

### III. LE PROJET D'EXTENSION À L'EST DU TRAMWAY T3.

3.1 Quelles sont les caractéristiques du projet d'extension à l'est du tramway T3 ?

3.2 Les aménagements urbains qui accompagnent le projet d'extension à l'est du tramway T3.

### III. LE PROJET D'EXTENSION À L'EST DU TRAMWAY T3.

*Le projet d'extension à l'est du tramway T3 répond à un besoin d'amélioration de l'offre de transport et s'accompagne d'une requalification urbaine. À ce stade du projet, des variantes sont étudiées pour le tracé mais aussi pour l'insertion de la plate-forme\* et le choix de la localisation des stations.*

#### 3.1 Quelles sont les caractéristiques du projet d'extension à l'est du tramway T3 ?

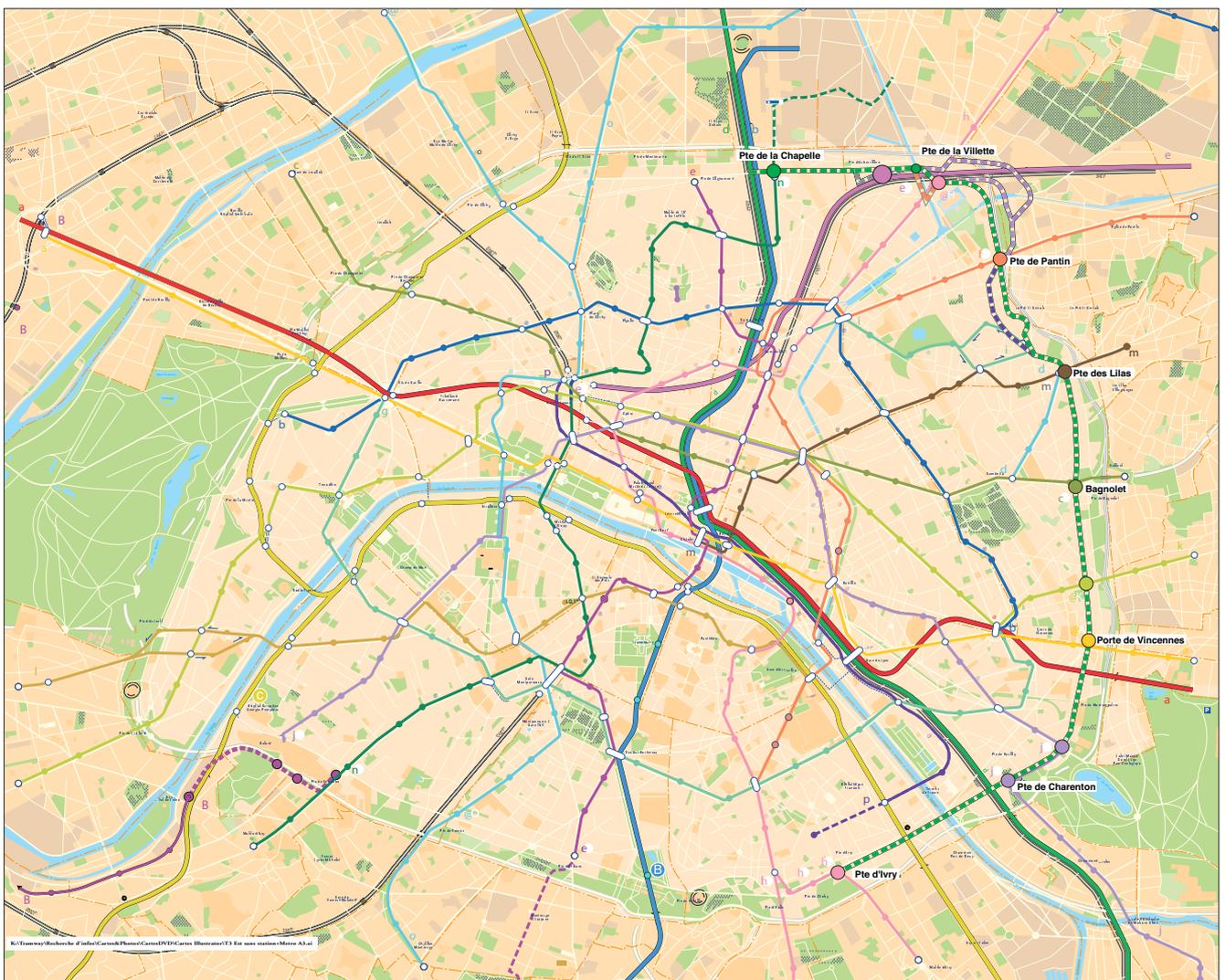
Le projet d'extension à l'est présenté dans les pages qui suivent correspond à des caractéristiques possibles et non à un choix définitif. En effet, la Ville de Paris a pris le parti, en utilisant la procédure des marchés d'étude de définition\* simultanés, de demander à trois

équipes d'architectes-urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études de définir des caractéristiques possibles pour l'extension du tramway T3, incluant tracé, insertion du tramway... Les différentes propositions seront ensuite analysées pour procéder au choix final de celle qui répondra le mieux aux besoins identifiés en termes de transport et d'aménagement urbain. La proposition retenue pourra, ultérieu-

rement, faire l'objet de modifications.

Plusieurs tracés sont proposés. L'emplacement et le nombre définitifs des stations n'est pas non plus arrêté. Enfin, l'insertion du tramway sur la voirie est, elle aussi, à l'étude : elle pourra se faire dans l'axe du boulevard, de manière latérale (sur un côté) ou bilatérale, c'est-à-dire de part et d'autre du boulevard.

#### Le tracé de l'extension à l'est du tramway T3



© Mairie de Paris.



### 3.1.1 Le tracé, de Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle.

Le prolongement du tramway en direction du nord-est, entre porte d'Ivry (terminus de la première tranche du tramway actuellement en construction) et porte de la Chapelle (terminus de la tranche d'extension) se traduira par la construction d'un linéaire compris entre 13,5 et 14,5 kilomètres, selon le tracé retenu, sur les boulevards des Maréchaux.

Le tramway dessert, du sud vers le nord, les 13<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements, et les communes limitrophes d'Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers et Saint-Denis sur les départements du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis.

Dans le projet d'extension vers l'est, la plateforme\* du tramway s'insère, du sud vers le nord, sur les boulevards Masséna, Poniatowski, Soult, Davout, Mortier,

d'Algérie, d'Indochine, Sérurier, Macdonald, et Ney.

**Après analyse des contraintes techniques (circulation automobile, piétonne, aménagement des réseaux, plantations, stationnement...), des variantes de l'extension du tramway T3 ont été proposées. Elles sont encore à l'étude et pourront être enrichies.** Différentes options sont ainsi envisagées sur plusieurs sections, en particulier pour le parcours Porte de Pantin-Porte de la Villette, la traversée de la porte de la Villette, et le tracé au niveau du boulevard Macdonald.

Les atouts et contraintes de chaque variante font l'objet d'études approfondies. Le choix final se fera en fonction de multiples critères : le potentiel de la ligne en termes de transport, de population desservie, de régularité, d'insertion urbaine, de qualité des dessertes, de vitesse commerciale, ou encore de faisabilité technique et de coûts.

**Les variantes de tracé entre la porte de Pantin et la porte de la Villette.**

**Trois variantes ont été étudiées pour le tronçon situé entre la porte de Pantin et la porte de la Villette.**



Le boulevard d'Algérie © Mairie de Paris.



Le boulevard Masséna © Mairie de Paris.

