

# Synthèse du dossier du débat public



# EXTENSION DU TRAMWAY (T3) À PARIS



## Pourquoi un débat public ?

Le 11 mai 2005, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé d'organiser un débat public sur le projet d'extension du tramway à Paris, à l'est et à l'ouest.

Elle s'est fondée sur le caractère national du projet, ses liens avec de nombreuses opérations de requalification urbaine situées sur le territoire de la Ville de Paris et des communes voisines.

L'objectif du débat public est d'assurer l'information et la participation du public compte tenu de ses conséquences potentielles sur le cadre de vie et les conditions de vie quotidienne de la population. La CNDP a confié l'animation du débat à une commission particulière du débat public (CPDP). Tous ceux qui le souhaitent pourront s'informer et donner leur avis sur le projet. Le dossier complet du débat peut être obtenu sur demande à la CPDP.

**La commission particulière du débat public (CPDP) conduit le débat et veille à l'information du public en toute impartialité sous de multiples formes :**

- > organisation de réunions publiques ;
- > publications (journaux du débat, cahiers d'acteurs) ;
- > site internet ;
- > rencontre avec ceux qui en font la demande ;
- > réponse aux questions et courriers qui lui sont adressés.

CPDP – 32, rue de Cambrai – 75019 Paris  
T : 01 55 26 61 45 – F : 01 40 38 27 41  
[www.debatpublic-extensiontramparis.org](http://www.debatpublic-extensiontramparis.org)

## QUELS SONT LES OBJECTIFS DU PROJET ?

Fin 2006, le premier tronçon du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux sud, allant du Pont du Garigliano dans le 15<sup>e</sup> arrondissement à la porte d'Ivry dans le 13<sup>e</sup>, sera mis en service. Le projet de prolongement vers l'est (jusqu'à la Porte de la Chapelle) et vers l'ouest (jusqu'à la Porte d'Auteuil), qui fait l'objet du présent débat public, s'inscrit dans sa continuité.

**Cette opération, enjeu majeur des politiques municipale et régionale, porte les objectifs suivants :**

- ▶ répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade ;
- ▶ améliorer le maillage des transports collectifs. Le projet contribuera notamment à un report modal significatif en faveur des transports en commun ;
- ▶ améliorer la desserte locale à Paris et dans les communes limitrophes. Le tramway facilitera les trajets en rocade (notamment de banlieue à banlieue) et contribuera à développer l'utilisation des transports en commun dans les communes limitrophes ;
- ▶ améliorer l'accessibilité des transports urbains et des cheminements. Le tramway en site propre permettra des montées et descentes aisées des piétons et un accès plus facile pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- ▶ réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace. Le projet contribuera à la réunification des quartiers séparés par le boulevard périphérique. Le patrimoine construit et la ceinture verte de Paris seront préservés et valorisés. Le patrimoine arboré sera valorisé. L'attractivité des commerces des quartiers et la vie locale seront renforcées. La qualité de vie sera améliorée.



Ce projet s'inscrit dans la politique de développement durable de l'agglomération parisienne, portée par la Ville de Paris et le Conseil Régional d'Ile-de-France.

## LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

**La Ville de Paris** est mandatée par le STIF pour l'organisation du débat. Elle assurera une grande partie du financement de l'extension et est co-maître d'ouvrage avec la RATP du T3 sur le sud.

**La Région Ile-de-France** : le projet, d'échelle régionale, est cofinancé par la Région.

**La RATP**, est co-maître d'ouvrage avec la Ville de Paris du système de transport pour le sud. Elle sera l'exploitant du tramway sur les boulevards des Maréchaux à Paris.

**Le STIF**, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Il définit et met en œuvre la politique des transports et il approuve les projets. Il a mandaté la Ville de Paris pour saisir la CNDP sur l'extension du tramway T3. Il est constitué des représentants élus de la Région, et des 8 départements de la région dont Paris. Son Président est le Président de la Région.

