, et ces aspects des aménagements intérieurs sont identiques au MI09. Le STIF et la RATP précise que si l'harmonisation des barres montoires et des escaliers est prévue, il n'est pas prévu de retoucher la configuration des sièges de la première série car cela impliquerait de devoir reprendre les structures de caisse des salles (très coûteux pour uniquement cette première série qui ne représente qu'une minorité de 14 rames sur les 183 en circulation).

RENOVATION EXTERIEURE ET TECHNIQUE

La FNAUT IDF s'interroge globalement sur la livrée extérieure, soulignant que le matériel MP14 a été initialement présenté avec une livrée beige et blanche neutre, et en demande la raison. Le STIF précise que le sujet des livrées est actuellement en cours de discussion avec la Région Ile-de-France et les opérateurs, et que bien que rien ne soit acté, cela reste sans impact sur les calendriers industriels, contrairement aux inquiétudes dont il est fait part.



Concernant la rénovation des MI2N de la ligne A, la livrée extérieure reprendra au maximum la livrée des MI09, en l'adaptant notamment au niveau de la face avant qui diffère.

Les rames M2IN étant équipées de ventilation réfrigérée, Plus de trains s'interroge sur la possibilité de les climatiser, comme sur le Francilien.

La FNAUT IDF évoque la rénovation des MI79 sur ligne B où des problèmes récurrents de ventilation réfrigérée ont été recensés au début de leur remise en service, suite à l'installation de cette fonctionnalité. Elle souligne, par ailleurs, que sur ce matériel, le conducteur n'a pas d'information sur le fonctionnement de la ventilation ; ce qui implique que la ventilation peut rester hors service longtemps, préalablement à tout contrôle technique.

**La FNAUT IDF souligne également que la ventilation du MP05 de la ligne 1 du métro n'a jamais marché depuis 5 ans, alors même qu'il s'agit de la ligne qui sert de substitution à la ligne A au moment des travaux d'été.*

La RATP indique que le conducteur du MI2N a cette information dans sa cabine. Le STIF rappelle qu'il s'agit d'une fonctionnalité d'origine sur le MI2N, tandis qu'elle a été rajoutée sur le MI79 (seule rénovation où l'opération a été jugée possible par les industriels, car ils disposaient d'un espace suffisant au niveau de la toiture de ces rames à un niveau, et de marge au niveau du bilan des masses à l'essieu, contrairement à d'autres matériels notamment à 2 niveaux).

Renseignements pris post-réunion : la RATP précise que les cabines de conduite du MI79 rénové disposent d'un voyant de retour d'information en cas de non fonctionnement de la ventilation réfrigérée.

La FNAUT IDF demande si le conducteur du MI2N disposera d'un report d'image en cabine en cas de signal d'alarme, et s'il pourra ainsi être envisagé d'équiper les rames du réarmement des signaux d'alarme à distance. La RATP confirme que l'ajout de la vidéo-protection envisagée dispose bien du report d'image en cabine. Elle précise néanmoins que le réarmement du signal d'alarme à distance nécessite notamment le remplacement de l'ensemble des signaux d'alarme, et que pour le moment ceci est demandé sous forme d'option, qui sera discutée en fonction des retours des industriels entre le STIF et la RATP. Le STIF demeure néanmoins d'accord sur les gains potentiels en termes de robustesse d'exploitation, avec cette fonctionnalité.

Bien qu'aucun chiffre ne soit officiel, au moment de lancer un nouvel appel d'offres pour cette rénovation, Plus de trains s'interroge sur le coût de cette rénovation et sur la priorité à donner à cette rénovation, jugeant que d'autres investissements auraient pu être réalisés sur la ligne, notamment au niveau des infrastructures.



La FNAUT est favorable à ce projet de rénovation mais s'étonne également de cette anticipation sur un matériel qui n'est pas très vieux, en comparaison avec certaines rames de métros.

Le STIF explique qu'il s'agit de mécanismes de financement différents, entre les infrastructures et le matériel. Ce sont l'Etat et la Région qui sont responsables de l'amélioration de l'infrastructure au titre du CPER, alors que le STIF finance seul les opérations de matériel et qu'il ne peut pas y avoir de report entre ces mécanismes. Le STIF précise également que les durées de vies de métros et de matériels lourds ne sont pas comparables. Par ailleurs, l'ajout de la vidéo-surveillance et l'amélioration de l'information voyageurs (avec l'ajout d'écrans d'information dans les salles hautes et bases) destinées aux renforcements de la sécurité et à l'amélioration du confort des voyageurs, sont au cœur du projet de rénovation initié par la Présidente de la Région Ile-de-France et du STIF.

Les associations reviennent sur la possibilité d'installer des portes palières sur les stations les plus chargées de la ligne. La RATP rappelle que ce sujet a été évoqué au dernier comité de la ligne A du 20 février dernier. Elle précise qu'en cas de panne d'une porte automatique, les usagers doivent pouvoir visualiser et se reporter naturellement sur la porte suivante, ce qui est problématique sur du matériel à deux niveaux, car cela risque de provoquer un problème important de gestion des flux en descente/montée et du sur-stationnement du train à quai qui ne pourrait être résorbé à l'échelle de l'ensemble d'une période de pointe. Plus de trains pense qu'il est dommage de ne pas pouvoir trouver une solution pour anticiper ce problème. Elle s'interroge sur la possibilité de prévenir les usagers de la panne d'une porte via une annonce sur écran (dont la faisabilité serait à étudier). L'association rappelle l'intérêt de l'installation de portes palières sur une ligne qui est fortement impactée par les accidents de personne. Il est également rappelé que ces dispositifs de portes palières posent également des problèmes avec les matériels exploités en configuration courte.

L'association Plus de trains s'interroge sur la durée de rénovation des MI2N par rapport au MI09, qui n'auront pas la même échéance de vie. La RATP souligne que la question de la radiation des MI2N se posera effectivement.

Le CADEB s'interroge sur l'extension du système SACEM à l'Est, ce que la RATP confirme, jusqu'à Noisy-Champs.