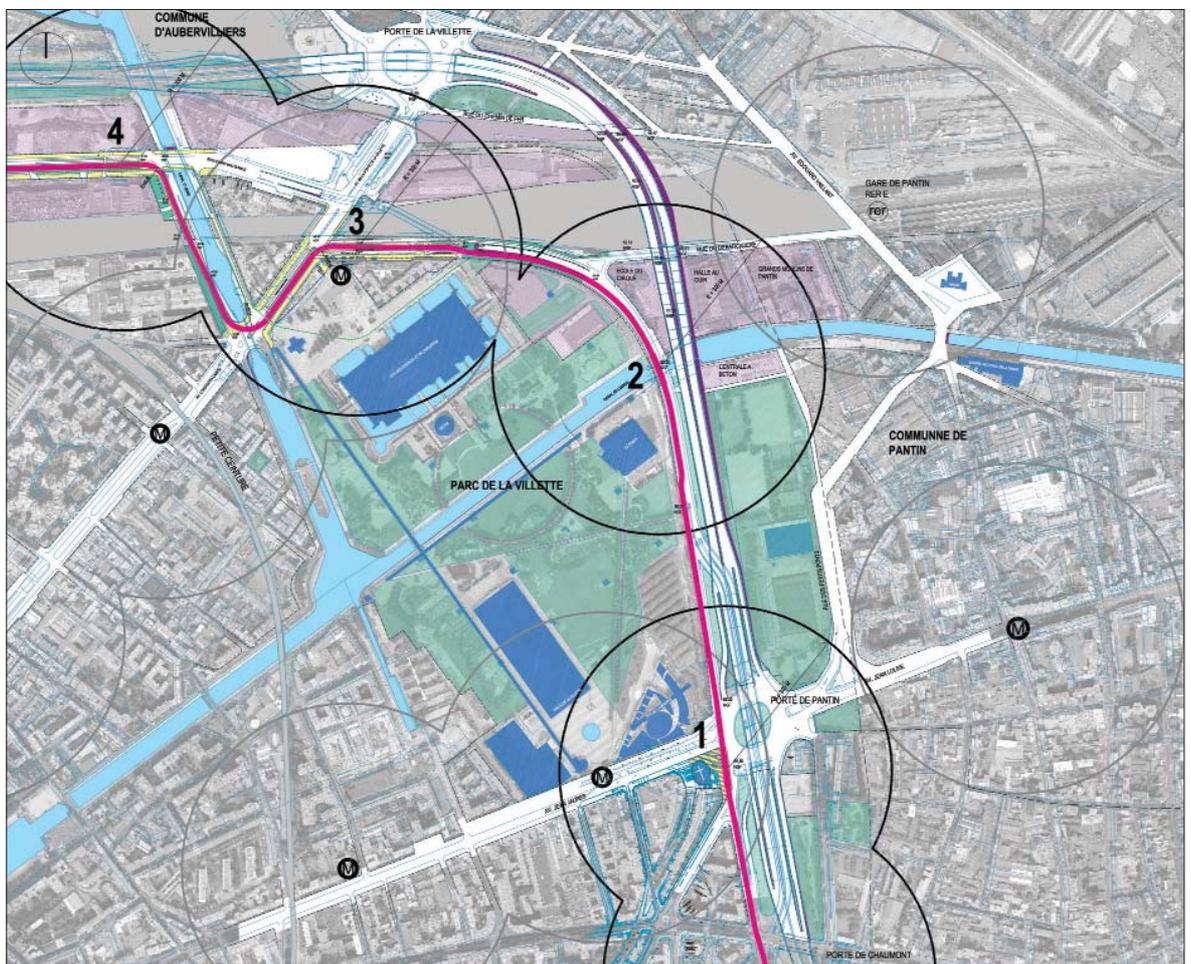


Le boulevard Davout © Mairie de Paris.



La première variante prévoit un tracé par le boulevard Sérurier en suivant le tracé\* du boulevard des Maréchaux. Ce choix permet une bonne compréhension du parcours par les usagers, puisqu'il suit les boulevards. Sa simplicité garantit une bonne vitesse commerciale et un temps de parcours réduit. Sur ce tronçon, il est envisagé de placer une station au droit du canal de l'Ourcq - ce qui permet un accès direct

au Parc de la Villette et au Zénith, et assure le lien avec la commune de Pantin par les rives du canal de l'Ourcq. Toutefois, cette solution présente l'inconvénient de ne concerner qu'un nombre limité de riverains, le tronçon du boulevard Sérurier du tracé passant dans une zone peu résidentielle, entre le Parc de la Villette à l'ouest et le boulevard périphérique à l'est.

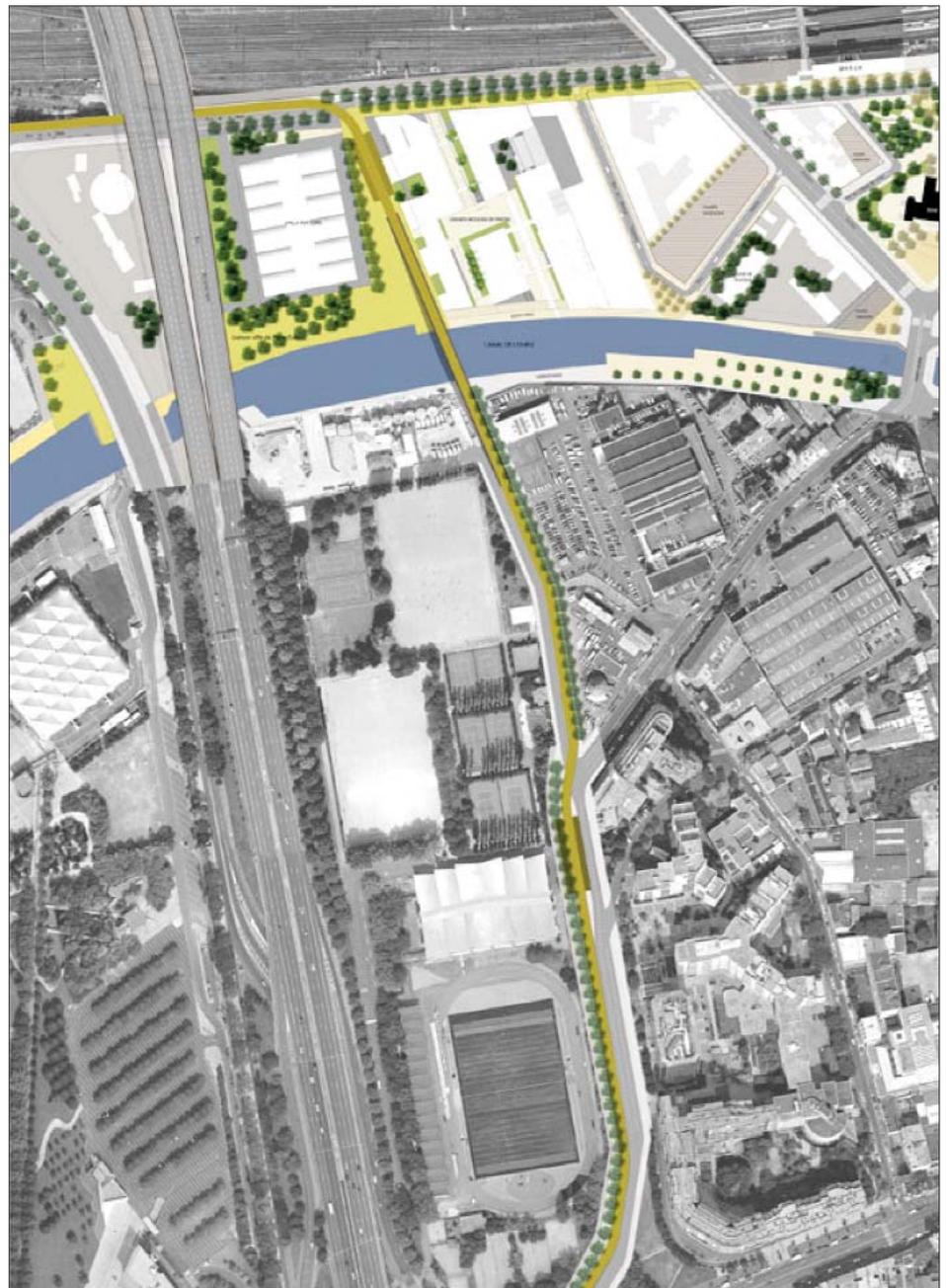


Première variante : schéma du passage par les boulevards des Maréchaux © Devillers.



**La deuxième variante** envisage un tracé en limite de Pantin, par la route des Petits Ponts. Ce choix offre des perspectives de desserte de population et d'emploi importantes. Par ailleurs, il permettrait, par la construction d'une station à l'est du stade Jules-Ladoumègue, d'accompagner la dynamique urbaine de la zone. Toutefois, pour obtenir une correspondance avec le RER E à Pantin, les usagers devraient

parcourir environ 300 mètres à pied. Ce tracé nécessiterait la création d'un ouvrage d'art pour le franchissement du canal de l'Ourcq. Plus long, il serait inévitablement d'un coût plus élevé que le précédent et augmenterait de trois minutes environ le temps de parcours. Par ailleurs, il nécessiterait un remaniement complet du carrefour de la Porte de Pantin.