MAIRIE DE PARIS



île de France



# LES POINTS CLÉS DU PROJET



## 1 UN PROJET AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DURABLE EN ILE-DE-FRANCE

Le projet s'inscrit dans les politiques de déplacements mises en œuvre par les collectivités locales de la région Ile-de-France pour renforcer le réseau de transport collectif et son maillage afin de faciliter les déplacements des Franciliens.

Il répond également aux enjeux de développement durable tout en améliorant la qualité de vie des habitants, en particulier par la réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores.

Les avantages du tramway, à savoir vitesse de déplacement, fréquence et confort, en font une alternative attractive à l'usage de l'automobile. C'est un mode de transport collectif performant, non polluant, et qui va dans le sens d'une politique de transports cohérente avec l'objectif de réaliser des économies d'énergie.



Premiers essais d'une rame du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux sud.

Ce projet, cohérent avec le schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) et le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF), s'inscrit dans le cadre du futur Plan de Déplacements de Paris (PDP) en répondant à des objectifs de réduction du trafic automobile, et de désenclavement des quartiers.

## 2 LE CHOIX DU MODE DE TRANSPORT ET DU TRACÉ

Le projet prévoit l'extension du tramway des Maréchaux sud dont la mise en service est prévue fin 2006.

Il vise à renforcer l'efficacité du réseau de transports publics franciliens, en offrant une liaison de rocade qui permet de nombreuses correspondances avec les lignes de bus et de métro. Il offre de très bonnes performances (matériel roulant, régularité, vitesse, sécurité...) et participe à la dynamique de requalification urbaine de la couronne.

Les caractéristiques du matériel roulant du premier tronçon du tramway des Maréchaux T3 dont les travaux sont en cours :

- ▶ **matériel** : Citadis 402 d'Alstom ;
- ▶ **capacité** : environ 300 places, dont 78 assises ;
- ▶ **dimensions** : longueur de 45 m et largeur de 2,65 m ;
- ▶ **confort** : plancher bas intégral (accessibilité aisée pour les PMR), ventilation et système d'information des voyageurs ;
- ▶ **énergie** : alimentation électrique ;

▶ **régularité** : une rame toutes les 4 minutes aux heures de pointe, une toutes les 8 minutes aux heures creuses. Une vitesse commerciale attendue de 20 km/h. Un service fonctionnant 7 jours sur 7, de 5h30 à 0h30.

À titre d'exemple, le temps de trajet prévu entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry sera de 24 minutes, le Tramway sera ainsi 38 % plus rapide que le bus PC1 !

### POURQUOI LE CHOIX DU TRAMWAY ?

Le tramway en site propre a été retenu comme mode de transport. Il offre la réponse la mieux adaptée à la demande de transport tout en conjuguant de grandes qualités d'intégration à la ville et une alternative crédible à la voiture en réunissant quatre conditions :

- ▶ **régularité et fiabilité** ;
- ▶ **vitesse** ;
- ▶ **information** (connaissance des durées d'attente et de trajet) ;
- ▶ **accessibilité et confort** (accès facile depuis l'espace public, cheminements lisibles, capacité d'accueil adaptée, véhicules confortables et ventilés...).

Deux autres systèmes de transport ont été écartés : le bus en site propre et le métro.

### POURQUOI PAS LE BUS ?

Les lignes de bus PC qui circulent actuellement sur les boulevards des Maréchaux ont atteint un niveau de saturation qui ne leur permet plus de constituer une réponse adéquate aux besoins de déplacements croissants de la population de la couronne parisienne pour deux raisons.

▶ **La capacité d'accueil** : un autobus articulé peut accueillir environ 100 personnes alors qu'une rame de tramway a une capacité de 300 places. Il faudrait donc faire circuler trois fois plus d'autobus que de rames de tramway pour offrir la même capacité de transport.

▶ **La fréquence** : pour répondre de façon satisfaisante aux besoins de déplacements sur le trajet concerné, la fréquence des bus PC devrait passer à un véhicule toutes les 2 minutes.

Cette réduction de l'intervalle entre deux véhicules conduirait à la création de « trains de bus » et ne permettrait donc pas d'augmenter l'offre de transport dans de bonnes conditions de fiabilité et de régularité.

