

DOSSIER DE PRESSE

Décembre 2008

**Prolongement du tramway T3
entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle**

**Conseil de Paris
15 et 16 décembre 2008**

Contact presse

Nathalie Royer : 01 42 76 49 61

nathalie.royer@paris.fr – service.presse@paris.fr

**Le prolongement du tramway T3
entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle
devant le Conseil de Paris les 15 et 16 décembre 2008**

Le prolongement du tramway T3 vers la porte de la Chapelle entre en phase opérationnelle.

Suite à l'enquête publique intervenue en début d'année 2008, la commission d'enquête a rendu un avis favorable sur le projet d'extension de tramway vers la porte de la Chapelle.

Le Conseil de Paris doit donc se prononcer le 16 décembre prochain sur 3 délibérations concernant le tramway :

- la déclaration de projet qui permettra le lancement des travaux de la responsabilité de la Ville de Paris ;
- l'accord pour le lancement des travaux de responsabilité STIF (qui délibérera sur la déclaration de projet correspondante lors d'un prochain conseil) ;
- la modification du PLU nécessaire pour la réalisation de l'atelier-garage sous le stade Ladoumègue.

Ces 3 délibérations constituent une étape décisive pour la poursuite du projet, et permettront de lancer les travaux dès le début 2009, pour une mise en service du projet fin 2012.

Sommaire

Le projet page 4

- Le tracé
- Carte du T3
- Le prolongement du T3 : un aménagement qui privilégie la qualité de vie
- Un tramway avec de nombreuses correspondances

Les travaux page 9

- 36 ouvrages d'art
- 26 stations
- L'atelier garage

Pour accompagner les travaux page 12

- Mise en place de la Commission de règlement amiable
- Interventions artistiques

Les aménagements liés à l'extension page 13

- 50 Opérations connexes
- Aménagements cyclables

Annexes

- Le prolongement en chiffres page 15
- Le calendrier page 16
- Le financement page 17
- La concertation page 18
- Les acteurs du projet..... page 19

Le tracé

Le tracé a été déterminé en fonction des objectifs suivants : intermodalité, régularité, vitesse et fréquentation.

1. Le tramway quitte les Maréchaux à la Porte de Pantin et passe en limite de Pantin

Ce tracé a été choisi parmi les quatre hypothèses présentées au débat public (boulevard Sérurier, limite de Pantin, Mairie de Pantin, rue du Débarcadère à Pantin), en raison de :

- l'intermodalité offerte avec la gare RER E de Pantin ;
- la densité de population desservie ;
- la desserte des Grands Moulins et de Pantin Local ;
- la desserte des équipements du parc de la Villette et la Cité des Sciences et de l'Industrie.

2. Le tramway quitte les Maréchaux à la Porte de la Villette et emprunte l'avenue Corentin Cariou puis le quai de la Gironde avant de rejoindre le boulevard Macdonald