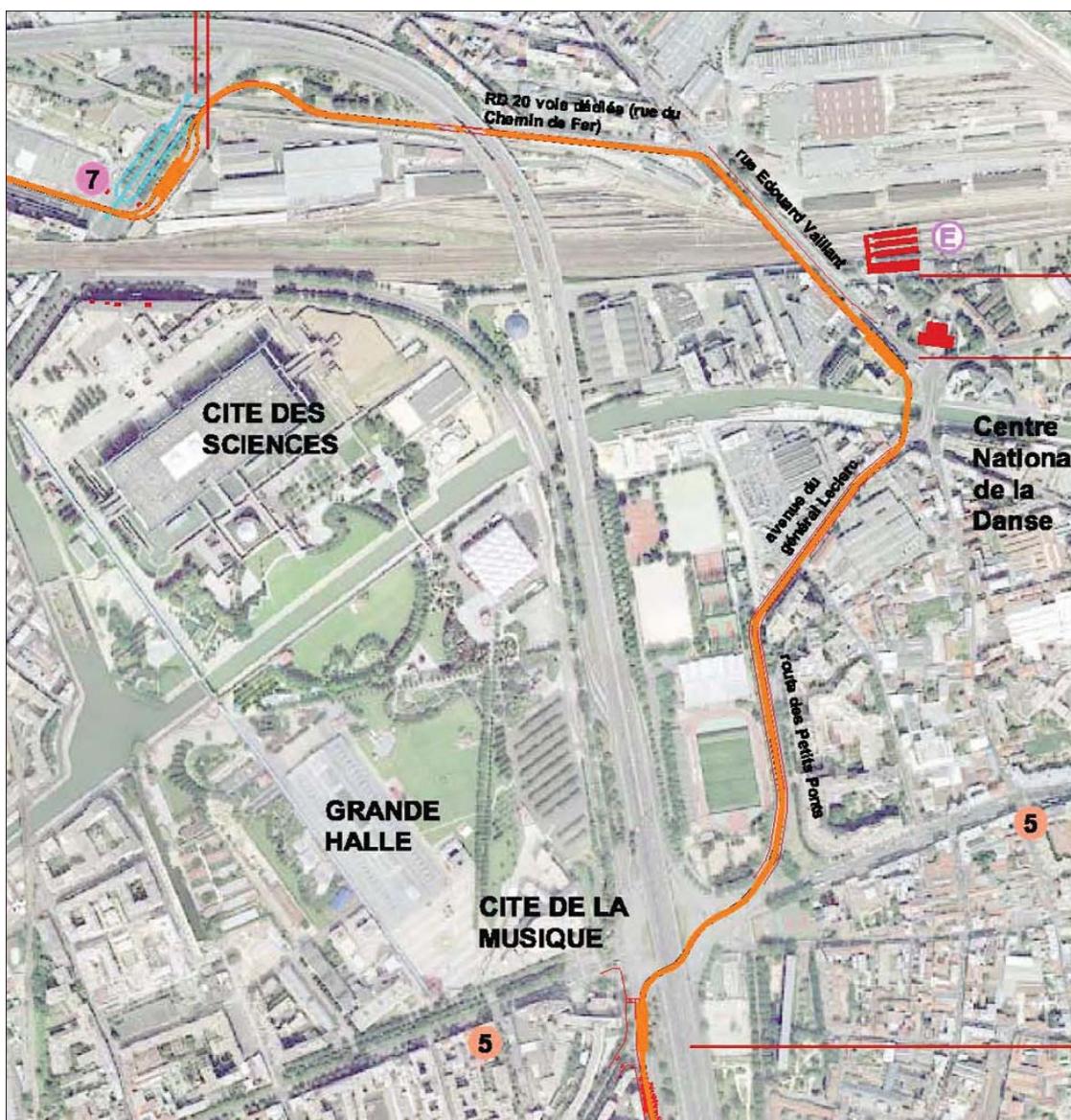
*Deuxième variante : schéma du passage par la route des Petits Ponts © Reichen et Robert & Associés.*

**La troisième variante** prévoit un tracé à l'intérieur de la ville de Pantin, et propose une interconnexion avec la gare RER E, ainsi que la desserte du centre ville de Pantin (mairie) et du Centre National de la Danse.

Ce tracé implique la reconstruction du pont passant au-dessus du canal de l'Ourcq ainsi que le renforcement du pont franchissant les voies ferrées, qui sont des opérations difficiles. Une partie de la gestion urbaine de la voirie

et des déplacements serait à remanier, pour la rue du Chemin de Fer et à Pantin, l'avenue du Général Leclerc. Le tracé global serait plus long, tant en distance qu'en temps de parcours. L'implantation de la station de tramway sur l'avenue Edouard-Vaillant, un axe très étroit, est proposée sur la chaussée, ce qui nécessiterait des études pour les questions de sécurité et de gestion de la circulation sur la voirie. Par ailleurs, le choix de ce tracé impli-

querait lui aussi le remaniement complet du carrefour de la porte de Pantin. Si cette option était retenue, le retour du tramway sur les boulevards des Maréchaux se ferait par le nord de la porte de la Villette, directement sur les boulevards des Maréchaux, évitant ainsi la baïonnette\* du carrefour du boulevard Macdonald avec l'avenue Corentin-Cariou.



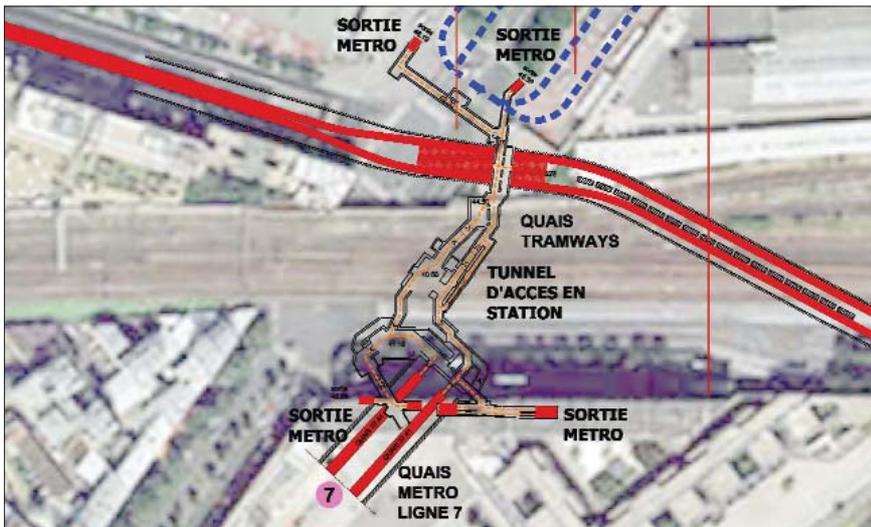
Troisième variante : schéma du tracé passant par la mairie de Pantin © Antoine Grumbach Associés.



**Le passage de la porte de la Villette.**  
Trois propositions différentes ont été étudiées pour le passage de la porte de la Villette.

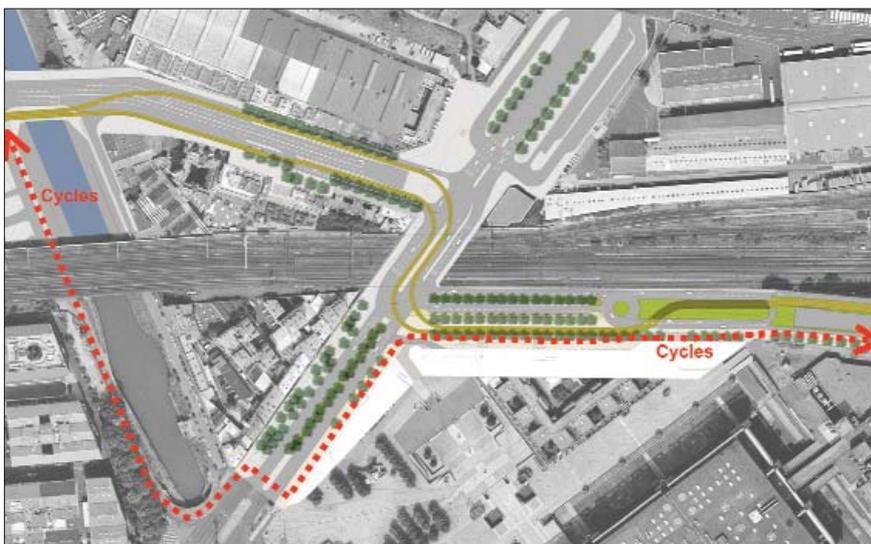
**La première variante** consiste à faire circuler le tramway dans un tunnel routier existant, situé sous la porte de la Villette. Ce tracé, dont la faisabilité

technique - bien que complexe - est avérée, à l'avantage d'être le plus direct. En outre, cette option offre une interconnexion souterraine avec le métro (ligne 7), mais pose la question de l'accessibilité souterraine de la station du tramway. Par ailleurs, ce choix entraîne un report de trafic routier en surface.



Première variante : schéma du tracé passant par le tunnel de la porte de la Villette © Antoine Grumbach Associés.

Les deux autres variantes proposent un passage en surface, l'un grâce à un passage par l'avenue Corentin-Cariou et le boulevard Macdonald, l'autre par l'avenue Corentin-Cariou et le quai de la Gironde.

