

## Le MF19, le métro ferré nouvelle génération d'Alstom, accueille ses premiers voyageurs sur la ligne 10 du métro parisien

- Le tout premier métro MF19 est entré en service sur la ligne 10, marquant le début d'une révolution pour le métro parisien.
- Voulue et financée à 100 % par Île-de-France Mobilités, le MF19 remplacera progressivement l'ensemble des rames des lignes 10, 7bis, 3bis, 13, 12, 8, 3 et 7, soit 3 générations de matériel roulant circulant sur 8 lignes différentes.
- Le système de contrôle de vitesse embarqué d'Alstom (programme Octys de la RATP) a été déployé dans les délais prévus sur la ligne 10 pour assurer la mise à niveau et améliorer la régularité de la ligne.

**16 octobre 2025** – Alstom, leader mondial de la mobilité durable et intelligente, célèbre la mise en service du tout premier MF19 sur la ligne 10 du métro parisien, avec Île-de-France Mobilités et la RATP. L'arrivée de ce nouveau matériel roulant, conçu et fabriqué par Alstom, incarne une avancée majeure pour la mobilité en Île-de-France.

### Un projet majeur pour le métro parisien

Financé à 100 % par Île-de-France Mobilités et exploité par la RATP, le MF19 vise à renouveler les rames des lignes 10, 7bis, 3bis, 13, 12, 8, 3 et 7. La ligne 10 est la première à accueillir ce métro ferré nouvelle génération.

« Nous assistons aujourd'hui à un moment historique pour les transports en Île-de-France : le MF19 va révolutionner le quotidien des voyageurs et transformer durablement le métro parisien. L'ensemble des collaborateurs d'Alstom qui ont œuvré sur ce projet peuvent être fiers de cette réussite, fruit d'une forte collaboration avec Île-de-France Mobilités et la RATP », a déclaré Frédéric Wiscart, Président d'Alstom France.

### Un métro conçu pour le confort des voyageurs

Véritable concentré de technologies, le MF19 offre aux voyageurs de nombreux équipements pour améliorer leurs trajets :

- **Confort** : ventilation réfrigérée, sièges ergonomiques et confortables, ports USB, ambiance lumineuse soignée avec un éclairage 100 % LED.
- **Espace** : intercirculation intégrale, dite « boa », permettant de se déplacer d'un bout à l'autre de la rame ; deux configurations modulables, une version « confort » et une autre « capacitaire », adaptées aux fréquentations et au trafic de chacune des lignes.
- **Accessibilité** : espaces réservés aux personnes à mobilité réduite, information voyageurs sonore et visuelle, portes élargies.
- **Information voyageurs** : nombreux écrans d'information en temps réel indiquant le nom de la prochaine station, mais également des informations pratiques (correspondances, perturbations, sorties, etc.).
- **Sécurité** renforcée grâce à la vidéoprotection.

### **Un métro conçu dès le départ pour répondre aux besoins des différentes lignes**

Le MF19 offre un haut niveau d'adaptabilité et de modularité afin de s'adapter aux besoins, contraintes et évolutions de huit lignes du métro parisien.

Dès le départ, toutes les configurations envisagées ont été développées. Le MF19 peut être doté de 4 ou 5 voitures et mesurer entre 61 et 77,5 m en fonction de la longueur des quais. Il est également proposé avec conduite automatique et avec cabine conducteur.

Les rames sont, de plus, conçues pour être configurables suivant les besoins capacitaires (avec plus ou moins de places assises).

Par ailleurs, les configurations et aménagements ont été conçus pour être réversibles afin de s'adapter aux évolutions des lignes. Ainsi, la cabine de conduite peut être remplacée par une cabine automatique et les trains pourront être transformés d'une version courte en version longue – et inversement.