## LE PROJET EN CHIFFRES



→ Environ **16 km** d'extension → **7 arrondissements** desservis (13°, 12°, 20°, 19° et 18° à l'est ; 15° et 16° à l'ouest) → **12 communes** limitrophes concernées (Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré Saint Gervais, Les Lilas, Aubervilliers, Pantin, Saint-Denis et Boulogne-Billancourt) → **3 départements limitrophes concernés** (92, 93 et 94) → **15 lignes de métro et RER en correspondance** → **28 correspondances avec des lignes de bus parisiennes** → **19 correspondances avec des lignes de bus de banlieue** → **de nombreux équipements privés et publics concernés** → **plus de 300 000 habitants, plus de 130 000 emplois** dans un périmètre de 400 m autour du tracé prévisionnel → **686 commerces** sur les boulevards des Maréchaux.



La comparaison entre les capacités de transport du tramway et du bus démontre la plus grande aptitude du tramway à absorber un trafic important en heures de pointe, avec un intervalle de quatre minutes entre chaque rame.

### POURQUOI PAS LE MÉTRO ?

Le métro a de nombreux atouts (vitesse, capacité, régularité...) mais ne répond pas aux besoins identifiés, et ce pour plusieurs raisons.

► **Une capacité excédentaire** : le métro offre une capacité d'environ 18 000 personnes/heure. Or, la charge prévisionnelle de la future ligne T3 n'excéderait pas 3 800 passagers/heure. Le métro offrirait donc une capacité trop importante par rapport aux besoins identifiés.

► **Les usagers préfèrent les moyens de transport « en surface »** : à conditions de

régularité et de vitesse égales, les enquêtes de satisfaction montrent que les usagers préfèrent un mode de transport en surface.

► **Des investissements et des délais de réalisation importants** : les coûts de réalisation d'un métro sont plus élevés que ceux d'un tramway. On estime que la réalisation d'un kilomètre de métro coûte environ trois fois plus cher qu'un kilomètre de tramway. De plus, la durée de réalisation d'un métro est nettement plus longue.

### POURQUOI LES BOULEVARDS DES MARÉCHAUX ?

Trois hypothèses ont été envisagées pour l'insertion du tramway :

- les boulevards des Maréchaux ;
- le site de la petite ceinture ferroviaire ;
- un tracé sur la voirie située en parallèle au boulevard périphérique.



Exemple de réaménagement de l'espace autour du tramway.

L'insertion du tramway sur les boulevards des Maréchaux a été retenue pour plusieurs raisons.

- **Ce tracé possède des atouts importants** :
  - poursuite de la ligne en cours de réalisation au sud des boulevards des Maréchaux ;
  - largeur de voirie permettant l'insertion d'un transport en commun en site propre ;
  - continuité de la voirie sur tout le trajet ;
  - liaison des portes de Paris et des communes riveraines entre elles pour une desserte accrue de la population, des emplois et des grands équipements ;
  - desserte de secteurs en pleine mutation urbaine (Paris Rive Gauche, Paris Nord-Est...) ;
  - correspondances optimisées : la quasi-totalité des lignes de métros possèdent des stations sur les boulevards des Maréchaux ainsi que de nombreuses lignes de bus.

► **L'utilisation de la petite ceinture répondrait à une logique de transport différente.** Elle offre une moindre accessibilité (longueur des parties en souterrain, implantation des stations plus difficile...), de moins bonnes correspondances avec le réseau métro et bus et une plus faible proximité avec les communes limitrophes.

► **Un éventuel tracé sur la voirie extérieure du boulevard périphérique ne serait pas continu sur la rocade.**

De plus, l'étroitesse des voiries nécessiterait la fermeture de tronçons entiers à la circulation automobile ainsi que des expropriations. En outre, les correspondances seraient réduites avec les autres modes de transport collectifs.

## LE PROJET DE TRACÉ



## 3 DES PROJETS COMPLÉMENTAIRES DE REQUALIFICATION URBAINE

Le tramway est un élément essentiel du renouvellement urbain de de la couronne parisienne.