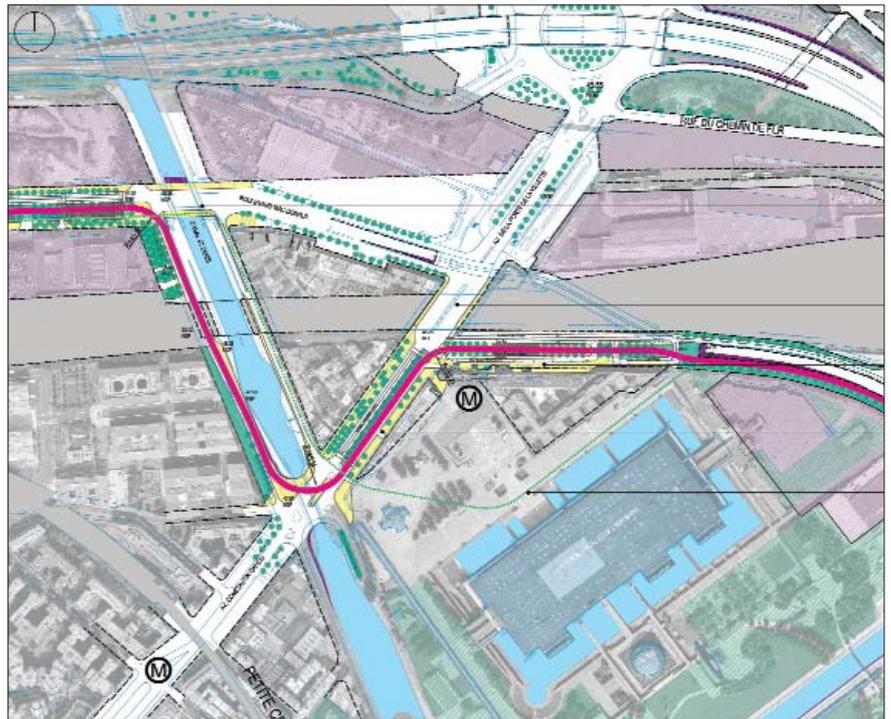


Deuxième variante : schéma du passage du carrefour en baïonnette © Reichen et Robert & Associés.

**Dans la deuxième variante**, (passage en surface par l'avenue Corentin-Cariou), le franchissement du carrefour en baïonnette\* obligera le tramway à croiser de nombreux flux de circulation en rocade\* et en radiale\*. Cette option permet une intermodalité optimale (quai à quai) avec le pôle de bus et la station de métro. La gestion du virage (voir plan ci-contre) impliquera un ralentissement du tramway et donc un temps d'attente pour les automobilistes. La piste cyclable continue devrait alors être réalisée sur un itinéraire le long du canal de l'Ourcq. Cette hypothèse présente l'avantage de permettre des correspondances aisées avec les bus.



**La troisième variante** (passage en surface par l'avenue Corentin Cariou et le quai de la Gironde) permet une intermodalité optimale (quai à quai) avec le pôle de bus et la station de métro. Cette option a un impact faible sur les flux de circulation. Elle met en valeur le quai de la Gironde et offre une bonne visibilité du tramway depuis le parc de la Villette. Cependant, elle nécessite un élargissement du quai de la Gironde sur des emprises appartenant aux EMGP\*.



Troisième variante : schéma du passage par le quai de la Gironde © Devillers.

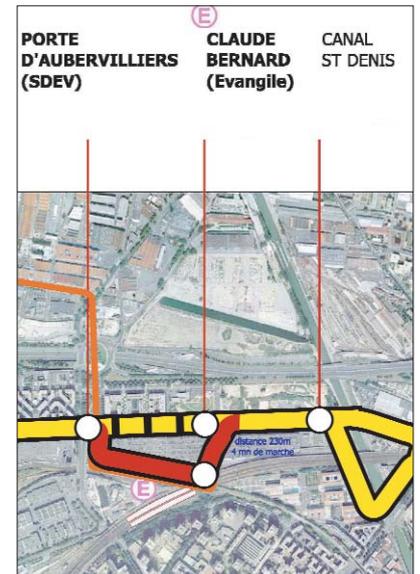


Le quai de la Gironde © Mairie de Paris

**La correspondance avec la gare Eole-Evangile (RER E).**

Le tracé de référence passe par la future gare Eole-Evangile. Il offre l'intérêt majeur d'une interconnexion entre le tramway T3, le RER E et le tramway Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse prolongé. Bien que le tracé soit dans ce cas plus long et nécessite des aménagements supplémentaires (réalisation d'ouvrages d'art et de nivellements\*), il présente d'évidents avantages en termes d'intermodalité.

Si les difficultés techniques se révélaient trop importantes, le tracé alternatif passant par le boulevard Macdonald pourrait être envisagé. Mais cette option ne permet pas de mettre à disposition des usagers un véritable pôle multimodal et les oblige à parcourir 250 mètres pour se rendre à la gare Eole-Evangile (voir schéma ci-contre).



La correspondance avec la gare Eole-Evangile (RER E) © Mairie de Paris.



### 3.1.2 Quelles options d'insertion du tramway sur les boulevards des Maréchaux ?

La largeur des boulevards des Maréchaux est, de façade à façade, d'environ 40 mètres. Dans la configuration actuelle, la voirie est de type 2 fois 3 voies - dont une réservée pour les autobus occupe 20 à 24 mètres. Les bicyclettes utilisent la voie en site propre\* d'autobus ou une partie du trottoir. Sur ce tronçon, la largeur des trottoirs est le plus souvent dissymétrique, contrairement au tronçon entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry.



**Trois implantations ont été envisagées pour l'insertion de la plate-forme\* du tramway : axiale\*, latérale\* ou bilatérale\*.** Ces trois options pourront être combinées pour s'adapter au contexte urbain et paysager, mais pour d'évidentes raisons de performance, de confort, techniques et pratiques (gestion de la circulation, des réseaux, des traversées...), il ne sera pas possible de passer trop souvent d'un type d'insertion à un autre.



*L'insertion axiale (vues aérienne et en coupe)  
© Reichen et Robert & Associés.*

Les études de définition permettent d'étudier assez précisément les différentes solutions.

Quelle que soit sa configuration, la plate-forme aura une largeur de 6,10

mètres en linéaire\* droit, hors poteaux et séparateurs. Équipée de dispositifs d'assainissement et d'écoulement des eaux, elle sera recouverte de revêtements en cohérence avec l'aménagement global des boulevards.

**L'insertion axiale\*.** Dans cette option, la plate-forme du tramway est implantée au centre de la chaussée, dans l'axe de la voirie. C'est le choix qui a été fait pour l'essentiel du premier tronçon du tramway T3 entre la porte d'Ivry et le pont du Garigliano.

La circulation automobile se fait sur des chaussées séparées à sens unique et sur deux voies. Des aires de stationnement ou de livraison sont créées le long des trottoirs latéraux lorsque la distance entre les alignements d'arbres le permet.

L'espace central des boulevards est exclusivement occupé par la plate-forme du tramway — qui peut être plantée de gazon.

En position axiale, l'espace public, sur une emprise moyenne de 40 mètres, accueille :

- une rive composée d'un trottoir de largeur variable comprenant généralement un alignement d'arbres et bordé, lorsque la configuration des lieux le permet, de places de livraison et/ou de stationnement,
- une piste cyclable le long des trottoirs,
- deux voies de circulation unidirectionnelles,



*L'insertion axiale (photomontage) © Reichen et Robert & Associés.*



- la plate-forme du tramway bidirectionnelle,
- deux voies de circulation unidirectionnelles, dans l'autre sens,
- une autre piste cyclable, dans le sens opposé à la première,
- une autre rive, composée de la même façon que la première.

Cette disposition a l'avantage de ne pas interférer sur les activités riveraines et leur desserte. Ce choix organise la voirie en partant du mode de transport le plus rapide (le tramway) jusqu'au plus lent (les piétons), en allant du centre de la chaussée jusqu'aux façades, avec une symétrie dans la répartition des usages.

