

# les cahiers d'acteurs

## CERCLE OUEST PARISIEN D'ÉTUDES FERROVIAIRES

### contacts

#### COPEF

Association loi 1901  
(J.O. du 16.02.1973)  
9, rue du Château-Landon  
75010 PARIS  
Tél. : 01 45 81 11 06  
Fax : 01 45 81 11 05  
Courriel : copef@free.fr  
Site : www.copef.org  
Siret : 413 023 300 00028

Le Cercle Ouest Parisien  
d'Études Ferroviaires  
(COPEF), fondé en 1972  
par un groupe d'agents  
SNCF, mais ouvert à toute  
personne, s'est fixé pour  
mission de développer  
la connaissance du  
chemin de fer en France  
et à l'étranger. L'expertise  
acquise au cours de plus  
de trente ans d'activité lui  
permet de fournir un avis  
motivé sur tous les projets  
à caractère ferroviaire.

### ■ De la petite ceinture au tramway T3

Le projet d'extension de T3 s'inscrit dans la continuité du projet dit Tramway des Maréchaux Sud (TMS) en cours de réalisation. Les motivations des choix (mode de transport et tracé) ayant prévalu lors de l'étude et de la décision définitive de sa construction (2003) sont rappelées ci-après.

Le développement important de la population et des besoins de déplacement depuis la suppression du service des voyageurs sur la petite ceinture ferroviaire et son remplacement par des autobus (PC) en 1934 ont conduit la RATP à examiner, à la demande des pouvoirs publics, la reconstitution d'une rocade sur les emprises de la ligne ferroviaire de la petite ceinture. L'étude remise en 1981 proposait trois solutions :

- autobus ou tramway en site propre en voirie ;
- tramway rapide en site propre, en partie sur la petite ceinture et en partie sur les boulevards des Maréchaux (solution préconisée pour la partie Sud) ;
- remise en service de la partie existante de la petite ceinture ferroviaire.

En 1995, le Syndicat des Transports Parisiens (STP) étudie la création d'une ligne en rocade Sud de Paris et propose trois variantes :

- variante « petite ceinture » : ligne en site propre intégral implantée sur la petite ceinture, en prolongement du tramway du Val de Seine (ligne T2) ;
- variante « boulevards des Maréchaux » : en site propre ;
- variante mixte associant les deux précédentes.

En 1998 le rapport final met en évidence les avantages de la variante « petite ceinture » (vitesse commerciale moyenne de 28 km/h).

**Nous estimons qu'un seul axe de desserte ne permet pas de répondre aux besoins différents (desserte fine de voisinage et desserte rapide de rocade) d'un secteur totalisant plusieurs centaines de milliers d'habitants et de nombreux équipements. La réalisation du Tramway des Maréchaux Sud devra être complétée par une desserte rapide sur la petite ceinture, par exemple sous la forme d'un tramway express.**





# les cahiers d'acteurs

## ■ Étendue et priorité des extensions

### ● Extension à l'Ouest

Quelle que soit la variante d'itinéraire retenue pour l'extension à l'Ouest jusqu'à la Porte d'Auteuil, il paraît indispensable de la prolonger au-delà, jusqu'à Henri Martin, en utilisant la plateforme existante avec des travaux relativement peu importants. Cela permettrait d'assurer une très bonne correspondance avec le RER C et d'atteindre un trafic potentiel justifiant le tramway. Entre Auteuil et Passy, il est possible d'implanter une promenade plantée, séparée du tramway par une clôture légère.

Cette extension à l'Ouest n'apparaît pas prioritaire, au vu du trafic attendu, par rapport à l'extension à l'Est. Cependant, il est indispensable de préserver dès aujourd'hui les emprises en vue d'une réalisation ultérieure.

### ● Extension à l'Est... et au Nord

Le potentiel de desserte implique que l'extension dite Est atteigne au minimum la porte de Clichy (correspondance avec le RER C), en se réservant la possibilité d'une extension ultérieure jusqu'à la porte Maillot (Palais des Congrès).

Le terminus du projet présenté (Porte de la Chapelle) ne doit être considéré que comme une étape intermédiaire, motivée par les contraintes budgétaires. L'objection invoquée – cette ligne serait trop longue pour assurer une exploitation correcte – ne résiste pas à un examen critique : exemples de lignes de plus de 20 km à Dresde, Duisbourg, Hanovre, Prague... possibilités de régulation permises par la technologie moderne... appliquées sur le métro. Elle est, par ailleurs, contradictoire avec l'un des arguments développés à propos de la rocade Sud : le choix du tramway sur le Boulevard des Maréchaux (et non sur la petite ceinture) permet d'envisager à terme une rocade complète autour de Paris.

## ■ L'extension à l'Est

### ● Le tracé proposé et ses variantes

#### • Variantes Porte de Pantin

La variante envisagée par la gare de Pantin dénature complètement le projet (allongement sensible du trajet et abandon de la desserte du pôle majeur du Zénith et du Parc de la Villette) et doit être rejetée en ce qui concerne T3.