Les actions en cours ou à venir de requalification de ces zones (Porte des Lilas, Paris Nord-Est, ZAC de Pantin, ZAC du nord du département du Val-de-Marne, quartiers verts, zones 30...) ne prendront tout leur sens qu'avec une amélioration significative de la desserte par les transports en commun. Ces projets vont au-delà d'une simple rénovation des bâtiments et de l'espace public.

“ Reconfigurer et redistribuer l'espace conformément aux usages de demain... ”

Ils impliquent un renouveau de la vie locale, la mise en place de nouveaux équipements, la végétalisation, la re-création de lieux de vie...

Ils font l'objet de réunions d'information localisées, organisées par la Ville de Paris et les communes limitrophes.

## 4 UNE NOUVELLE RÉPARTITION DE L'ESPACE PUBLIC

La requalification des boulevards des Maréchaux, en accompagnement du projet d'extension du tramway, vise également une reconquête de l'espace public par l'ensemble des usagers et une meilleure répartition entre les différentes fonctions.

Elle contribue à la redistribution de l'espace et au rééquilibrage entre les usages.

Plusieurs options sont envisagées par les équipes d'architectes-urbanistes et de paysagistes qui travaillent sur le projet.

Elles convergent toutes vers des objectifs communs :

- ▶ redistribuer l'espace entre les différents utilisateurs (tramway, voirie, pistes cyclables et promenades piétonnes) ;
- ▶ favoriser les circulations douces (marche, vélo...) ;
- ▶ assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



Un accès aisé pour les personnes à mobilité réduite.

## LES OPTIONS À L'ÉTUDE

Le projet d'extension du tramway T3 soumis au débat public correspond à un programme prévisionnel élaboré par des équipes d'architectes-urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études techniques travaillant pour la Ville de Paris, en lien avec le STIF, la Région Ile-de-France et la RATP.

À l'issue du débat public, le projet répondant le mieux aux besoins identifiés en termes de transport et d'aménagement urbain fera l'objet d'études plus détaillées en vue de l'élaboration du schéma de principe puis d'un avant-projet.

À ce stade du projet, plusieurs questions restent ouvertes.

- ▶ Le projet comporte des variantes de tracés, notamment pour le tronçon entre la porte de Pantin et la porte de la Villette. Le choix entre les différentes options se fera en fonction de multiples critères : les populations et emplois desservis, les performances du système de transport (régularité, vitesse...), l'insertion urbaine (qualité de la desserte, prise en compte des fonctions urbaines...) ou encore la faisabilité technique et les coûts.
- ▶ L'emplacement et le nombre des stations ne sont pas arrêtés à ce stade et diverses options sont étudiées. Le nombre des stations sera optimisé pour satisfaire aux exigences de vitesse commerciale et de temps de parcours de la ligne. L'implantation des stations prendra en considération prioritairement la qualité des correspondances avec les autres modes de transport collectif et les enjeux de desserte locale.

- ▶ L'insertion du tramway sur la voirie est, elle aussi, à l'étude. La plate-forme pourra être implantée dans l'axe du boulevard, de manière latérale (sur un côté) ou bilatérale, c'est-à-dire de part et d'autre du boulevard. Les choix intégreront les objectifs d'exploitation de la ligne, le contexte urbain et paysager ainsi que les contraintes techniques (existence de réseaux souterrains, gestion de la circulation et des traversées).

### CALENDRIER PRÉVISIONNEL

- > Le débat public se déroulera du 30 janvier au 15 mai 2006.
- > Il sera suivi d'une phase d'études approfondies, qui aboutira à l'élaboration d'un schéma de principe soumis au conseil d'administration du STIF en 2007.
- > L'enquête publique pourrait avoir lieu fin 2007.
- > Par la suite, l'avant projet sera soumis à l'approbation du STIF.
- > Les travaux de l'extension à l'est pourraient débuter en 2008.
- > La mise en service de l'extension à l'est est prévue en 2012.
- > La mise en place de l'extension à l'ouest n'est pas encore programmée.