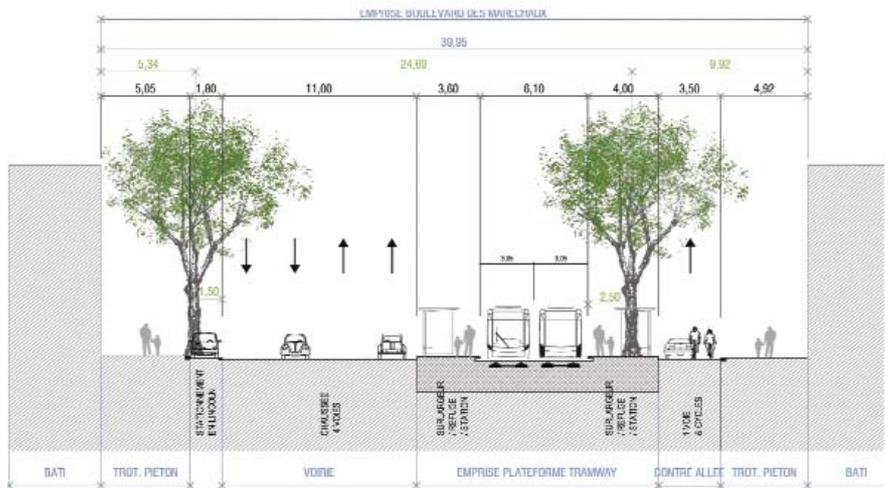
Mais cette option a aussi ses contraintes. Il n'est pas possible, compte tenu de la largeur de la voirie, d'avoir en permanence des places de stationnement. En outre, ce choix d'insertion n'offre pas toujours une parfaite continuité pour les pistes cyclables et implique des ruptures dans les alignements d'arbres, principalement au droit des stations.

**L'insertion unilatérale\*, côté extérieur.**

Dans cette option, la plate-forme est implantée latéralement sur la voirie. Les débouchés des voies transversales doivent être en nombre restreint pour éviter les intersections avec la plate-forme et garantir une bonne vitesse commerciale\*. La circulation est regroupée entre la plate-forme du tramway et l'autre rive, avec plusieurs files dans chaque sens.

- un site propre réservé au tramway (2 voies),
- 3 ou 4 voies de circulation (2 fois 2 voies ou 2 + 1 voies),
- sur l'autre rive, un trottoir, bordé si possible de places de stationnement et/ou de livraisons .

Ce choix d'insertion assure le maintien de l'alignement qui forme l'armature de l'espace du boulevard et une grande régularité du profil. Il permet de con-



*L'insertion unilatérale (vue en coupe) © Devillers.*

En position latérale, l'espace public regroupe, de façade à façade :

- sur la rive, un trottoir de largeur variable avec une contre-allée destinée à la desserte locale, permettant la circulation des bicyclettes dans les deux sens et autorisant le stationnement,

server de nombreuses places de stationnement. En contrepartie, et compte tenu du maintien de la contre-allée, la largeur des trottoirs est moins importante que dans le cas de l'insertion axiale.



*L'insertion unilatérale côté extérieur (photomontage) © Devillers.*



**L'insertion bilatérale\***. Dans cette configuration, les plates-formes du tramway sont réparties de part et d'autre de la voirie. La circulation est regroupée entre les deux plates-formes du tramway.

L'espace public, de façade à façade, est réparti de la façon suivante :

Cette option pose, cependant, des difficultés d'intégration importantes. En effet, pour répondre à l'ensemble des exigences de gestion urbaine (notamment l'accès aux façades des immeubles, les livraisons, l'accès pompiers, la collecte des ordures ménagères...), une contre-allée de chaque côté serait nécessaire. Or, pour assurer



*L'insertion bilatérale (photomontage)  
© Reichen et Robert & Associés.*



- une rive, comprenant un trottoir de largeur variable,
- une contre-allée destinée aux livraisons et au stationnement, qui permet la circulation des cycles dans les deux sens,
- un site propre réservé au tramway dans un sens,
- trois ou quatre voies de circulation automobiles (2+1 dans l'autre sens ou 2+2, selon le contexte local),
- un site propre réservé au tramway, dans le sens opposé au premier,
- une rive, composée de la même manière que la première.



*L'insertion bilatérale (vues aérienne et en coupe)  
© Reichen et Robert & Associés.*

Ce choix permet une bonne insertion paysagère et les sources de bruit automobiles sont éloignées des façades. Il offre une proximité immédiate entre les accès au tramway et les activités de pied d'immeubles.

l'ensemble des fonctions prévues sur la voirie, l'espace disponible ne permettrait d'installer qu'une seule contre-allée.

### 3.1.3 Où et comment seront implantées les stations ?

Le linéaire\* de l'extension du tramway T3 permettra de créer au minimum 22 stations. L'implantation de celles-ci sera déterminée à la fois par les enjeux de desserte locale, par l'optimisation des correspondances avec les autres modes de transports collectifs et par les exigences de vitesse commerciale et de temps de parcours.

Une première analyse a permis d'envisager un maximum de 24 stations. Les choix qui seront faits pour l'aménagement et l'insertion des stations revêtent une importance particulière. L'accès aux stations doit être aisé à partir des deux rives des boulevards, notamment depuis les communes riveraines et



elles doivent offrir les meilleures conditions possibles d'attente, d'information et de confort.

Les stations envisagées sont constituées de quais horizontaux en alignement droit d'une longueur de 45 mètres avec des rampes à inclinaison maximale de 5 %, en bout de quai, pour permettre l'accès aux fauteuils roulants et aux personnes à mobilité réduite.

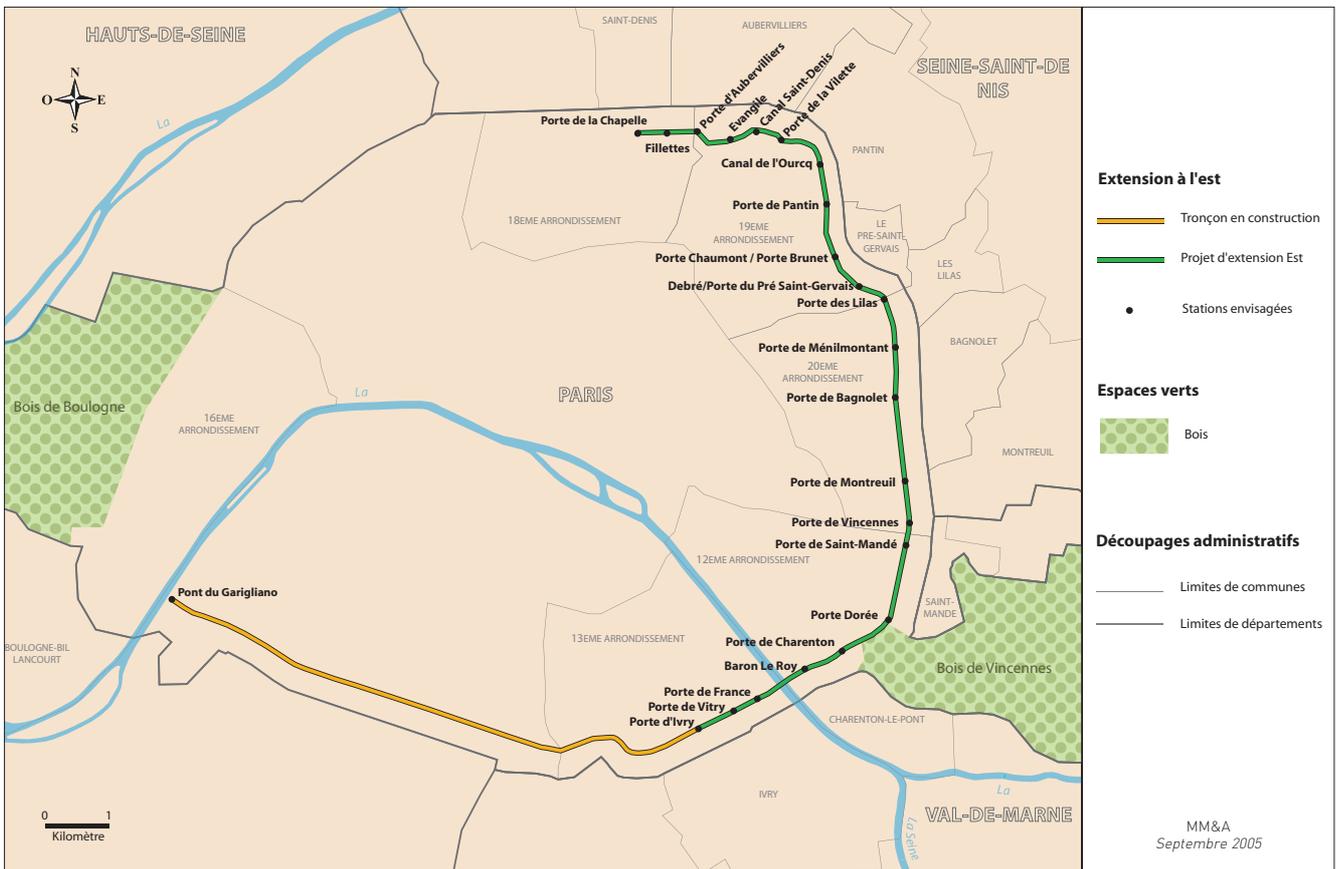
La largeur des quais est de 3 à 4 mètres, suivant la fréquentation attendue et la géométrie des lieux, leur hauteur est à 30 centimètres au-dessus du plan de roulement\* afin que le quai soit au niveau du plancher bas du matériel roulant.