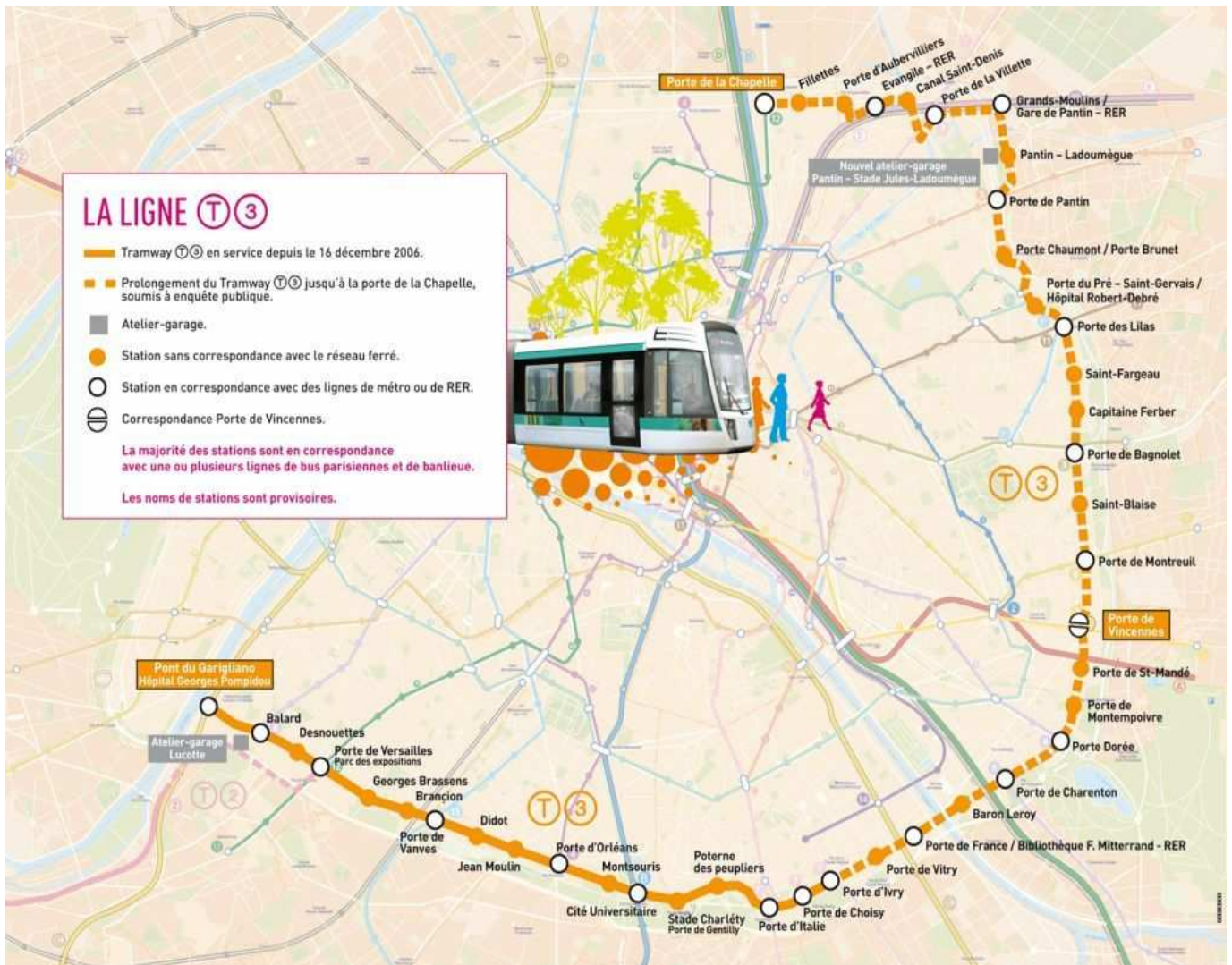
Ce tracé a été choisi entre un passage par le tunnel routier existant porte de la Villette et un passage par l'avenue Corentin Cariou avant un retour sur Macdonald en raison de :

- l'interconnexion optimale avec le pôle bus et la station de métro ;
- la mise en valeur du quai de la Gironde ;
- une bonne visibilité depuis le parc de la Villette.

3. Le tramway quitte le Boulevard Macdonald pour rejoindre la future Gare Eole Evangile

Il rejoint le Boulevard Macdonald en passant sous le cours d'Aubervilliers alors que le tram'Y sera implanté en surface. Ce tracé offre l'intérêt majeur d'une interconnexion entre le T3, le RER E et le tram'Y prolongé.

La carte du T3



Le prolongement du T3 un aménagement qui privilégie la qualité de vie

La Ville de Paris porte un soin particulier à l'insertion urbaine du tramway et au cadre de vie.

Le prolongement du T3

- **14,2 km** entre la porte d'Ivry (13^{ème}) et la porte de la Chapelle (18^{ème}) et **25 stations**
- **5 arrondissements** desservis (13^{ème}, 12^{ème}, 20^{ème}, 19^{ème}, et 18^{ème})
- **2 départements** limitrophes concernés (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne)
- **11 communes riveraines** concernées (Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers, Saint-Denis).
- **11 lignes de métro et 2 lignes de RER** (E et C) en correspondance.
- **39 lignes de bus** en correspondance : 18 à Paris et 21 en banlieue (situation à la mise en service).
- **Une soixantaine de stations Vélib'** à moins de 300 m des 25 stations.
- **De nombreux équipements privés et publics desservis** : écoles, centres commerciaux, équipements sportifs, culturels, centres de santé...
- Les **populations desservies** en 2012 (à moins de 400 m à Paris et dans les communes limitrophes) seront de l'ordre de **170 000 habitants** et de **100 000 emplois**.

