LE MF19, MÉTRO NOUVELLE GÉNÉRATION, ARRIVE SUR LA LIGNE Ⓜ 10

DOSSIER DE PRESSE - OCTOBRE 2025

© Alstom - Samuel DHOTE

1 UNE RÉVOLUTION POUR LE MÉTRO FRANCILIEN 2

2 LES CARACTÉRISTIQUES DU NOUVEAU MÉTRO 4

3 UN DESIGN MODERNE ET RECONNU POUR SA QUALITÉ 7

4 UNE MODERNISATION SANS PRÉCÉDENT DU RÉSEAU «HISTORIQUE» 8

5 UNE MOBILISATION TOTALE DES ÉQUIPES 12

ALSTOM RATP îledeFrance mobilités

1. Une révolution pour le métro francilien

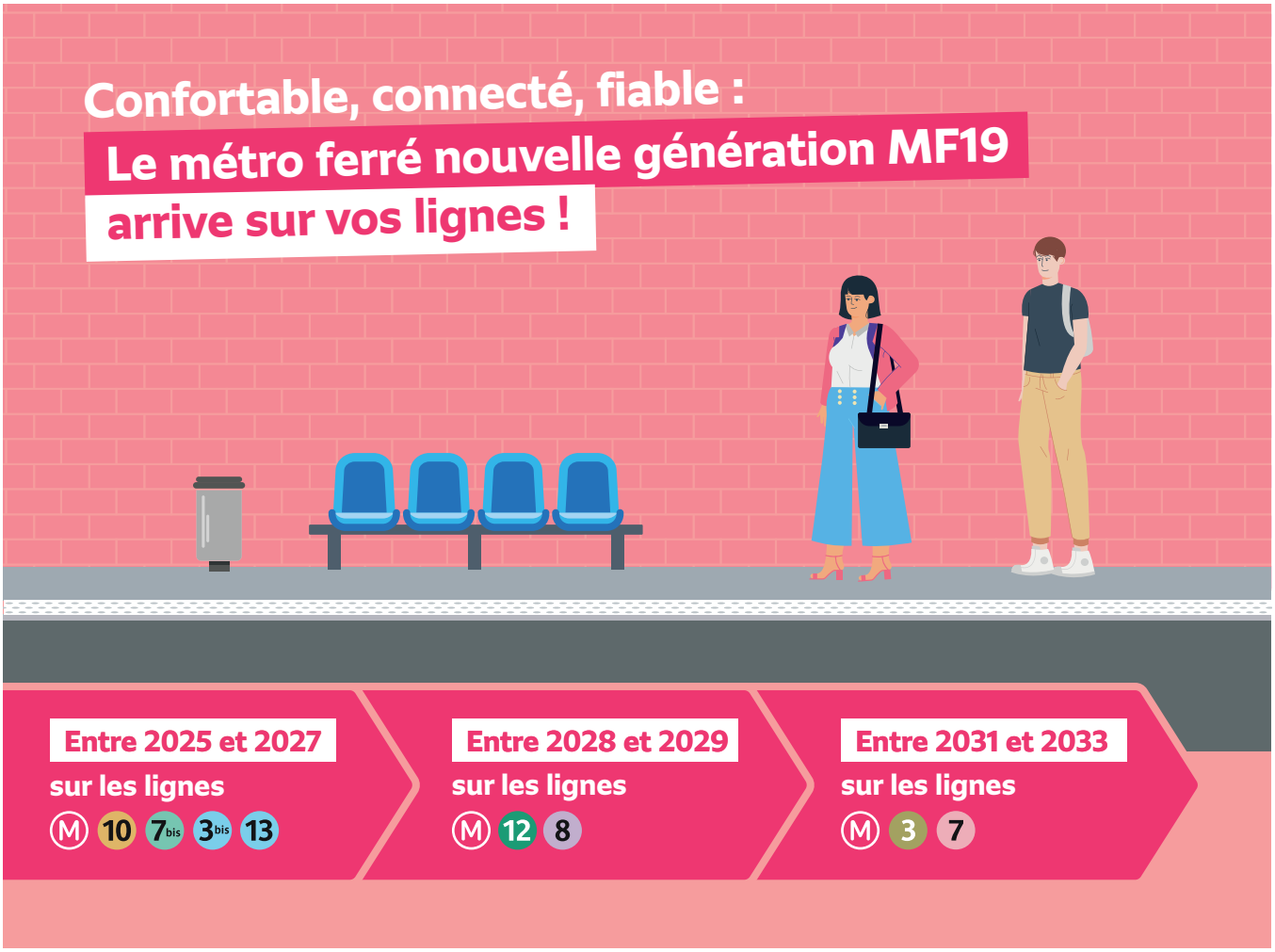
Depuis 2016, Île-de-France Mobilités investit massivement pour renouveler l'ensemble du matériel roulant afin d'offrir aux Franciliens un réseau moderne et fiable : 12,5 milliards d'euros pour les trains et 4,9 milliards d'euros pour les métros. Grâce à ce financement, un métro nouvelle génération, le MF19, arrive sur la ligne 10 le 16 octobre 2025.