Les quais sont équipés d'abris, de distributeurs de titres de transport, d'écrans d'information, de plans d'itinéraires, de bancs et de corbeilles.

Selon la géographie des lieux, plusieurs configurations sont imaginables : quai central, quais en vis-à-vis ou en décalé — dans ce dernier cas, le quai est installé en sortie de carrefour afin de faciliter le passage du tramway.

L'implantation des stations est choisie pour répondre aux besoins des habitants et des activités de la zone concernée, tout en assurant les meilleures correspondances possibles avec les autres modes de transport. La plu-

part des emplacements qui seront retenus pour accueillir des stations correspondent aux grands pôles d'attraction, comme les portes de Paris (Montreuil, Bagnolet, Pantin, La Villette...). D'autres stations pourraient être créées à proximité des carrefours, ainsi que sur des voies d'accès importantes vers la banlieue. Ces emplacements sont généralement aussi ceux des stations ou arrêts des autres modes de transport (bus, métro, RER).



Les stations envisageables pour l'extension à l'est du tramway T3.



### 3.1.4 Le système de transport.

#### Quel type de matériel roulant, quels équipements techniques ?

Le matériel roulant devra être compatible avec celui qui est prévu sur la première section du tramway T3 (le Citadis 402 d'Alstom), puisque les rames circuleront sur l'ensemble de la ligne, du pont du Garigliano à la porte de la Chapelle.

(qui transforment le courant alternatif moyenne tension en courant continu à 750 volts).

Pour la première section du tramway T3, longue de 7,9 kilomètres, six postes de redressement sont prévus. Construits à proximité immédiate de la ligne, leur emprise est réduite (environ 80 m<sup>2</sup> au sol, avec une hauteur intérieure maximale de 3,5 mètres). Accessibles directement par la voirie pour les équipes d'intervention, ils ne sont pas considérés comme des installations classées et ne font donc pas l'objet de contraintes réglementaires spécifiques en matière de sécurité et d'environnement.



Les portes-LAC ( Lignes Aériennes de Contact) sur le tronçon en cours de réalisation, entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry  
© Bernard Pedretti/ Mairie de Paris.

De grande capacité (le matériel choisi pour le tronçon sud dispose d'une capacité de 304 places, dont 78 assises), d'une longueur de 45 mètres et d'une largeur de 2,65 mètres, il sera doté d'un plancher bas intégral permettant un accès aisé pour les personnes à mobilité réduite, d'une ventilation et d'un système d'information des voyageurs. L'alimentation électrique du tramway nécessite un courant continu de 750 volts. Elle est assurée à partir du réseau EDF et transformée par l'intermédiaire de postes de redressement\*

Sur le tronçon actuellement en travaux (tramway T3 entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry), l'alimentation électrique du tramway s'effectue par une ligne aérienne de contact (LAC\*) située à environ 6 mètres au-dessus du rail. Les poteaux supportant la LAC\* sont disposés le long de la chaussée sur les trottoirs, entre les alignements d'arbres, sauf en station où ils sont sur les quais. Les supports des lignes de contacts accueillent d'autres fonctions comme l'éclairage public. La conception de ces installations a fait l'objet d'un concours de design destiné à réduire l'impact visuel et à assurer une harmonie avec le futur aménagement paysager des boulevards des Maréchaux. Afin d'améliorer l'insertion urbaine, le scellement en façade d'immeuble des supports de la LAC\* pourrait être envisagé.



Les portes-LAC ( Lignes Aériennes de Contact)  
© Mairie de Paris

### Comment la ligne sera-t-elle exploitée ?

Les horaires d'ouverture et de fermeture et l'amplitude horaire d'exploitation du tramway seront les mêmes que ceux du métro (5h-0h30).

L'intervalle assuré sera d'un tramway toutes les 4 minutes aux heures de pointe dans chaque sens et d'un tramway toutes les 8 minutes aux heures creuses dans chaque sens.

La priorité du tramway aux carrefours lui permettra d'atteindre une vitesse commerciale élevée.

23 rames seront nécessaires selon les fréquences présentées ci-dessus, si le tracé emprunte dans son intégralité les boulevards des Maréchaux.

Les correspondances envisageables avec le réseau de transport en commun sont matérialisées dans le tableau ci-dessous.

La RATP accompagnera la mise en place de l'extension du tramway T3 d'une restructuration du réseau de bus concerné. Des aménagements d'espaces publics permettront d'améliorer les correspondances entre bus, tramway et métro.

Le bus PC ne circulera plus sur les boulevards, où les couloirs protégés seront supprimés. Certaines lignes de bus de banlieue pourraient être prolongées à l'intérieur de Paris et cer-

taines lignes de bus parisiennes vers la banlieue.

L'exploitation de la ligne complète entre le pont du Garigliano et la porte de la Chapelle pourra se faire sans rupture de charge\* moyennant la réalisation en milieu de ligne d'une voie de sécurité de délestage, où seraient stockées une ou deux rames, qui permettraient d'améliorer la régularité de la desserte en cas de besoin et un renforcement de l'exploitation à l'occasion de grandes manifestations (des spectacles, par exemple).

### Les futures correspondances pour le tramway T3 et son extension est.

	<b>Extension du tramway T3 à l'est, de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle</b> (linéaire de 13,5 à 14,5 km, 22 stations au minimum)	<b>Premier tronçon du T3, du pont du Garigliano à la porte d'Ivry</b> (linéaire de 7,9 km, 17 stations)	<b>Parcours complet</b> (premier tronçon du T3 et extension à l'est)
<b>Correspondances avec le réseau métro et RER</b>	14 lignes (métro 14, 8, 1, 9, 3, 3bis, 11, 7bis, 5, 7, 12), RER E, RER C, SDEV	7 lignes (métro 4, 7, 8, 12, 13 RER C, RER B)	17 lignes (métro 4, 7, 8, 12, 13, 14, 1, 9, 3, 3bis, 11, 7bis, 5, RER C, RER B, RER E, SDEV)
<b>Correspondances avec les bus Mobilien*</b>	12 lignes Mobilien* (26, 27, 62, 87, 96, 170, 115, 105, 152, 153, 150, PC restructuré)	8 lignes Mobilien* : (80, 95, 38, 126, 21, 183, 187, PC restructuré)	19 lignes Mobilien* (80, 95, 38, 126, 21, 183, 187, 62, 26, 27, 87, 96, 170, 115, 105, 152, 153, 150 PC restructuré)
<b>Correspondances avec les bus parisiens</b>	12 lignes de bus parisiennes (89, 24, 46, 29, 56, 86, 57, 76, 48, 61, 75, 54)	11 lignes de bus parisiennes (42, 88, 39, 89, 58, 68, 28, 67, 57, 47, 83)	21 lignes de bus parisiennes (42, 88, 39, 89, 58, 68, 28, 67, 57, 47, 83, 24, 46, 29, 56, 86, 76, 48, 61, 75, 54)
<b>Correspondances avec les bus de banlieue</b>	14 lignes de bus de banlieue (109, 111, 132, 351, 102, 129, 249, 151, 684, 302, 252, 139, 65, 153)	19 lignes de bus de banlieue (169, 191, 295, 194, 125, 126, 128, 187, 188, 197, 297, 299, 475, 216, 131, 184, 185, 186, Orlybus)	33 lignes de bus de banlieue (169, 191, 295, 194, 125, 126, 128, 187, 188, 197, 297, 299, 475, 216, 131, 184, 185, 186, Orlybus, 109, 111, 132, 351, 102, 129, 249, 151, 684, 302, 252, 139, 65, 153)
<b>Correspondance avec les pôles bus actuels et futurs</b>	3 pôles bus actuels : Gallieni, Porte des Lilas, Porte de la Villette 3 pôles bus envisagés : Bruneseau, Porte de Charenton, Porte de Pantin	3 pôles de bus actuels : Porte d'Orléans, Porte d'Italie, Balard	6 pôles bus actuels : Gallieni, Porte des Lilas, Porte de la Villette, Porte d'Orléans, Porte d'Italie, Balard 3 pôles de bus envisagés : Bruneseau, Porte de Charenton, Porte de Pantin



