

Le MS61 est, avec le MI84 et le MI2N, l'un des trois matériels en circulation sur la ligne A du RER. Mis en service entre 1967 et 1980, il va faire l'objet d'une rénovation. L'unité RER du département MRF a emporté un tiers du marché et les élus du CDEP ont été consultés le 17 février 2005 sur la mise en place du chantier à l'Atelier de Maintenance Patrimoniale (AMP) de Sucy.

Chantier de rénovation du MS61

En octobre 2000, le conseil d'administration de la RATP se déterminait en faveur d'une politique de rénovation/renouvellement de ses matériels roulants.

L'opération de rénovation du MS61 s'y inscrit. Lors d'une présentation générale du dossier au CDEP MRF en mars 2003, il était indiqué que sur les 125 éléments en circulation, seuls 91 éléments (de trois voitures) seraient rénovés. Agés de 25 à 38 ans, ils ont déjà été l'objet de plusieurs interventions de modernisation. L'objectif de l'opération est de prolonger l'usage de ce matériel de dix ans avec un âge moyen du parc à la réforme de 45 ans. La rénovation était initialement prévue sur les années 2004-2006 concomitamment à la livraison de nouveaux MI2N pour permettre le retrait du matériel à traiter. Le marché était évalué à 72 M€, et devait être attribué par tranche, à l'unité RER du département MRF et/ou à des opérateurs privés, après comparaison des offres.

Finalement, la part des travaux de rénovation dévolue aux ateliers de MRF se situera au niveau du tiers. C'est ce chantier qui a été présenté aux élus du CDEP début 2005, soit près de deux ans après le cadrage de l'opération. 30 éléments seront rénovés par l'AMP de Sucy, les 60 autres le seront par un rénovateur extérieur, ACC, à Clermont Ferrand. L'ensemble de l'opération enregistre un an de retard, essentiellement dû aux difficultés de mise au point de l'élément de présérie. Son

achèvement à Sucy fin 2004 a lancé la série, qui devrait se clore en 2007 pour ACC et en 2008 pour l'AMP. Les opérations réalisées consistent pour l'essentiel en l'implantation d'une unité de ventilation intégrant la ventilation réfrigérée et le chauffage dans la loge de conduite, la modification du pupitre de conduite, et côté voyageurs, de nombreuses modifications de l'habillage intérieur ainsi que des opérations de design extérieur. A noter entre autres, la mise en place du système SISVE (Système d'Information Sonore et Visuelle Embarqué), de l'EPE (Enregistreur de Paramètres d'Exploitation), le désamiantage des groupes de chauffage et des rhéostats de traction et la suppression de certaines pièces amiantées. Sur ces deux derniers points, des dispositions particulières sont prévues en lien avec le CHSCT. Sur quatre ans, l'effectif moyen nécessaire a été évalué à 37 équivalents agents pour réaliser la rénovation et les opérations associées (AMP), et à 4 équivalents agents pour la préparation des trains et la remise en service (AM des Trains).

S'exprimant sur le dossier lors de la séance du 17 février 2005, les élus du CDEP MRF ont regretté de n'être consultés que très tardivement au regard du lancement du chantier. Ils se sont également interrogés sur la pertinence de l'opération elle-même : des

travaux d'une telle ampleur sur un matériel aussi ancien, déjà maintes fois remis à niveau techniquement, voire rénové, ne leur ont pas semblé être la réponse la plus adaptée et surtout la plus ambitieuse face aux défis auxquels sont confrontés les transports collectifs en Ile-de-France. Ils se sont toutefois félicités qu'une partie non négligeable de cette rénovation revienne à la maintenance RATP, démontrant ainsi le savoir-faire de MRF et contribuant au développement de ses activités. Pour autant, ils auraient souhaité être consultés sur le projet global afin de pouvoir se prononcer sur les choix techniques et économiques opérés, et notamment sur le niveau des efforts de productivité consentis. Insistant toujours pour que les moyens humains, matériels et industriels correspondent aux développements de la charge de travail, les élus ont déclaré qu'ils resteront extrêmement vigilants sur le niveau des effectifs dédiés à cette activité, leur gestion et leurs conditions de travail, s'agissant pour l'essentiel d'effectifs non attachés à l'AMP mais rattachés aux ressources humaines centralisées.

Ils ont enfin souligné la nécessité de mettre en place un plan de formation spécifique, la seule formation en double au poste de travail prévue par la direction ne pouvant suffire à l'acquisition des connaissances complètes requises pour cette rénovation.