Ce métro circulera d'ici 2033 sur les lignes 10, 7bis, 3bis, 13, 12, 8, 3 et 7, soit 50 % des lignes de métro qui seront entièrement renouvelées.

Alors que les lignes disposant d'un matériel sur pneumatiques ont vu leur matériel roulant rajeunir, notamment avec l'arrivée du MP14 sur les lignes 4, 11 et 14, le matériel roulant « fer » nécessitait un investissement important pour renouveler les rames MF67, MF77 et MF88, bientôt en fin de vie.

Pour cette raison, Île-de-France Mobilités finance à 100% un nouveau matériel roulant, le MF19. Né d'une collaboration entre RATP, Alstom et Île-de-France Mobilités, ce matériel remplacera progressivement les trains en circulation sur 8 des 16 lignes du métro parisien.

Plus capacitaire, plus écologique, plus accessible et plus confortable, ce métro incarne la révolution des transports lancée en 2016 par Île-de-France Mobilités sous l'impulsion de sa présidente, Valérie Pécresse, et s'inscrit dans la stratégie de l'autorité organisatrice de faire du réseau de transport francilien le plus moderne du monde à horizon 2030.



Focus sur M 10

À compter du 16 octobre 2025, la ligne 10 du métro parisien, opérée par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités, devient la première à accueillir le nouveau matériel roulant MF19, conçu et fabriqué par Alstom. Cette évolution marque une étape importante pour les 140 000 voyageurs quotidiens de la ligne, qui empruntaient jusqu'ici les rames MF67.

La mise en service de la première rame sera suivie d'un déploiement progressif des rames. D'ici à l'été 2027, les 30 rames MF67 seront entièrement remplacées par 30 rames MF19, offrant aux voyageurs une expérience modernisée et plus confortable.

Pour permettre cette mise en service, en complément des essais menés chez Alstom, un programme d'essais intensif de neuf mois a été mené sur la ligne 10 ainsi que sur d'autres lignes du réseau, optimisé avec 3 trains d'essais. Ces essais ont permis de valider les performances du matériel roulant et de ses systèmes, notamment l'assistance à la conduite et l'information voyageurs, afin de garantir un haut niveau de sécurité et de fiabilité avant la mise en service.

Le MF19 en quelques chiffres

Jusqu'à
410 trains sur 8 lignes de métro

600 millions de voyageurs
chaque année dans ces nouvelles rames

Jusqu'à
7 milliards d'euros investis par Île-de-France Mobilités
- 3 milliards d'euros pour renouveler tout le matériel
- 4 milliards d'euros pour adapter et moderniser les ateliers, infrastructures, systèmes d'exploitation...

Un déploiement échelonné de
2025 à 2034

Déploiement progressif des
30 rames
prévues sur M 10 entre 2025 et 2027

© Brice Perrin - Île-de-France Mobilités

2. Les caractéristiques du nouveau métro

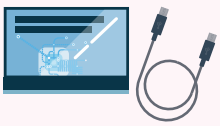
Le MF19 est le fruit d'un travail de réflexion et de conception associant Île-de-France Mobilités, Alstom et la RATP. L'implication de la RATP, à travers l'expertise de ses agents qui connaissent le métro parisien dans toutes ses dimensions, infrastructures, exploitation, maintenance, etc. a été déterminante pour concevoir un matériel parfaitement adapté aux réalités du réseau et à ses contraintes d'exploitation et pour préparer à vivre les 40 à 60 prochaines années. Cette démarche collaborative a permis de développer un métro disposant de nombreux atouts, tant sur le plan écologique, que sur celui du confort ou de l'information voyageurs.

