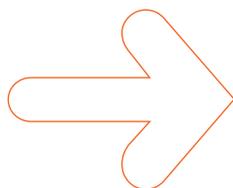


# RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

## AU CAHIER D'ACTEURS N°9

### DU CERCLE OUEST PARISIEN D'ETUDES FERROVIAIRES (COPEF)



**Le Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires se déclare favorable au projet du tramway des Maréchaux T3 et à son extension telle que soumise au débat public. Il formule des commentaires et suggestions, qui appellent les observations suivantes de la part de la maîtrise d'ouvrage.**

#### 1] L'ÉTENDUE DE L'EXTENSION

Le COPEF juge l'extension à l'Ouest du tramway T3 non prioritaire au vu du trafic attendu mais considère qu'elle devrait, à terme, se prolonger jusqu'à la station Henri Martin du RER C et assurer ainsi une correspondance avec le RER.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que l'extension à l'Ouest, qui était prévue dans le cadre de la candidature de Paris aux JO 2012, est dorénavant reportée à un terme non défini car l'extension à l'Est jusqu'à la Porte de la Chapelle est apparue davantage prioritaire. S'il était décidé d'engager ce projet, la question d'un prolongement au-delà de la porte d'Auteuil pourrait être posée. Quant à l'extension à l'Est, le COPEF considère nécessaire qu'elle atteigne à terme la Porte de Clichy au minimum (correspondance avec le RER C), voire rejoigne la Porte Maillot.

Il reviendra au STIF, autorité organisatrice des transports en commun d'Île-de-France, de décider de l'étendue du tracé à l'issue du débat public, sur la base notamment des financements disponibles et de la capacité d'offrir une exploitation suffisamment attractive.

#### 2] LES OPTIONS TECHNIQUES RETENUES

##### ■ Les variantes de tracé

Concernant le tracé au droit de la Porte de Pantin, le COPEF considère que la variante par le centre de Pantin dénature le projet et ne peut donc être retenue. L'association est d'avis que la variante par la route des Petits Ponts pourrait être acceptable à condition de permettre un retour aisé sur les boulevards des Maréchaux. La maîtrise d'ouvrage prend note de ces observations et rappelle qu'il incombera au STIF d'arrêter l'option à retenir à l'issue du débat public, au regard de ces expressions et d'une analyse comparative approfondie des avantages et inconvénients de chaque variante.

En ce qui concerne le tracé au droit de la Porte de la Villette, le COPEF préconise de retenir la variante par le quai de la Gironde et considère comme indispensable le raccordement avec le futur pôle d'échanges Eole-Evangile (RER E), seule solution envisagée et présentée par la maîtrise d'ouvrage.

##### ■ L'implantation des voies et des stations

Le COPEF s'exprime en faveur de l'implantation axiale, qui est l'une des trois options soumises au débat public.

La maîtrise d'ouvrage souligne que l'insertion du tramway sur la voirie est une question complexe et que le choix d'une implantation axiale ou latérale a des impacts importants sur la physionomie et les usages de la voirie. A l'issue du débat public et au regard des avis exprimés et des études présentées, le STIF formalisera sa décision. Il en va de même pour le nombre et l'implantation des stations.

### ■ Le site de remisage

Le COPEF souligne la nécessité de dimensionner l'atelier garage en fonction d'une augmentation éventuelle du trafic.

Il convient de rappeler que le site Lucotte créé Porte de Sèvres pour le remisage et l'entretien des 21 rames qui desserviront le premier tronçon en cours d'aménagement sur les boulevards des Maréchaux Sud, aura une capacité totale de 25 rames. Les rames supplémentaires nécessaires pour l'exploitation des extensions seront entreposées dans un nouvel atelier garage, qui sera largement dimensionné de manière à faire face aux augmentations attendues du trafic. Plusieurs sites envisageables pour cet atelier garage sont soumis au débat public. Il reviendra au STIF d'arrêter la localisation et la capacité du site.

### ■ L'exploitation commerciale

La maîtrise d'ouvrage confirme que l'objectif de vitesse commerciale est de 20 km/h. Le site propre et la priorité aux feux pour le tramway permettront d'atteindre cet objectif.

## 3] L'UTILISATION DE LA PETITE CEINTURE FERROVIAIRE POUR UN TRAFIC VOYAGEUR

Outre l'utilisation des Maréchaux par le tramway, le COPEF propose le rétablissement d'une desserte voyageur sur la Petite Ceinture Ferroviaire sous la forme d'un tramway express, les deux sites (boulevards des Maréchaux et PCF) ayant des logiques d'usage différentes.

La maîtrise d'ouvrage considère également que le principe d'une utilisation de la Petite Ceinture Ferroviaire ne doit pas être opposé à celui du tramway sur les boulevards des Maréchaux. Ce sont des projets qui répondent à des objectifs spécifiques, même si la maîtrise d'ouvrage considère que le projet d'extension du tramway sur les Maréchaux répond mieux aux besoins et le seul dont la faisabilité est avérée dans les délais impartis.

Il convient notamment de noter que l'exploitation par un tramway de la Petite Ceinture Ferroviaire sur le tronçon entre Masséna et Bercy est refusé par Réseau Ferré de France (RFF) – le gestionnaire des infrastructures ferroviaires – qui souhaite utiliser ce tronçon pour faire circuler des trains grandes lignes et TGV entre les gares d'Austerlitz et de Lyon.