L'extension du tramway c'est :

- la plantation de 350 arbres supplémentaires
- la végétalisation de la plate forme sur 6 hectares
- un ré-aménagement global des boulevards des Maréchaux comme sur le premier tronçon
- un partage de l'espace public équilibré entre tous les usages, piétons, cycles,...
- des ouvrages confiés à des architectes de qualité : élargissement du Pont National par Christian Devillers et création d'un pont au dessus du canal de l'Ourcq par Reichen et Robert associés.
- un traitement de l'espace public coordonné avec les grands projets situés sur le tracé du tramway : le quartier Masséna Bruneseau, dont l'architecte coordonnateur est Yves Lion, la Philharmonie de Jean Nouvel à la porte de Pantin...
- Des matériaux spécifiques et qualitatifs sur les espaces majeurs (porte de France, porte Dorée, porte de Charenton, porte de Pantin)
- La haute qualité environnementale :
 - un matériel économe en énergie (éclairage par exemple, ...)
 - l'utilisation de matériaux recyclés
 - la ré-utilisation des pavés
 - le transport fluvial privilégié pour la phase travaux

Un tramway avec de nombreuses correspondances

Le dossier d'enquête publique en avril 2007 a été présenté aux riverains avec une exploitation en deux arcs.

- En octobre 2007, le conseil du STIF a approuvé le dossier soumis à enquête publique, dans lequel était acté le principe d'une exploitation du tramway en 2 arcs avec une correspondance sur le Cours de Vincennes.

- En mai 2008, le Conseil de Paris a adopté un vœu demandant que soient étudiées toutes les solutions alternatives permettant d'éviter cette rupture de charge sur le Cours de Vincennes. Les résultats des études techniques ont confirmé la nécessité de cette correspondance pour garantir la régularité du tramway. L'insertion des terminus sur le Cours de Vincennes a également été confirmée après analyse de plusieurs autres sites. Ils ont été positionnés pour faciliter la correspondance avec la ligne 1 du métro.

- L'aménagement proposé a été revu après l'enquête publique pour prendre en compte les remarques des riverains, pour assurer la sécurité des piétons et cyclistes, faciliter les correspondances avec le métro, atténuer l'impact sur la vie locale (et notamment devant les lycées au nord du cours de Vincennes).

La ligne T3 sera exploitée en 2 arcs :

- arc « sud », du Pont du Garigliano (15^{ème}) à porte de Vincennes (12^{ème}/20^{ème}), soit 12,4 km ;
- arc « nord », de la porte de Vincennes (12^{ème}/20^{ème}) à la porte de la Chapelle (19^{ème}), soit 9,6 km.

La correspondance s'effectuera à la station porte de Vincennes (cours de Vincennes). Ce choix permet d'éviter qu'une difficulté d'exploitation survenue à un endroit ne se répercute sur toute la ligne. C'est ce que l'on appelle l'effet « Boule de neige ».

Cet aménagement a pour avantages :

- de limiter les temps d'attente ;
- d'éviter l'arrivée de tramways bondés dans lesquels il n'est pas possible de monter ;
- d'éviter la formation de « trains de tramways » (à l'instar des trains de bus PC actuellement) ;
- d'éviter les difficultés de retournement de rames en terminus due à l'arrivée de plusieurs tramways en même temps.

Les études dynamiques qui expliquent la coupure en 2 arcs

Le STIF et le RATP ont fait réaliser, par un bureau d'études indépendant, des « simulations dynamiques », permettant de comparer l'exploitation du tramway en 1 arc et en 2 arcs.

En 1 seul arc, sans coupure, il apparaît des retards jusqu'à 12mn, et des tramways bondés, principalement sur la partie sud avec des retards importants qui peuvent s'accumuler pour l'arc nord.

L'exploitation en 2 arcs est nécessaire pour la qualité du service, c'est-à-dire la régularité du tramway.