Un métro + écologique

Eco-conçu, le MF19 a été réfléchi dès sa conception pour être plus respectueux de l'environnement tout au long de son cycle de vie. Les futures rames sont ainsi composées à 20 % de matériaux recyclés et sont revalorisables en fin de vie à hauteur de 98 %. Elles consommeront près de 25 % d'énergie en moins que les rames actuellement en service grâce notamment au freinage 100 % électrique et à son système lumineux LED. Le freinage électrique permettra par ailleurs une meilleure capacité à freiner électriquement lors des arrivées en station.

Un métro + connecté

Grâce à ses nombreux écrans d'information voyageurs en temps réel, les voyageurs pourront voir le nom de la prochaine station desservie, mais également l'ensemble des informations utiles : correspondances, perturbations, sorties, etc. Par ailleurs, le MF19 dispose de ports USB pour le chargement des appareils électriques.



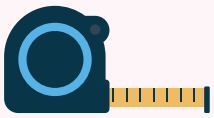
Un métro + évolutif

Modulable, le métro MF19 existe en trois longueurs de rame, peut être converti d'une conduite manuelle à une conduite automatique et dispose de deux schémas d'aménagement intérieur pour s'adapter aux besoins d'emport et évolutions des différentes lignes qu'il équipera.

Un métro + confortable

le MF19 dispose d'une ventilation réfrigérée garantissant un confort supérieur pour les voyageurs. Il est également équipé de sièges confortables et d'une ambiance lumineuse naturelle. Il offre ainsi un confort accru pour les voyageurs.

Un métro + spacieux



Composé de 4 à 5 voitures pour une longueur totale de 61 à 77,5 mètres de longueur, le MF19 permettra aux voyageurs de mieux se répartir dans la rame, notamment grâce à sa conception à intercirculation intégrale dite « boa », qui permet de cheminer à bord d'un bout à l'autre de la rame.

Un métro + accessible

Avec des espaces réservés pour les personnes à mobilité réduite, ce métro franchit une étape vers «le métro pour tous». L'information voyageurs sonore et visuelle ainsi que les portes élargies facilitent aujourd'hui la mobilité de tous les usagers.

Un métro + sécurisé

Grâce à la vidéoprotection à bord, les rames promettent aux usagers des trajets plus sûrs.

De plus, avec un modèle dit « standard » pour 8 lignes de métro, une nouveauté dans l'histoire du métro, d'importantes économies sont aussi réalisées dans la conception avec les études et l'ingénierie, ainsi que pour l'exploitation avec une maintenance optimisée et un matériel qui s'adapte à toutes les lignes.

La carte d'identité du MF19

© Brice Perrin - Île-de-France Mobilités

Type

Métro ferré à freinage électrique

Taille

4 à 5 voitures de 61 à 77,5 mètres

Mise en service

Progressive à partir de **fin 2025, d'abord sur la ligne** M 10 **puis sur les lignes :**

M 7bis 3bis 13 12 8 3 7

La commande

410 trains pour plus de 3 milliards d'euros

Accessibilité

Portes élargies avec comble lacune, emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite, information voyageurs sonore et visuelle

Signes distinctifs

Ventilation réfrigérée, vidéoprotection et prises USB à bord

Focus sur la capacité du MF19

Le MF19 a été conçu selon différentes configurations pour s'adapter aux spécificités, évolutions et besoins de chaque ligne de métro et notamment à leur fréquentation.

Concernant l'aménagement intérieur, deux configurations ont été retenues :

Une version dite « confort »

146 places assises
102 sièges fixes et 44 assises relevables

Sur 586 places
(828 au plus fort de l'heure de pointe)

et une **disposition des sièges qui favorisent le confort**, sur le même standard que les MP14 de la ligne 11 (106 places assises fixes et 48 assises relevables). Cette version est compatible avec les besoins pour les lignes 3, 10 et 12.

