

COMMUNIQUE DE PRESSE

Paris, le 30 mai 2013

LE NOUVEAU SITE DE MAINTENANCE DE MONTROUGE (92) INAUGURE

LA MODERNISATION DES ATELIERS DE MONTROUGE PERMET D'ENTREtenir DE NOUVELLES RAMES PLUS MODERNES ET D'INTERVENIR PLUS RAPIDEMENT SUR LES TRAINS

Les nouveaux ateliers de maintenance de Montrouge (Hauts-de-Seine) ont été inaugurés aujourd'hui par Bénédicte Tilloy, directrice générale de SNCF Transilien.

Ce site rénové permet d'entretenir les nouvelles rames à deux étages plus modernes, fiables, spacieuses et confortables qui remplaceront d'ici 2016 les derniers « petits gris » circulant entre Paris et Sèvres sur la ligne N (réseau de Paris Montparnasse). Depuis début 2012, plus de la moitié des « petits gris » a déjà été radiée et remplacée par des trains à deux niveaux. Fin 2016, le parc de la ligne N sera totalement rénové (voir annexe 1).

La modernisation des ateliers de Montrouge permet également d'intervenir plus rapidement et plus efficacement sur les rames de la ligne N pour les remettre en service le plus vite possible de façon à garantir une meilleure régularité des trains.

Les autres sites de maintenance et de nettoyage des lignes N et U (La Défense – La Verrière), à Trappes, Rambouillet (Yvelines) et Dreux (Eure-et-Loir), ont aussi bénéficié ou bénéficieront prochainement de nombreux investissements améliorant les conditions d'entretien des trains 24h/24 et 7j/7 (voir annexe 2).



Les nouvelles voies de garage et les nouveaux équipements de Montrouge permettent de garer et d'entretenir des rames à deux niveaux / Crédit : SNCF

Depuis 2009, l'organisation de la maintenance des trains de la ligne N a été optimisée pour adapter les méthodes de travail de SNCF aux contraintes de la zone dense spécifiques à l'Île-de-France : travail 24/24 et 7/7, intensification de l'entretien en bout de ligne, interventions de dépanneurs mobiles, etc.

Cet important programme de modernisation des trains et des sites de maintenance des lignes N et U a nécessité un investissement de près de 60 millions d'euros financé par SNCF et le STIF. Il a déjà permis d'améliorer significativement le confort et la ponctualité des 170 000 voyageurs quotidiens de ces deux lignes de l'ouest parisien : la disponibilité du parc a augmenté de 17% entre 2009 et 2012. Les dysfonctionnements liés au matériel ont diminué de 50% entre 2010 et 2013.

Contact presse SNCF Transilien :

Vianney Repain

01 53 25 70 21

vianney.repain@sncf.fr



La modernisation des trains et des sites de maintenance des lignes N et U permet à SNCF Transilien d'améliorer sensiblement la qualité des transports de l'ouest parisien

ANNEXE 1 : LA MODERNISATION DES TRAINS CIRCULANT SUR LES LIGNES N ET U

LES TRAINS DE LA LIGNE N (RESEAU DE PARIS MONTPARNASSE)

Deux types de rames circulent sur la ligne N : les rames à deux niveaux VB2N (Voiture Banlieue à 2 Niveaux) et les « petits gris » (Z5300). Depuis début 2012, la moitié des « petits gris » a été radiée et remplacée par des VB2N.

Les derniers Z5300 encore en circulation entre Paris et Sèvres seront remplacés par des VB2N d'ici 2016.

Le remplacement des « petits gris » par un matériel plus moderne, fiable et confortable améliore sensiblement la qualité des transports :

- les VB2N (1780 places) sont plus spacieux que les Z5300 (1588 places) soit 11% de places supplémentaires
- ils permettent également de mieux informer les voyageurs en indiquant de manière visuelle et auditive la destination du train, les gares desservies et la prochaine gare d'arrivée
- d'ici la fin 2013, l'intégralité des VB2N de la ligne N disposera d'un nouvel outil d'information qui permettra de prendre la parole dans les trains directement depuis la tour de contrôle de la ligne, le Centre opérationnel Transilien (COT), pour informer en temps réel les voyageurs en situation perturbée. Cet outil est financé par le STIF à hauteur de 3 millions d'€.