Le nouvel aménagement présente des terminus de part et d'autre du cours de Vincennes, et non plus du même côté. Ce parti d'aménagement est plus satisfaisant vis-à-vis de la sécurité, de l'insertion urbaine, de la circulation, mais aussi pour la vie locale. Il optimise les échanges (majoritaires) entre tramway et métro.

Le nouvel aménagement résulte d'un long travail de concertation porté par l'adjointe au Maire en charge des transports, Annick Lepetit avec à la fois avec les services et les mairies d'arrondissement qui ont relayé les préoccupations des riverains.

Les villes riveraines ont été informées et associées dans le cadre de comité des collectivités co animés par Pierre Mansat et Annick Lepetit.

Le dispositif retenu préserve la possibilité de prolonger jusqu'à la Place de la Nation l'un ou l'autre des deux arcs.

Des études à poursuivre pour le prolongement à porte d'Asnières

Des études préliminaires ont été faites par la Ville. La Ville proposera au STIF de les poursuivre avec la RATP (demande à faire au CA du STIF),

La municipalité parisienne souhaite vivement que l'Etat, qui ne participe pas au prolongement jusqu'à la porte de la Chapelle, s'engage aux côtés des collectivités pour permettre l'extension du T3 jusqu'à la porte d'Asnières.

Les travaux

36 ouvrages d'art, une technicité particulière pour servir :

- **l'intermodalité** : la création d'un pont au-dessus du canal de l'Ourcq dans l'objectif d'une desserte proche du RER E de Pantin ;
- **la qualité de vie** : la suppression des souterrains routiers à Porte de Vitry, Porte de Charenton, Porte de la Chapelle ;
- **le partage de l'espace public entre tous les usages** : la création d'une passerelle qui élargit le pont National ;
- **des ouvrages d'amélioration** et de confortement.

26 stations et une plateforme principalement axiale

Dans le 13^{ème} arrondissement

2 stations :

- Porte de Vitry
- porte de France

La station « porte de la Gare » à proximité de la Seine n'est pas prévue mais le projet préserve la possibilité de la réaliser ultérieurement en fonction de l'urbanisation du secteur.



Dans le 12^{ème} arrondissement

6 stations :

- Baron Leroy : cette station préfigure l'urbanisation du secteur Bercy/Poniatowski. Le tracé futur de la rue Baron Leroy est bien pris en compte dans le projet.
- porte de Charenton : les études techniques menées sous l'égide du STIF en lien avec l'ensemble des collectivités concernées ont montré la nécessité de combler le souterrain de la porte de Charenton.
- porte Dorée : espace majeur
- porte de Montempoivre
- porte de Saint-Mandé
- porte de Vincennes : espace majeur, lieu de correspondance des deux arcs du T3



Dans le 20^{ème} arrondissement

6 stations :

- porte de Vincennes : espace majeur, lieu de correspondance des deux arcs du T3
- porte de Montreuil
- Saint-Blaise : située face à la future rue du Clos prolongée, permettant une bonne desserte du quartier dense Saint-Blaise
- porte de Bagnolet : espace majeur
- Capitaine Ferber : à noter que la pente naturelle du terrain à cet endroit déroge aux prescriptions d'accessibilité. Cependant des dispositions particulières seront prises pour atténuer cette difficulté.
- Saint-Fargeau
- porte des Lilas : espace majeur



Dans le 19^{ème} arrondissement

10 stations :

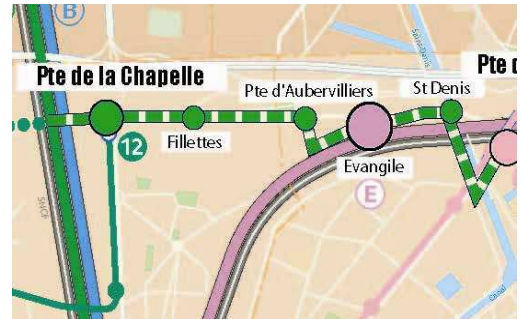
- porte des Lilas
- Pré-Saint-Gervais
- porte Chaumont/Porte Brunet
- porte de Pantin
- Petits ponts/Jules Ladoumègue
- Grands Moulins
- porte de la Villette
- canal Saint-Denis
- Eole Evangile
- porte d'Aubervilliers

Dans le 18^{ème} arrondissement

3 stations :

- porte d'Aubervilliers
- Fillettes
- porte de la Chapelle

Le passage souterrain routier est comblé. La partie ouest du carrefour est rehaussée pour permettre la réalisation de la voie de desserte du projet Chapelle Internationale qui passera au dessus de la petite ceinture.