Une version dite « capacitaire »

122 places assises
90 sièges fixes et 32 assises relevables

Sur 592 places
(844 au plus fort de l'heure de pointe)

qui **optimise les places debout**, favorise la fluidité des échanges en station, tout en conservant un bon niveau confort à bord (niveau de bruit, information voyageurs, luminosité...). Cette version sera exploitée sur les lignes 7, 8 et 13, qui sont très fréquentées.

La version « capacitaire » permettra concrètement de :

- **Gagner de l'espace**, avec 844 places au plus fort de l'heure de pointe, soit 18 places de plus dans les conditions les plus critiques.
- **Fluidifier la circulation des voyageurs à bord et lors des montées et descentes, de maîtriser les temps de stationnement à quai,** et donc d'éviter des retards. Par exemple, 4 secondes de retard prises au départ des stations les plus chargées en heure de pointe par une retenue de porte se traduisent par la perte d'un passage de métro sur une heure.
- **D'augmenter la capacité de transport de la ligne** de manière équivalente au passage d'un train supplémentaire par heure et par sens et ainsi d'avoir une meilleure résilience aux aléas.

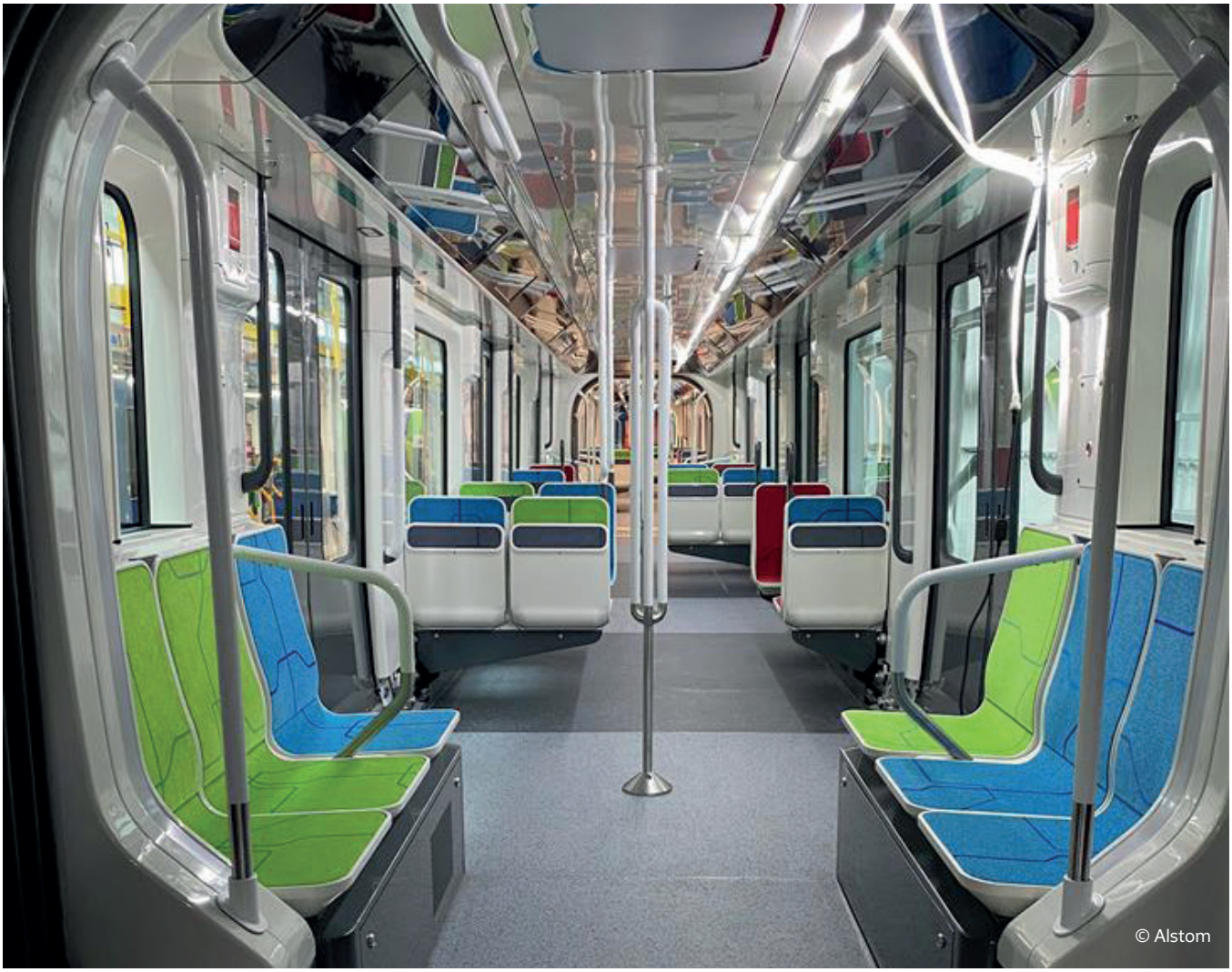
3. Un design moderne et reconnu pour sa qualité