### Les pôles d'échanges.

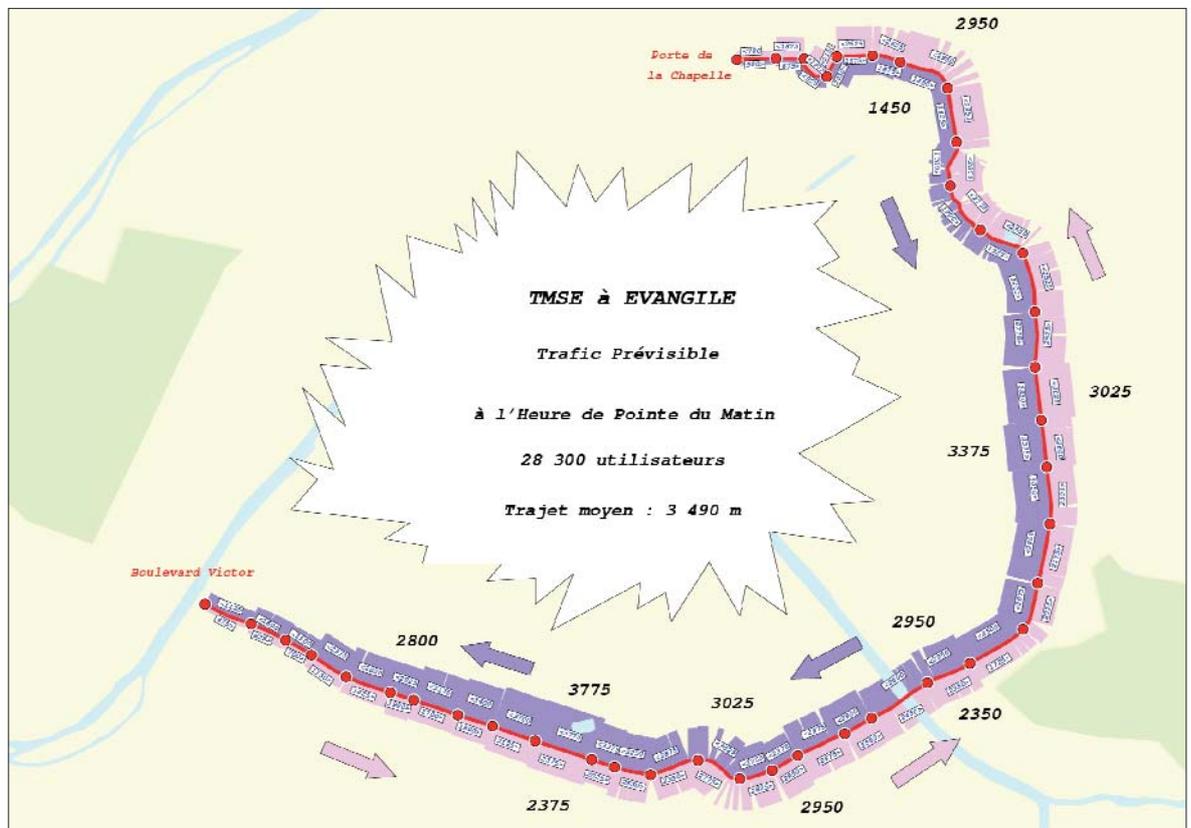
Les pôles d'échanges\* permettent de mettre en connexion différents modes de transports. Ils améliorent ainsi la mobilité. Les principaux pôles d'échanges\*

verront leur fréquentation augmentée grâce au tramway et la desserte régionale en sera ainsi améliorée.

### La fréquentation des principales stations de métro sur le tracé de l'extension à l'est du tramway T3<sup>1</sup>.

- Porte de Charenton : 3 700 personnes / jour
- Porte Dorée : 7 300 personnes / jour
- Porte de Vincennes : 14 000 personnes / jour
- Porte de Montreuil : 11 900 personnes / jour
- Porte de Bagnolet : 14 700 personnes / jour
- Porte des Lilas : 11 400 personnes / jour
- Porte de Pantin : 11 900 personnes / jour
- Porte de La Villette : 9 100 personnes / jour
- Porte de La Chapelle : 9 700 personnes / jour.

Les premières analyses de la RATP montrent le fort attrait qu'aurait la ligne T3 une fois prolongée. En effet, elle pourrait accueillir 28 300 utilisateurs à l'heure de pointe du matin et environ 255 000 par jour. 74,2 millions de voyages au total seraient effectués chaque année sur cette partie de la ligne. Comme le montre le serpent de charge\* ci-dessous, la charge maximale, à l'heure de pointe du matin, sera de 3 800 voyageurs sur le tronçon sud. Elle sera de 3 375 voyageurs sur le prolongement est.



<sup>1</sup> Fréquentation des stations de métro situées sur le tracé de l'extension à l'est du tramway T3. On indique ici le nombre, en 2003, des entrants directs (c'est-à-dire les personnes qui viennent prendre le métro à la station, sans compter celles qui sont en correspondance) - Source : RATP.



### L'atelier de remisage et de maintenance des tramways.

Espace sécurisé, l'atelier-garage regroupe les infrastructures et équipements nécessaires à l'exploitation, au remisage, et à la maintenance des

ultérieur, un espace de 4 à 5 hectares est souhaitable.

Sur l'ensemble du tracé, plusieurs sites ont été envisagés pour accueillir l'atelier-garage :

#### Qu'est-ce qu'un site de remisage et de maintenance ?

Le site de remisage et de maintenance abrite :

- un poste de commande,
- un complexe de maintenance et de remisage fermé : faisceau de remisage des tramways, atelier de maintenance, espaces de circulation, gros équipements (machine à laver les véhicules, station-service...), locaux sociaux et logistiques,
- les accès routiers et tramway,
- un parking pour le personnel et les livraisons,
- un ou des postes de redressement.

Le site (cheminements, faisceau de remisage, locaux sensibles) est protégé et placé sous vidéosurveillance de jour comme de nuit ; sa conception intègre les contraintes liées au respect de la tranquillité du voisinage.

L'insertion urbaine (par rapport à son environnement et aux autres fonctions du quartier) du garage tramway sera particulièrement soignée.

L'ensemble du site sera accessible aux véhicules des pompiers et conforme à la législation sur les installations classées.



Le site de maintenance Lucotte, sur le premier tronçon du tramway T3 © Mairie de Paris

tramways. Le site doit fonctionner 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Il a vocation à accueillir les rames qui permettent l'exploitation de la ligne.

Il existe déjà un site de maintenance, situé près de la porte de Sèvres, sur le premier tronçon du tramway T3. Il accueillera les 21 rames destinées à l'exploitation du tronçon Pont du Garigliano-Porte d'Ivry.

Le prolongement du tramway T3 jusqu'à la porte de la Chapelle impose la construction d'un deuxième atelier-garage. 23 rames supplémentaires au moins devront pouvoir y être accueillies.

#### Plusieurs solutions ont été étudiées pour le choix de ce second site.

Certains équipements du site de maintenance nécessitent une hauteur utile de 8 mètres. Le local doit aussi avoir une largeur d'environ 25 mètres. La superficie totale nécessaire pour le site de maintenance est d'environ 3,5 hectares. En cas de prolongement

- le stade Léo-Lagrange (dans le 12<sup>e</sup> arrondissement à proximité de la porte de Charenton), implantation souterraine, 3,5 hectares ;

- le stade Louis-Lumière (dans le 20<sup>e</sup> arrondissement entre la porte de Bagnole et la porte de Montreuil), implantation souterraine, 4,5 hectares ;

- le stade Jules-Ladoumègue (dans le 19<sup>e</sup> arrondissement entre la porte de Pantin et la porte de la Villette), implantation souterraine, 5 hectares.

Cette liste n'est pas exhaustive et aucune solution n'est écartée à ce jour. Le choix de l'implantation prendra en compte les atouts et contraintes en termes d'exploitation et d'accessibilité, ainsi que les éventuelles extensions.

Si la configuration et les caractéristiques du site retenu pour le remisage et la maintenance nécessitent une installation souterraine, celle-ci ne remet en aucune façon en cause l'existence et le fonctionnement des équipements de surface.



### 3.2 Les aménagements urbains qui accompagnent le projet d'extension à l'est du tramway T3.

#### 3.2.1 Le projet urbain qui accompagne l'extension du tramway T3.

Le projet d'extension du tramway T3 aura pour conséquence une reconfiguration urbaine complète des espaces publics ; en particulier, les aménagements prévus entraîneront la recomposition des boulevards des Maréchaux. Cette dernière s'inscrit dans une

réflexion plus vaste à l'échelle de la couronne\* et plus précisément des quartiers traversés et des portes de Paris. Il s'agit non seulement de traiter l'infrastructure et ses abords mais aussi de donner une image nouvelle aux boulevards et à leur périphérie.

#### Requalifier, mettre en valeur la couronne\* de Paris et son patrimoine.

La requalification des boulevards des Maréchaux est une nouvelle étape dans l'histoire de la transformation de la Ville de Paris. Elle intervient sur des zones qui ont déjà connu plusieurs phases d'urbanisation importantes. Les boulevards des Maréchaux et leur périphérie sont marqués par ces opérations, qui ont laissé au fil des siècles des réalisations de grande ampleur : le bois de Vincennes, le Parc de la Villette, le franchissement des canaux, le franchissement de la Seine.