La création de l'atelier garage sur le site de Ladoumègue

Un atelier garage :

- qui permet de garer et de réparer les rames ;
- dimensionné pour recevoir les rames d'un prolongement ultérieur : aucun autre site ne sera nécessaire ;
- situé sur le nord du stade Jules Ladoumègue sur 3,5 Ha ;
- bien localisé : équilibre de distance entre le garage Lucotte (premier tronçon du tramway) et la Porte Maillot.

A l'occasion de la construction de cet atelier garage :

- les équipements sportifs du site seront reconstitués et revalorisés ;
- l'accueil des associations sportives et scolaires pendant la phase travaux se fera sur des sites aménagés à cet effet : à Bobigny, à Saint Denis et dans le 19^{ème} arrondissement. Un service de bus assurera leur transport.

Une insertion urbaine de qualité :

- réalisation d'un bâtiment (tennis couverts) le long du périphérique pour protéger le site des nuisances ;
- réalisation d'un bâtiment sportif et d'un bâtiment de logements pour structurer la façade sur Pantin.

Pour accompagner les travaux

La mise en place de la Commission de règlement amiable pour accompagner les commerces

Le bilan sur le premier tronçon du tramway :

- une nouvelle dynamique commerciale ;
- un niveau de satisfaction élevé de la clientèle ;
- une clientèle plus jeune et qui vient de plus loin.

La Commission de règlement amiable : une instance qui palie les nuisances subies pendant la phase travaux va être mise en place.

Cette commission consultative est chargée d'instruire les demandes de réparations des préjudices économiques subies pendant les travaux par les artisans, les commerçants sédentaires et les professionnels libéraux.

Elle est constituée de :

- 5 membres de la Ville de Paris ;
- 9 membres extérieurs (RATP, concessionnaires, CCIP, CMAP, URSSAF ; Régime social des indépendant et Tribunal du commerce de Paris).

La commission instruit les dossiers, consulte les services concernés, et définit la nature de l'indemnisation. Elle a pour principal avantage de permettre une indemnisation rapide des commerçants.

Une plaquette d'information sera diffusée sur son fonctionnement et les modalités de saisine au premier trimestre 2009.

Les interventions artistiques

- la nomination par le Maire de Paris d'un commissaire de renommée internationale : Christian Bernard, directeur du MAMCO de Genève ;
- une commission artistique nommée composée d'experts ;
- des artistes désignés au premier trimestre 2009 ;
- des interventions artistiques à valeur d'usage conçues en réponse au contexte concerné (l'histoire, la sociologie, l'urbain...) ;
- des formes diversifiées : littéraires, photographiques, sonores, plastiques... ;
- un échange local au fur et à mesure de l'élaboration des œuvres.

Les aménagements liés à l'extension du T3

50 opérations connexes

- les projets Masséna - Bruneseau sur Paris Rive Gauche, les grands projets de renouvellement urbain de Porte de Montreuil, Saint-Blaise, porte des Lilas et Paris Nord Est avec notamment le bâtiment Macdonald, la Philharmonie porte de Pantin, la quatrième travée de la Cité des Sciences et de l'Industrie... ;
- de nombreux interlocuteurs riverains, RFF, SNCF, l'AP-HP, la SNEF, les EMGP, la Cité des sciences et de l'Industrie, etc.

Des aménagements cyclables

Suite au retour d'expérience du tramway des maréchaux sud et suite aux observations formulées par les cyclistes et les associations, plusieurs améliorations des aménagements cyclables sont prévues pour l'extension du T3 et prises en compte dans les études détaillées :

- Continuité de l'itinéraire cyclable (aucune interruption) ;
- Traitement amélioré des carrefours ;
- Nette différenciation entre le trottoir et la piste cyclable ;
- Multiplication et répartition des dispositifs d'accroches pour les vélos, notamment au niveau de chaque station du tramway et du métro (intermodalité) ;
- Installation de stations Vélib' à chaque station de métro.