Île-de-France Mobilités a fait du design de tous ses nouveaux matériels roulants un axe fort avec le soutien des opérateurs et des constructeurs.

Le renouvellement de tous les nouveaux métros, bus, trams et trains est pensé pour améliorer le confort des voyageurs et le sentiment de sécurité. Des couleurs à la lumière, la forme des sièges ou l'aménagement intérieur, tout est pensé pour qu'à chaque déplacement, le voyageur se sente le mieux possible avec ces aménagements communs à tous les modes qui lui donnent un sentiment familier.

C'est avec cette approche qu'a été pensé le MF19. Conçu pour relever les défis de demain, ce métro allie technologie de pointe et expérience utilisateur enrichie afin d'optimiser l'efficacité énergétique, réduire l'empreinte carbone, et améliorer l'accessibilité et le confort des voyageurs.

Récompensé par le label Janus de l'Industrie, le MF19 définit un nouveau standard pour le matériel roulant : un train modulable, symbole de modernité, conçu pour répondre aux enjeux de demain et aux besoins d'aujourd'hui. Label d'excellence qui récompense chaque année le travail de design industriel des entreprises et des collectivités, le Janus de l'Industrie a choisi de mettre en avant le travail d'Île-de-France Mobilités, de la RATP et d'Alstom (constructeur du métro) en 2024, pour leur engagement durable envers les conditions de voyage et l'environnement des voyageurs en Île-de-France.


© Alstom

4. Une modernisation sans précédent du métro « historique »

Les sites de maintenance sont un maillon essentiel pour la sécurité ferroviaire, la qualité de service et la régularité des métros au quotidien pour les voyageurs. Ils permettent d'assurer la réparation et la bonne tenue des métros exploités par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités pour assurer les objectifs de qualité de service et de ponctualité demandés par Île-de-France Mobilités aux opérateurs.

Le déploiement du nouveau métro MF19 repose sur l'expertise de la RATP et s'accompagne ainsi de la mise en œuvre d'un vaste plan de modernisation des lignes concernées avec la transformation des ateliers de maintenance et des systèmes d'exploitation. Véritable prouesse logistique et organisationnelle, cette phase de travaux est menée tout en assurant la continuité de la maintenance des trains et sans impact pour les voyageurs.

Des nouveaux ateliers de maintenance

Avec l'arrivée du MF19, le réseau de métro doit faire l'objet d'investissements massifs pour adapter l'ensemble des installations afin de permettre la circulation et l'entretien de ces nouvelles rames.
Or, les ateliers actuels, et conçus pour des matériels de conception différente, ne sont pas adaptés aux besoins de maintenance de ce nouveau métro.
En plus d'être adaptés aux nouveaux trains MF19, les ateliers modernisés sont également pensés pour s'adapter aux changements climatiques (récupération de chaleur, isolation ainsi que des toitures végétalisées, qui améliorent la qualité de vie au travail des agents et le cadre de vie du voisinage).

