



Dévoilement du design du futur métro francilien

30 mai 2016 – **Henri Poupart-Lafarge**, Président-directeur général d'Alstom, **Valérie Pécresse**, Présidente du conseil régional d'Île-de-France et Présidente du Conseil du STIF¹, **Elisabeth Borne**, Présidente directrice générale de la RATP², **Philippe Yvin**, Président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), **Stéphane Beaudet**, Vice-président transport de la Région Ile-de-France, Vice-Président du STIF, ainsi que **Laurent Probst**, Directeur Général du STIF, ont dévoilé aujourd'hui au siège d'Alstom à Saint-Ouen, le design et l'aménagement intérieur des futures rames du métro sur pneus MP14, destinées à circuler en Ile-de-France à partir de 2019.

Alstom a remporté en 2015 un contrat cadre portant sur la livraison d'un maximum de 217 trains MP14 sur 15 ans et pour un montant total de plus de 2 milliards d'euros auprès de la RATP, mandatée par le STIF et la SGP pour les trains de la ligne 14. La première tranche ferme, qui porte sur 35 rames, s'élève à 520 millions d'euros financés à 100% par le STIF. Elles sont destinées à équiper la ligne 14 du métro, exploitée par la RATP, dans le cadre de son prolongement au nord et pour permettre un accroissement de capacité de la ligne (les nouvelles rames à 8 voitures remplaceront les rames existantes à 6 voitures). Par la suite ces nouveaux métros viendront équiper les lignes 4, 11 et 14 quand cette dernière sera prolongée au sud du Grand Paris Express jusqu'à Orly.

Après un travail collaboratif en accord avec le STIF, la RATP et la SGP, le design du métro MP14 propose des formes épurées, une signature lumineuse particulière et une cohérence visuelle avec les portes palières en station. Ce métro respecte la plateforme design définie par le STIF pour l'ensemble du matériel roulant d'Île-de-France et sera aux couleurs du STIF et de la RATP sur sa livrée. Les aménagements intérieurs, conçus pour améliorer le voyage des passagers, ont été dessinés autour de la thématique de l'alcôve, créant à la fois convivialité ou intimité. De vastes zones d'accueil proposent une accessibilité à tous les passagers, avec des espaces dédiés et des sièges en forme de « boomerang » améliorant la fluidité et la capacité des rames. MP14 possède également un éclairage LED efficacement réparti dans le métro afin de donner un sentiment de sécurité et ne permettre aucune zone d'ombre. Les appuis et points de maintien sont conformes aux normes anti-basculement³ et renforcent le confort au sein de la rame. Les ventilations chaude et réfrigérée permettront de ressentir une sensation de bien-être quelle que soit la saison et la température à bord.

MP14 propose également une vidéo-protection complète et l'information dynamique à bord.

MP14 permet de maîtriser les coûts tout au long du cycle de vie du train. Le freinage 100% électrique du métro permet de récupérer l'énergie et de la réinjecter sous forme d'électricité dans le réseau, tout en limitant les particules fines émises par les organes du frein mécanique. Ce système permet de réduire jusqu'à 20% la consommation énergétique des rames et la pollution de l'air, par rapport au dernier matériel roulant pneu (MP05) mis en service sur le réseau.

« Nous sommes fiers de dévoiler ce métro dernière génération, référence en matière de mobilité durable, que les parisiens apprécieront pour son confort et sa fiabilité. Toute la filière ferroviaire française s'est mobilisée autour d'un produit performant, compétitif et innovant qui donnera entière satisfaction aux franciliens et nous l'espérons concrétisera dans d'autres commandes pour répondre à ses besoins », déclare **Henri Poupart-Lafarge**, Président Directeur Général d'Alstom.

¹ STIF : Syndicat des Transports d'Île-de-France.

² RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens.

³ Norme ISO 7176-1:2014.

La majorité des douze sites d'Alstom en France participent à ce projet: Valenciennes pour les études, l'intégration et la validation et les essais, le Creusot pour les bogies, Ornans pour les moteurs, Villeurbanne pour l'électronique embarquée, Aix-en-Provence pour l'informatique de sécurité, **Tarbes pour la traction**, Reichshoffen pour les études de collision et Saint-Ouen pour le design. Grâce à ce projet, plus de 2 000 emplois sont pérennisés en France chez Alstom et ses fournisseurs.

« Je me suis engagée à réaliser la révolution dans les transports avec le renouvellement de 700 rames de trains et RER d'ici 2021. Je n'oublie pas non plus le métro. Avec le MP14, ce sont potentiellement plus de 200 rames qui pourront être changées, pour plus de 2 milliards d'euros. Cela représente près d'un tiers du matériel roulant du métro d'Île-de-France. Les Franciliens pourront donc constater la qualité du design de ces nouvelles rames de métro, notamment en 2019 sur la ligne 14, puis sur la ligne 11 prolongées où roulent aujourd'hui des rames conçues il y a près de 60 ans », ajoute **Valérie Péresse**, Présidente du conseil régional d'Île-de-France et Présidente du Conseil du STIF.

Pour **Elisabeth Borne**, *« l'arrivée du MP14 symbolise la modernisation accélérée des réseaux de la RATP pour offrir plus de confort et plus de services à nos voyageurs. Ce nouveau matériel roulant, économe en énergie et équipé de Leds, répond à la priorité donnée par la RATP à la ville durable. Le MP14 propose dans chaque voiture six places pour personnes à mobilité réduite ainsi qu'un emplacement pour fauteuil roulant dans chaque voiture d'extrémité. Les nouvelles rames de la ligne 14 seront entretenues par la RATP dans un nouveau site de maintenance et de remisage situé à Saint-Ouen».*