Annexes

Le prolongement du tramway en chiffres

Mis en service le 16 décembre 2006 sur les Maréchaux sud entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry, le tramway T3 fonctionne depuis près d'un an et demi.

La fréquentation est au rendez-vous...

- Plus de 25 millions de voyageurs en 1 an (décembre 2006 à décembre 2007) ;
- 100 000 voyageurs par jour de semaine (le double du bus PC1 : 55 000 par jour) ;
- Près de 70 000 voyageurs par jour le week-end ;
- Des pics de fréquentation au-delà de 100 000 voyageurs lors des grands salons Porte de Versailles (Salon de l'Agriculture, Foire de Paris, Salon du livre...) ;
- Plus de la moitié des utilisateurs ont pour origine ou destination la banlieue parisienne ;
- Il faut compter 26 minutes maximum entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry ;
- Intervalle maximal de 5 minutes entre 2 rames aux heures de pointe.

Le T3 : un nouvel attrait pour les entreprises

Avant même la mise en service du T3, les Maréchaux Sud ont connu un développement économique indéniable : 580 entreprises présentes en 2003 et 655 entreprises présentes début 2006 ; soit une augmentation de 12,7 % en pleine phase de travaux.

Des avantages pour les commerçants

L'enquête menée par l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme) en juin 2007 pour mesurer l'impact du tramway et de ses aménagements sur l'évolution de l'équipement commercial et des pratiques d'achat montre que :

- les commerces se sont modernisés ;
- leur aire de chalandise s'est élargie ;
- leur clientèle s'est modifiée et diversifiée : les clients viennent de plus loin, plus fréquemment et ils sont plus jeunes.

Les clients des commerces se disent satisfaits

Toujours selon l'enquête de l'APUR :

- 77 % des clients trouvent le site « plus agréable » pour faire leurs courses ;
- 65 % l'estiment « plus pratique ».

Une réduction de la circulation automobile et un partage plus équilibré de la voirie

Le bilan du tramway en service :

- diminution de 40 % des accidents ;
- diminution de 50 % de trafic sur les maréchaux ;
- diminution de 20 % sur les radiales.

Ce bilan est pris en compte pour l'extension : c'est à partir de ces hypothèses que des « simulations dynamiques » permettent de vérifier le fonctionnement des aménagements de carrefours, vis-à-vis du tramway (« la priorité au tramway ») et vis-à-vis de la circulation générale.

Un soin particulier est apporté à la sécurité des piétons (traversées plus courtes et plus larges) et à l'itinéraire vélos (prise en compte des mouvements tournants). Il est prévu d'améliorer le « rabattement » des bus sur les stations tramways.

Le calendrier du projet

Calendrier administratif

- 2006 (premier semestre) : débat public
- Octobre 2007 : dossier d'enquête publique approuvé par le STIF
- 28 avril au 7 juin 2008 : enquête publique
- 28 novembre 2008 : avis favorable de la commission d'enquête
- 15 et 16 décembre 2008 : délibération du conseil de Paris sur la déclaration de projet Ville de Paris, l'avis sur le projet système de transport et mise en compatibilité du PLU
- 1^{er} trimestre 2009 : décisions des partenaires STIF, Région Ile-de-France, RATP pour la poursuite du projet et les modalités de financement.
- Des comités de pilotage et des collectivités se réuniront régulièrement pour informer l'ensemble des partenaires concernés.