Sur les lignes 3, 3 bis et 7 bis, l'atelier actuel de Saint-Fargeau sera entièrement modernisé pour assurer l'entretien des 62 rames de ces trois lignes. Pour cela, la RATP prévoit la démolition de l'atelier actuel et la construction d'un nouvel atelier à cinq voies. Ce site sera aussi équipé d'une passerelle à altimétrie variable (PAV), technologie innovante qui offre une plus grande flexibilité et un meilleur confort aux équipes de maintenance qui interviennent sur les équipements situés en toiture ou en hauteur sur les façades des trains.

Tout comme l'atelier de Saint Fargeau, l'atelier Vaugirard de la ligne 12 est déconstruit puis reconstruit entièrement pour accueillir les MF19 de la ligne. Cette reconstruction est réalisée tout en maintenant l'exploitation des trains de la ligne.

La ligne 7 dispose actuellement d'un atelier de maintenance, situé à Porte de Choisy, pour les 71 trains MF77 récemment rénovés. Mais l'exiguïté et la vétusté des installations des bâtiments de l'atelier (construit en 1931 et modernisé dans les années 1970) ne permettent pas de le conserver pour entretenir le MF19. Pour le remplacer, un nouvel atelier sera construit à la Courneuve pour entretenir les rames des lignes 7 et 10. D'ici à sa mise en service, les MF19 de la ligne 10 seront maintenus à l'atelier de Boulogne (ligne 9).

Les ateliers de maintenance d'Auteuil (ligne 10), de Pleyel (ligne 13), et de Javel, (ligne 8) seront transformés en Centre de Dépannage des Trains (CDT) : les CDT permettent des interventions rapides afin de réparer les rames et de les rendre à nouveau disponible pour l'exploitation et les usagers

Sur la ligne 8, un nouvel atelier de maintenance à Créteil Valenton pour la ligne 8 verra le jour, ce qui permettra de réaliser la maintenance des trains de la ligne, ne pouvant plus être assurée sur le site de Javel, et ainsi de renforcer la fiabilité de la ligne. Ce site de maintenance sera conçu pour accueillir jusqu'à 22 rames en stationnement, grâce aux positions de garage situées sur la ligne en amont de l'atelier.

Enfin, sur la ligne 13, une extension de l'atelier de Chatillon sera créée, avec un nouveau hall 4 voies. La majorité des MF19 livrés par camion seront réceptionnés dans cet atelier, qui sera équipé de différentes innovations dont une passerelle à altimétrie variable ainsi que des heurtoirs mobiles, qui permettent un gain de temps significatif dans la réception des trains et renforcent la fluidité des opérations.

Mise en service des ateliers de maintenance pour le MF19

Lignes concernées	Nouvel atelier	Ateliers remplacés	Mise en service des ateliers
M 12	Vaugirard	Vaugirard (déconstuit puis reconstruit)	2024, 2027 et 2030
M 13	Chatillon	Pleyel → **Évolution en CDT***	2026
M 8	Créteil Valenton	Javel → **Évolution en CDT***	2029
M 3 3bis 7bis	Saint-Fargeau	Saint Fargeau (déconstruit puis reconstruit)	2030
M 7 10	La Courneuve	Porte de Choisy (7) → **Fermeture** Auteuil (10) → **Evolution en CDT***	2031

La préparation du programme MF19 est financée par Île-de-France Mobilités à hauteur de 7 milliards d'euros, dont plus de 800 millions d'euros pour la modernisation des ateliers de maintenance.

Des technologies pour améliorer la régularité des trains

Le déploiement des MF19 constitue aussi une opportunité pour **améliorer la qualité de service** avec la poursuite du déploiement des **systèmes de contrôle et de pilotage automatique (Octys)**. Le déploiement de ces systèmes sol-bord est rendu possible par le renouvellement des trains et contribuera à la performance des lignes concernées: **ponctualité, régularité, éventuels renfort d'offres.**

En 2021, la RATP a choisi Alstom pour fournir le système de signalisation Octys pour les lignes 10, 7bis, et 3bis. Alstom a livré le système Octys pour la ligne 10 dans le respect des délais prévus en amont de la mise en service du MF19.

Les lignes 5, 6, 9 et 11 sont déjà équipées de la solution Octys développée par Alstom pour la RATP.