Ces VB2N sont tractées par des locomotives BB 27300 achetées à l'état neuf en 2006 et 2007 ainsi que par des locomotives BB 7600 livrées depuis juin 2012, rénovées et adaptées aux contraintes d'exploitation en Île-de-France.

Le remplacement des « petits gris » par les VB2N s'élève à 19 millions d'€, financés par SNCF.



*Les rames à 2 étages VB2N (à gauche) sont plus spacieuses, confortables et modernes que les Z5300 (à droite)
Crédit : SNCF*

LES TRAINS DE LA LIGNE U (LA DEFENSE – LA VERRIERE)

Un programme de rénovation des trains de la ligne U a également été lancé.

Le parc de la ligne U est constitué de rames à deux niveaux appelées Z2N (rames automotrices à 2 niveaux). Près de 60% a été aujourd'hui rénové, relooké et équipé de vidéo-protection ainsi que du système d'information à bord sur des écrans et dans la sono. Les dernières rames seront entièrement rénovées d'ici la fin 2015.

L'ensemble des trains de la ligne U seront équipés à partir de 2016 du nouvel outil d'information en temps réel.



La ligne U est desservie par des Z2N en grande partie rénovés (Crédit : M. Caremantrant / SNCF)

ANNEXE 2 : LA MODERNISATION DES SITES DE MAINTENANCE DES LIGNES N ET U

SNCF Transilien et le STIF ont décidé d'investir ces derniers mois près de 37 millions d'€ dans la modernisation des sites de maintenances des lignes N et U pour optimiser les conditions d'entretien des rames, assurer une maintenance continue et ainsi améliorer la régularité des trains.

Ce vaste programme a permis de moderniser deux sites du Technicentre Paris Rive Gauche, Montrouge (Hauts-de-Seine) et Trappes (Yvelines), ainsi que de développer la maintenance et le nettoyage de nuit sur les sites de Rambouillet (Yvelines) et de Dreux (Eure-et-Loir).

LA MODERNISATION DES ATELIERS DE MONTROUGE

Les travaux menés sur le site de Montrouge ont permis de :

- construire cinq nouvelles voies de garage de plus de 200 mètres pour accueillir les VB2N
- rallonger (11 mètres) l'une des voies d'entretien pour intervenir directement sur toute la longueur des VB2N qui arrivent en atelier
- installer huit nouvelles nacelles élévatrices pour intervenir rapidement sur la toiture des trains (maintenance et remplacement de groupes de climatisation, de pantographes...) et les faces latérales

La modernisation des ateliers de Montrouge a été financé par SNCF à hauteur de 10 millions d'€.

Ce sont 190 agents qui travaillent sur le site de Montrouge, ouvert 7j/7 depuis 2009.



La modernisation des ateliers de Montrouge permet d'optimiser la maintenance des rames, en toiture et sous caisse

LA MODERNISATION DU CENTRE DE MAINTENANCE DE TRAPPES

Sur le site de maintenance de Trappes, une unité spéciale de 33 agents peut désormais équiper d'anti-enrayeurs les VB2N de la ligne N. Toutes les rames en seront pourvues d'ici la fin 2014. Ce nouvel équipement permettra de préserver le parc de la ligne en automne et ainsi d'améliorer la ponctualité à cette période de l'année.

La principale cause d'irrégularité en automne est due aux intempéries : les feuilles mortes forment sur les rails une pâte compacte qui diminue l'adhérence des trains au freinage. Ce phénomène bloque alors les roues ce qui les détériore. Il faut alors emmener les rames en atelier pour réparer les roues.

L'équipement en anti-enrayeurs de 100 rames du RER D a permis de passer de 400 trains touchés par ce phénomène à seulement 80 en deux ans.

L'implantation de la chaîne industrielle permettant d'équiper les VB2N d'anti-enrayeurs a coûté 14 millions d'€ financés par SNCF et le STIF.

Pour améliorer la maintenance des trains, SNCF et le STIF vont également investir 12 millions d'€ dans la création à Trappes d'un « bâtiment d'intervention rapide » sur les rames pour réaliser certaines opérations de maintenance dans des délais beaucoup plus courts qu'aujourd'hui.

Le site de maintenance de Trappes accueille 140 agents.



Le site de Trappes peut désormais équiper d'anti-enrayeurs les VB2N pour éviter la dégradation des roues à l'automne