

Gabarit et type de roulement

Au cours de la conférence de presse du CG 94 lundi dernier, une conversation avec Marc Thiberville le vice président en charge des transports, m'a permis de recueillir certaines informations sur le GPE.

C'est bien la branche du projet Orbival du pont de Sèvres à Noisy-Champs qui est prioritaire. Les études sont en cours de finalisation. Le positionnement des 17 gares et donc le tracé sont défini avec un large consensus de toutes les collectivités. Les stations sont prévues pour recevoir des rames de 8 voitures (120m environs). L'enquête publique sera lancée au 2^{ème} semestre 2012. Pour des travaux qui commenceraient en 2013, sauf recours par des associations d'opposants. Sur les dix tunneliers prévus pour forer la grande boucle rouge, deux seront employés pour cette branche. Ils seront introduits par le puits de la gare des Ardoignes, l'un dans un sens l'autre dans l'autre. Ils seraient prévus pour un tunnel de 9 m de diamètre ce qui sous entendrait que le choix du gabarit soit celui de l'actuel métro parisien et non celui du RER. Rien n'est encore décidé pour le type de roulement mais le roulement fer semble être privilégié. Notez le conditionnel de mes propos.

A propos du roulement pneus.

Nous avons entendu dire que pour la ligne 11 prolongée, il serait question d'abandonner le roulement pneus pour le matériel à commander. La raison essentielle à cela étant qu'il n'y a plus de production de matériel sur pneus à conduite manuelle. Le MP 05 en cours de livraison sur la ligne 1 est à conduite automatique où il supplante le MP 89 à conduite manuelle qui est transféré sur la ligne 4. Celui-ci est en nombre tout juste suffisant pour le trafic entre les prolongements à Montrouge/Bagneux et la Porte de Clignancourt. Jusqu'ici la ligne 11, sauf en 1955, a toujours reçu des matériels sur pneus « d'occasion » déplacés des lignes 1, 4 et 6. Sur ces deux dernières lignes les Matériels MP 59 et MP 73 sont en fin de vie (40 ans). On ne pourrait les maintenir sur la partie actuelle de la ligne 11 que le temps des travaux de prolongement à Rosny et encore l'atelier des Lilas et celui de Fontenay accomplissant des prodiges pour entretenir le MP 59 de la ligne.

La décision probable d'automatiser la ligne 4, la deuxième la plus chargée du réseau, et le transfert de son MP 89 Cm sur la ligne 6, ne résoudrait pas le problème. La ligne 11 prolongée serait donc équipée de MF 01 identique à celui des lignes 2, 5 et 9 et qui va progressivement équiper toutes les lignes « fer » en remplacement du MF 67.

La RATP suit attentivement les décisions du Métro de Montréal au Canada. Cet exploitant a décidé de remplacer peu à peu son matériel sur pneu par du matériel à roulement fer. Les deux matériels pouvant coexister car comme à Paris la voie ferrée standard est conservée pour les engins de travaux et maintenance. A Paris l'ancien matériel Sprague a roulé conjointement avec le matériel sur pneus le temps qu'il équipe complètement les lignes transformées (cas unique au monde).

René Méheux