Île-de-France Mobilités prévoit d'automatiser la ligne 13 d'ici 2035. Des MF19 conduite automatique seront déployés pour une **meilleure fluidité et une meilleure régularité** sur cette ligne régulièrement saturée en heure de pointe. 1,4 milliards d'euros seront investis par Île-de-France Mobilités pour la modernisation des lignes 8 et 13, qui sont des lignes actuellement très fréquentées et qui bénéficieront massivement de ces améliorations.

*Centre de dépannage des trains.

Automatisation de la ligne M 13
on en est où ?

Priorité d'Île-de-France Mobilités, l'automatisation de la ligne 13 a été votée par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, le 7 décembre 2022. Un projet colossal, qui nécessitera du temps, mais indispensable pour améliorer l'une des lignes les plus fréquentées. Une bonne nouvelle pour les voyageurs, qui verront également l'arrivée du MF19 en 2027.

Cette automatisation permettra :

Une meilleure régularité
de l'intervalle entre chaque train

L'augmentation de la fréquence
passage d'un train en moyenne toutes les 90 secondes.

La possibilité d'ajouter un train
de manière ponctuelle pour adapter le trafic suite à un incident ou à une fréquentation exceptionnelle.

Des façades vitrées (portes palières)
qui sécurisent les quais et réduisent le nombre d'incidents, pour une ligne plus fiable.

Une meilleure information trafic
en temps réel à bord des trains et sur les quais.

Des espaces plus spacieux et plus confortables

L'arrivée du MF19 en 2027 en version avec cabine de conduite constitue la première étape avant l'automatisation de la ligne 13, prévue à horizon 2035.

La RATP a attribué à Siemens Mobility le contrat pour l'automatisation de la ligne 13, et Siemens Mobility fournira un système de dernière génération déjà en service sur les lignes 1, 4 et 14.

Modernisation de la ligne M 13
on vous dit tout !

Modernisation en 2 étapes :

1 De nouveaux métros : les MF19

2027

- **+ d'espace pour les voyageurs** (+ 5 % de capacité d'accueil*)
- **+ de fiabilité**
- **+ de confort**

2 Automatisation totale de la ligne

2035

- **Encore + d'espace pour les voyageurs** (+ 13 % de capacité d'accueil*)
- **5 trains en + par heure**
- **Des portes palières en station** pour + de sécurité et - d'incidents
- **Adaptation du trafic en temps réel** pour minimiser les perturbations

* Par rapport au MF77 actuel.

Des infrastructures rénovées

Afin d'accueillir le nouveau matériel roulant, les lignes concernées font l'objet de modernisations incluant notamment l'adaptation des infrastructures et des systèmes existants (mise au gabarit, signalisation, alimentation, installations de maintenance, de garage et de nettoyage, ...) et ce bien en amont des mises en service, chaque ligne nécessitant en moyenne sept années de travaux.

La mise au gabarit concerne les adaptations à réaliser au niveau de la voie et des infrastructures pour permettre la circulation du MF19. À titre d'exemple, certains quais de la ligne 10 sont prolongés par des estacades dans les tunnels pour accueillir au mieux les trains MF19, légèrement plus longs que les MF67 actuellement en service. Ces aménagements contribueront également à améliorer le confort et l'accessibilité des MF67 de la ligne. L'adaptation des voies représente ainsi 3 ans de travaux sur la ligne 10.

La modernisation des lignes intègre également une refonte de la signalisation ferroviaire.

L'arrivée du matériel roulant MF19 et l'implémentation de nouveaux systèmes nécessitent une adaptation des postes de signalisation sur les zones concernées.

Enfin, il est nécessaire de mettre en comptabilité l'alimentation électrique du MF19 demandant une puissance plus importante que les matériels actuels, pendant la phase d'accélération et lors des tests effectués lors des opérations de maintenance.

