

Référence de votre question : 1081 René Meheux

Monsieur,

Suite à votre demande, j'ai le plaisir de vous adresser ci-jointe la réponse à la question que vous avez posée dans le cadre du débat public sur le projet de réseau de transport du Grand Paris.

Je vous remercie de votre participation à ce débat et tiens à vous assurer que la Commission particulière du débat public ne manquera pas de tenir compte de vos remarques dans le compte-rendu qu'il lui revient de produire, à l'issue du débat public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

**François Leblond**

**Président de la Commission particulière  
du débat public réseau de transport public  
du Grand Paris**

#### **Votre question :**

Sur le choix du matériel roulant. est-ce que la SGP en décidant du roulement sur pneu, a bien évalué le "coût global de possession" de rames de 8 voitures sur pneus, 16 bogies, 64 pneus de roulement et 64 pneus de guidage. N'oublions pas en plus les 30% de surplus de consommation d'énergie par rapport au roulement fer, selon des données connues de la RATP. il est évident que ce choix est guidé par l'intégration de la ligne 14 au système de transport et donc au tronçon commun ligne verte-ligne bleue entre Pleyel et Roissy, mais là on n'arrivera pas à conjuguer les fréquences prévues sur les deux lignes, sauf à faire un tunnel à 4 voies ou une rupture de charge à Pleyel, ce qui dans un cas comme dans l'autre enlève l'intérêt du roulement sur pneus pour les lignes vertes et rouge.

#### **La réponse de la Société du Grand Paris :**

Il est prévu que les trains des lignes vertes et bleues utilisent un tronç commun de 21 km entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport Charles de Gaulle. Le tracé présenté et chiffré dans le dossier du Maître d'Ouvrage comporte donc 2 voies sur ce tronçon.

Pour la ligne bleue, le choix du tracé soumis au débat public tient compte du roulement sur pneus de la ligne 14 pour son prolongement à l'aéroport Charles de Gaulle et à l'aéroport d'Orly. Ainsi, le dossier du maître d'ouvrage précise page 142 que « *le choix du mode de roulement sera lié à la structure d'exploitation qui sera définitivement adoptée sur les différents tronçons du réseau du Grand Paris, ainsi qu'au besoin d'homogénéité des systèmes et des matériels. Ainsi, un terminus à la gare de Pleyel pour tous les trains de la ligne bleue laisserait ouvert le choix du mode de roulement pour les trains de la ligne verte. Cette configuration entraînerait alors une rupture de charge pour les voyageurs de la ligne bleue à destination ou en provenance de Roissy, qui devraient effectuer une correspondance* ».

Toutefois ce sujet est ouvert à la discussion et ce ne sera qu'à l'issue du débat public, et sur la base de ce qu'il aura fait émerger, que la structure d'exploitation sera arrêtée.

Concernant les fréquences de desserte sur le tronç commun aux lignes bleue et verte: Sur la ligne verte, l'intervalle entre La Défense et Pleyel ne sera pas le même que celui entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport Charles de Gaulle. Sur la ligne bleue, il est prévu qu'un train sur deux en provenance d'Orly aille jusqu'à l'aéroport Charles de Gaulle ; les autres trains changeront de direction à Pleyel et retourneront vers Orly.