Calendrier des travaux

- Mi-janvier à février 2009 : premiers travaux sur les réseaux :
 - Travaux CPCU sur le boulevard Masséna (13^{ème})
 - Travaux RTE avenue Corentin Cariou (19^{ème})
 - Travaux EDF sur chaussée à porte de Saint-Mandé (12^{ème}) et boulevard Ney (18^{ème})
- A partir de mars 2009 et jusqu'à mi-2010 : poursuite des travaux de déviation des réseaux, notamment eau et assainissement sur l'ensemble du tracé
- Fin 2009 : premiers travaux sur les ouvrages d'art (notamment boulevard Poniatowski dans le 12^{ème} arrondissement)
- 2010 - 2011 jusqu'à mi 2012 : travaux sur l'ensemble du tracé pour l'aménagement des voiries et la réalisation des infrastructures du tramway
- mi 2012 à fin 2012 : essais et marche à blanc
- mise en service fin 2012

Travaux sur le site Ladoumègue :

- Juillet à fin 2009 : travaux préparatoires
- Janvier 2010 - janvier 2011 : travaux de réalisation de l'atelier garage des tramway puis réception progressive et vérification des nouvelles rames
- Janvier 2011 - mi 2013 : travaux de réalisation des équipements sportifs

Le financement

Coût prévisionnel du projet : 820 millions d'euros (HT valeur janvier 2007)

- 615 millions d'euros pour le système de transport (financement Ville et Région) dont 410 millions d'euros pour la Ville et 205 millions d'euros pour la Région,
- 137 millions d'euros pour les espaces publics et les aménagements qualitatifs urbains (financement Ville à 100%),
- 67 millions d'euros pour le matériel roulant.

Un projet concerté

Le débat public en 2006 a été le premier mené par une municipalité pour un projet de tramway. 14 réunions thématiques et sectorielles se sont tenues à Paris et dans les collectivités riveraines concernées pour présenter le projet de prolongement entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle.

Les études ont ensuite été approfondies et ont fait l'objet de réunions de concertation à l'été 2007, avec les conseils de quartier, les collectivités limitrophes, mais aussi thématiques : avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les commerçants, les taxis.

L'enquête publique s'est déroulée pendant 6 semaines du 28 avril 2008 au 7 juin 2008 avec 2 réunions publiques dans le 13^{ème} et le 20^{ème} arrondissement. Mais aussi des registres dans toutes les mairies d'arrondissement et les mairies des villes limitrophes. Annick Lepetit et Pierre Mansat ont tenu un comité des collectivités pour informer les villes des évolutions du projet.

Réserves de la commission d'enquête :

Le rapport d'enquête, avec avis favorable, a été remis le 28 novembre 2008 avec trois réserves dont deux portent sur l'aménagement du Cours de Vincennes, une sur l'implantation des stations et une autre sur les aménagements de voirie du Cours de Vincennes. La troisième réserve porte sur la régularité du tramway. En effet, la commission d'enquête souhaitait que le STIF et la RATP valident ensemble les principes de régularité du tramway. Ce que le STIF a fait.

Des études ont été présentées, le 1^{er} décembre, aux riverains pour les informer des réflexions techniques qui ont abouti à présenter une station de tramway sur chaque rive du Cours de Vincennes.

La Ville entend poursuivre la concertation : ainsi, les évolutions du projet ont été présentées aux maires d'arrondissement et aux collectivités concernés. Car l'aménagement du Cours de Vincennes doit être réfléchi en améliorant les aménagements paysagers avec des plantations de qualité.

Des rendez-vous sont programmés en 2009 pour poursuivre la concertation avec les arrondissements et les conseils de quartier, les collectivités limitrophes et les associations (PMR, vélos, taxis, commerçants). Il sera présenté lors de ces réunions le dispositif retenu pour les travaux.

Les acteurs du projet

la Ville de Paris, le STIF, la Région Ile-de-France et la RATP

La Ville de Paris est co-maître d'ouvrage avec le STIF du projet.

Comme cela a été fait sur le premier tronçon du tramway en service, la Ville de Paris accompagne le projet d'extension par une amélioration de l'espace public autour du tramway.

Après avoir contribué à la création du T3, le conseil régional d'Ile-de-France est aujourd'hui partenaire de son prolongement en participant à son financement. Son objectif : toujours plus de mobilité en Île-de-France.

Autorité organisatrice des transports de voyageurs en Île-de-France, le STIF décide des projets de développement des réseaux et de la tarification, nomme les maîtres d'ouvrage, désigne les exploitants et pilote les opérations.

La RATP est l'exploitant du tramway T3 sud. Elle est partie prenante dans l'ensemble des études et des travaux.