Le déploiement du MF19 se prépare également sur les autres lignes du réseau :

- **Ligne Ⓜ 13** : En prévision de l'arrivée des premières rames à l'horizon 2027, une opération de rehaussement des quais a été menée à l'été 2025, dans les stations Pernety et Gaîté. Cette intervention est indispensable pour garantir l'accessibilité des nouvelles rames et permettra à terme l'installation de portes palières dans le cadre de l'automatisation de la ligne.
- **Ligne Ⓜ 8** : La préparation de l'arrivée de ce métro nouvelle génération, prévue à l'horizon 2029 a également déjà commencé. Des travaux d'adaptation des infrastructures, indispensables au déploiement des rames, ont été réalisés durant l'été 2025. Réalisés de nuit, ils comprennent des modifications du plan de voie, des interventions sur la signalisation, la pose de chemins de câbles et d'équipements en tunnel, ainsi que des relevés topographiques pour l'implantation des futurs systèmes d'exploitation.
- **Ligne Ⓜ 12** : Des travaux ont été réalisés courant 2025 pour pouvoir accueillir une nouvelle machine à laver adaptée aux rames MF19, en vue de leur mise en service à partir de 2028.

© Brice Perrin - Île-de-France Mobilités

5. Une mobilisation totale des équipes

La mise en service du MF19 marque une étape majeure pour l'ensemble des partenaires.

Pour Alstom, ce jalon est la concrétisation de plusieurs années de développement, fabrication et essais, menés en collaboration avec la RATP et Île-de-France Mobilités. Plus de 2 300 collaborateurs Alstom répartis sur 8 sites en France contribuent à ce projet d'envergure pour l'Île-de-France. Les équipes sont à pied d'œuvre pour accompagner la mise en service et poursuivre la production des rames selon le planning défini. Pour accompagner la montée en cadence, une nouvelle ligne de production a été récemment ouverte sur le site Alstom de Valenciennes, dans les Hauts-de-France.

Le déploiement du MF19 constitue un défi technique majeur, mobilisant depuis plusieurs années l'ensemble des expertises de la RATP : maintenance, maîtrise d'ouvrage, exploitation, infrastructures, ingénierie, etc. Cette mobilisation collective a déjà permis de mener à bien les travaux, essais et opérations nécessaires à l'intégration du MF19 sur la ligne 10, permettant ainsi la mise en service de la première rame dans les délais impartis.

Grâce à l'engagement des équipes, la modernisation et la préparation de l'arrivée du MF19 se poursuit déjà sur les autres lignes, tout en maintenant une continuité du service et en minimisant l'impact sur les voyageurs du réseau opéré par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités, malgré des contraintes fortes, notamment logistiques, tant en ligne que dans les ateliers.

Au-delà de cette mobilisation, la montée en compétence des agents constitue un levier essentiel pour la réussite de ce projet d'envergure. Des formations sont dispensées aux équipes de maintenance et aux conducteurs sur ce matériel nouvelle génération, qui représente un véritable saut technologique en comparaison avec les rames des MF67, MF77 et MF88.

© Brice Perrin - Île-de-France Mobilités

Comment acheminer ces rames de Valenciennes jusqu'à Paris ?

© Copyright Alstom – Île-de-France Mobilités – RATP – Avant-Première

Pour la première fois depuis 40 ans, un métro est acheminé par voie ferrée.

En effet, habituellement les nouvelles rames de métro sont démontées en tronçons pour être acheminées par la route puis remontées sur place.

Toutefois, comme le centre de maintenance et de remisage des Ateliers de la Villette est directement relié au réseau ferré national, la RATP et Alstom ont choisi d'acheminer une partie des MF19 par voie ferrée.

Concrètement, cela permet :

Un gain de temps important

Par voie ferrée, le métro n'a pas besoin d'être démonté puis assemblé

Une réduction significative des émissions de CO_2

par rapport au transport routier

Les ateliers de la Villette ne pouvant toutefois recevoir toutes les rames, le reste sera acheminé par la route et livré dans l'atelier de la ligne 5 à Bobigny, en attendant la mise en service du nouveau hall de maintenance des trains de la ligne 13 situé à Chatillon.

Contacts Presse :

Île-de-France Mobilités :
contactpresse@iledefrance-mobilites.fr

RATP :
servicedepresse@ratp.fr

Alstom :
philippe.molitor@alstomgroup.com
pauline.le-caro@alstomgroup.com