## CERCLE OUEST PARISIEN D'ÉTUDES FERROVIAIRES

La variante par la rue des Petits Ponts serait acceptable si la desserte du Zénith et du Parc de la Villette est maintenue, c'est-à-dire si le retour sur le Boulevard des Maréchaux se fait par une liaison (au moins en partie souterraine) entre l'extrémité de la rue des Petits Ponts et la station au droit du canal de l'Ourcq.

- **Variante Porte de la Villette**

La troisième variante, le tracé avenue Corentin Cariou / Quai de la Gironde est, à notre avis, la meilleure, notamment parce qu'elle permet une intermodalité optimale (métro et autobus).

- **Une correspondance directe avec la gare Éole-Évangile et une extension jusqu'à la Porte de Clichy**

La correspondance directe avec la gare Éole-Évangile doit être impérativement maintenue (tracé de référence) et l'extension demandée de T3 jusqu'à la Porte de Clichy doit être intégralement implantée sur les boulevards des Maréchaux.

- **L'implantation des voies et des stations, aménagements**

L'implantation axiale de la plateforme du tramway, en continuité avec le TMS, paraît la mieux adaptée (sauf situations particulières ponctuelles). Le caractère de la ligne T3 maintenant confirmé – un tramway classique assurant une desserte de voisinage – implique un espacement des stations de l'ordre de 400 à 600 mètres. Afin de pouvoir utiliser ultérieurement des rames doubles, les emplacements permettant le prolongement des quais à 90 mètres doivent être réservés.

D'une façon générale, la disposition des quais, unilatérale à droite (en vis-à-vis ou décalés de part et d'autre du carrefour), en continuité avec la réalisation de T3 Sud, peut être considérée comme satisfaisante, au moins pour les stations courantes. Cependant, au croisement des lignes de métro, l'implantation de quais centraux desservant les deux directions est préférable car elle permet l'installation moins coûteuse d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques (deux de chaque pour garantir la fiabilité vis-à-vis des utilisateurs) permettant une utilisation rapide de la correspondance pour toute personne à mobilité réduite.

- **Site de maintenance et de remisage**

Ce site doit être dimensionné en fonction d'une augmentation importante du trafic prévu en période initiale et pour la totalité de la ligne T3, l'exiguïté du site de Lucotte (T3 Sud) ne permettant aucune extension.

#### ● **Exploitation commerciale**

La vitesse commerciale symbolique de 20 km/h est un objectif louable, mais l'expérience montre qu'il est très difficilement atteint pour un tramway en zone urbaine dense avec traversée à niveau de la voirie routière.

Ce qui compte pour l'utilisateur, c'est le temps total moyen de son déplacement. Ce parcours comprend, dans le cas simple d'un déplacement sans correspondance, le parcours d'approche à pied, le temps moyen d'attente, le temps de parcours proprement dit en tramway et le parcours final à pied. Ce temps total moyen est lui-même tempéré par l'incertitude liée à un intervalle trop important et une éventuelle irrégularité d'exploitation. Une vitesse commerciale respectée de 17 à 18 km/h, un intervalle de 6 minutes (en heure creuse) et un parcours d'approche à pied réduit sont préférables à une vitesse commerciale affichée mais difficilement respectée de 20 km/h avec un intervalle de 8 minutes. La durée totale moyenne d'un déplacement de 3 à 4 kilomètres est sensiblement la même et, psychologiquement, la réduction – même d'une minute – du temps moyen d'attente est appréciée alors que l'allongement d'une minute du temps de parcours est imperceptible.

#### ■ **L'utilisation de la petite ceinture Est**

Le rétablissement d'une desserte voyageurs sur la petite ceinture rive droite (Est et Nord) sous la forme d'un tramway express exploité avec du matériel de type tram-train permettrait une desserte voyageurs rapide (moyenne commerciale de l'ordre de 40 à 45 km/h) avec des stations espacées d'environ un kilomètre et en correspondance avec toutes les lignes de métro croisées. Ce matériel roulant pourrait rouler à 100 km/h ; il circulerait sur une double voie aux normes UIC (Union Internationale des Chemins de fer) électrifiée.

Cette solution serait compatible avec la circulation, en heure creuse ou de nuit, de trains de fret et de matériels échangés entre centres de maintenance (TGV, locomotives, etc.). Elle peut être envisagée entre l'Évangile et la bibliothèque François Mitterrand (correspondance avec le RER C et la ligne 14 du métro), par exemple comme un prolongement du SDEV (tramway Saint-Denis - Épinay - Villetaneuse) en tram-train, compatible aux normes UIC.

Compte tenu du tracé, en partie assez éloigné des boulevards des Maréchaux et du type de desserte, la petite ceinture rive droite ne peut pas être une alternative à l'extension de T3 Est. C'est un autre axe de desserte, complémentaire à T3 Est et susceptible d'accueillir une partie de ses utilisateurs, et ainsi d'en éviter la saturation prévisible à moyen terme (qui nécessiterait un allongement des rames et donc des quais).

**Une notice développant les arguments évoqués dans le présent cahier sera prochainement disponible au COPEF (consultation sur le site internet ou envoi contre trois timbres).**