### **Un système de contrôle de vitesse embarqué de dernière génération pour accompagner le MF19**

Pour assurer la mise à niveau de la ligne et la mise en service du MF19, le système de contrôle de vitesse embarqué d'Alstom, répondant au référentiel Octys de la RATP, a été déployé avec succès sur la ligne 10. Développé en partenariat avec la RATP, ce système s'appuyant sur la technologie CBTC<sup>1</sup> assure les fonctions de localisation et de contrôle de la vitesse, en répondant aux plus hauts standards de sécurité.

Le déploiement sur la ligne 10 s'inscrit dans une stratégie plus large menée par la RATP visant à équiper d'autres lignes. La RATP a également confié à Alstom l'équipement des lignes 7bis et 3bis du métro parisien avec cette technologie embarquée.

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

### **Un projet ambitieux mobilisant les expertises françaises d'Alstom**

2 300 collaborateurs Alstom, dont 700 ingénieurs, sont mobilisés sur le projet du métro MF19. Huit sites d'Alstom en France participent à la conception et à la fabrication du matériel roulant :

- les sites de Valenciennes-Petite Forêt et Crespin sont en charge des études, de la conception, de l'assemblage des rames, des tests/validations et de l'homologation ;
- les sites de Crespin et du Creusot produisent les bogies ;
- Ornans, les moteurs ;
- Tarbes, les équipements des chaînes de traction ;
- Toulouse, le développement des harnais électriques ;
- Villeurbanne, l'électronique embarquée ;
- et Aix-en-Provence, l'informatique de sécurité.

La production et la livraison des rames se poursuivent selon le planning demandé par Île-de-France Mobilités et la RATP. 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.

Les équipes d'Alstom accompagnent également la RATP pour la mise en service du MF19 sur les différentes lignes.

Enfin les sites Alstom d'Aix-en-Provence, Saint-Ouen et Villeurbanne contribuent au développement et au déploiement de la solution embarquée pour le programme Octys de la RATP.

Les métros MF19 font partie des solutions de métro Metropolis d'Alstom, leaders du marché, conçues pour permettre aux villes de respirer depuis plus de 60 ans. Plus de 80 clients dans le monde exploitent des métros fabriqués par Alstom.

ALSTOM™ et Metropolis™ sont des marques protégées du groupe Alstom.

---

<sup>1</sup> Communication-Based Train Control – Le CBTC ou gestion de train basée sur la communication, est un système de contrôle automatique du trafic ferroviaire qui s'appuie sur la communication continue entre le train et des ordinateurs chargés de piloter le trafic.

 **À propos  
d'Alstom**

Alstom contribue par ses engagements à un futur décarboné, en développant et favorisant des solutions de mobilité durables et innovantes appréciées des passagers.

Qu'il s'agisse de trains à grande vitesse, de métros, de monorails, de trams, de systèmes intégrés, de services sur mesure, d'infrastructures, de solutions de signalisation ou de mobilité numérique, Alstom offre à ses divers clients le portefeuille le plus large du secteur. Présent dans 63 pays et fort de plus de 86 000 employés de 184 nationalités, le Groupe concentre son expertise en matière de conception, d'innovation et de gestion de projet là où les solutions de mobilité sont les plus nécessaires. Coté en France, Alstom a réalisé un chiffre d'affaires de 18,5 milliards d'euros au cours de l'exercice clos le 31 mars 2025.

Ses quelque 13 000 employés en France sont détenteurs d'un savoir-faire destiné à servir les clients français et internationaux. Environ 30 000 emplois sont générés en France auprès de ses 4 500 fournisseurs français.

Connectez-vous sur [www.alstom.com](http://www.alstom.com) pour plus d'informations.

 **Contacts  
Presse**

Philippe MOLITOR – Tél. : +33 (0)7 76 00 97 79

[philippe.molitor@alstomgroup.com](mailto:philippe.molitor@alstomgroup.com)

Pauline LE CARO – Tél. : +33 (0)6 07 25 50 59

[pauline.le-caro@alstomgroup.com](mailto:pauline.le-caro@alstomgroup.com)