Le projet d'extension du tramway, comme les autres opérations en cours,

à la différence des opérations ponctuelles du passé - où la priorité a longtemps été donnée à l'automobile -, procède d'un nouveau mode d'intervention, dont l'objectif est autant d'améliorer les usages de déplacement, relevant de l'échelle territoriale, que de valoriser la vie urbaine, l'échelle de proximité.

#### Améliorer le cadre de vie des riverains.

Le projet d'extension du tramway T3 à Paris vise simultanément à améliorer le cadre de vie des habitants des quartiers traversés. Ceux-ci connaissent aujourd'hui une situation paradoxale. En effet, ces quartiers présentent les atouts de la

#### Le périphérique : un ouvrage à intégrer dans la ville.

La construction du boulevard périphérique a débuté en 1955 et s'est achevée en 1973. Cette infrastructure autoroutière a vu le jour au moment où une ceinture verte était en cours d'aménagement autour de la capitale afin d'apporter, au centre de l'agglomération, les jardins et équipements qu'il était difficile d'y réaliser.

Long de 35 kilomètres, le boulevard périphérique est emprunté par environ 1,1 million de véhicules chaque jour, dont 89 % de véhicules légers, 7 % de poids lourds et 4 % de deux-roues motorisés. Il remplit pleinement son rôle en assurant un quart des déplacements parisiens. Axe principal de transit, il constitue un lien important entre Paris et les communes riveraines.

Malgré son intérêt pour la circulation, son insertion urbaine est problématique. Après la petite ceinture ferroviaire, après les boulevards des Maréchaux, après la ceinture verte et sportive, le boulevard périphérique constitue l'ultime anneau ressenti comme une barrière physique entre Paris et les communes riveraines. Il est par ailleurs source d'importantes nuisances sonores et de pollution de l'air. Les portes de Paris situées aux abords du boulevard périphérique sont devenues de vastes carrefours autoroutiers en liaison directe ou indirecte avec le boulevard périphérique, où la présence de l'automobile est prédominante et les cheminements piétons peu lisibles.

Un programme de couverture du boulevard périphérique cofinancé par la Ville de Paris, la Région et l'État au niveau de la porte des Lilas, de la porte de Vanves et de la porte de Champerret a déjà été étudié. Les travaux de couverture ont commencé Porte des Lilas et se poursuivront jusqu'en 2007.

#### Opérations de requalification le long du tracé



Espaces majeurs, destinés à être entièrement réaménagés



Ouvrages d'art dont la requalification doit faciliter l'accès au piéton

#### Espaces verts



Ceinture verte (stades, parcs et jardins)



Bois

#### Ligne de tramway T3



Tronçon en construction



Projet d'extension Ouest



Projet d'extension Est

#### Découpages administratifs



Limites de communes



Limites de départements

MM&A - Mars 2005



ville moderne, avec un nombre élevé d'équipements publics, de nombreux espaces verts hérités de la "ceinture verte\*". Mais, en même temps, ils subissent des dysfonctionnements propres aux quartiers où l'on vit mal : embouteillages, pollution (atmosphérique et sonore), dégradations de l'habitat, occupation anarchique de l'espace public, difficultés sociales croissantes, insécurité, accessibilité insuffisante aux transports en commun.

**La requalification urbaine des boulevards.**  
**Les espaces majeurs\*.** L'aménagement des boulevards des Maréchaux pour la mise en place du tramway inclut le réaménagement complet de certains espaces dits " majeurs ". Ces espaces majeurs\* sont des lieux qui, par leurs dimensions et leur rôle actuel ou prévisible, doivent faire l'objet d'études spécifiques. Certains sont d'ores et déjà inclus dans des opérations d'aménagements en cours ou à l'étude.

Plusieurs espaces majeurs\* ont déjà été identifiés :

- la porte de Vitry (13<sup>e</sup>),
- la porte de Charenton (12<sup>e</sup>),
- la porte Dorée (12<sup>e</sup>),
- la porte de Vincennes (12<sup>e</sup>/20<sup>e</sup>),
- la porte de Bagnole (20<sup>e</sup>),
- la porte des Lilas (19<sup>e</sup>/20<sup>e</sup>),
- la porte de Pantin (19<sup>e</sup>),
- la porte de La Villette (19<sup>e</sup>),
- la porte d'Aubervilliers (18<sup>e</sup>),
- la porte de La Chapelle (18<sup>e</sup>).



La requalification des boulevards le long du tracé © MM&A



**Mettre en valeur le patrimoine historique singulier de la couronne\* et favoriser l'innovation architecturale.**

La couronne\* de Paris témoigne de l'histoire de la ville et de l'architecture moderne. Le bâti des abords des boulevards des Maréchaux constitue un patrimoine, parfois modeste mais souvent remarquable, qui nécessite d'être préservé et mis en valeur. Toutes les opérations d'aménagement et d'architecture en cours ou à venir intègrent dès l'amont la notion de développement durable. Un soin particulier est également porté au caractère contemporain de l'architecture.

**Renforcer la ceinture verte\*.** Les boulevards des Maréchaux comptent, à leur périphérie, un grand nombre d'espaces verts. Leur ensemble constitue la ceinture verte\* de Paris. Les accès aux plus importants de ces espaces verts et plantés seront améliorés. D'autres, de taille plus modeste, ou un peu plus éloignés, jalonnent les boulevards des Maréchaux et contribuent à créer une trame végétale. Celle-ci constitue un atout important pour les boulevards des Maréchaux et leur environnement immédiat, qui

vards des Maréchaux. Actuellement, ils comptent d'importants alignements d'arbres. Certains, d'une qualité exceptionnelle, en côtoient d'autres dans un état médiocre, qui nécessitent d'être renouvelés, indépendamment du projet de tramway.

L'insertion du tramway dans l'espace public imposera la suppression de certains alignements ou de certains arbres existants dans la limite du minimum nécessaire, mais au final l'extension du tramway se traduira par une augmentation du nombre d'arbres. Ainsi, pour la première phase du tramway T3, entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry, 36 000 m<sup>2</sup> de gazon et un millier d'arbres ont été plantés.



*L'engazonnement de la plate-forme du tramway T3 dessine un "ruban vert" sur les boulevards des Maréchaux © Mairie de Paris.*



*Le projet de tramway T3 permettra de développer la trame végétale des boulevards des Maréchaux © Mairie de Paris.*

sera renforcé par les plantations complémentaires sur les boulevards. Un des objectifs du projet est de développer la trame végétale des boulevards

Parallèlement, le projet intègre de nouvelles plantations sur les rives des boulevards. On considère en général qu'il est préférable, pour un bon développement des racines des plantations, que la distance minimale entre la chaussée ou la plate-forme du tramway et les plantations d'alignement soit de 2 mètres. Au-delà de cette limite, la cohabitation des plantations avec les aménagements dépend des espèces et de leur développement.

Pour mettre en valeur l'aménagement paysager des espaces publics autour du tramway, trois objectifs ont été fixés:

**- Augmenter le volume végétal.** La densité des plantations sera renforcée à grande échelle. Cette densification

végétale sur le tracé s'appliquera en particulier aux abords des espaces singuliers des nouvelles stations de tramway.

**- Diversifier la palette végétale.** Les transformations urbaines permettront la valorisation et la diversification du patrimoine végétal. La variété des ambiances végétales contribuera à l'amélioration du cadre de vie.

**- Assurer les possibilités de ramifications végétales d'accompagnement des espaces publics limitrophes.** Les aménagements paysagers des boulevards des Maréchaux offrent la possibilité de renforcer la trame verte existante et de réaliser des continuités végétales avec les communes limitrophes. En particulier, la réalisation du projet sera l'occasion de repenser la relation entre Paris et le bois de Vincennes.

#### **La question de l'abattage des arbres.**

L'arbre en ville contribue à l'amélioration du cadre de vie et est porteur d'une forte valeur symbolique. Il est donc légitime de s'interroger sur le devenir des alignements d'arbres dans le cadre de l'insertion de l'infrastructure du tramway sur les boulevards. Selon l'option d'insertion retenue et selon les variantes adoptées, un certain nombre d'arbres devront être abattus. Toutefois,



le nombre global d'arbres sera augmenté. Dans tous les cas, les abattages d'arbres se feront avec un strict encadrement juridique et après une large diffusion de l'information auprès des riverains.

L'objectif que s'est fixé la Ville de Paris est de maintenir au maximum les arbres existants et d'en planter de nouveaux, à chaque fois que la configuration des lieux le permettra. Ces opérations seront aussi une occasion d'améliorer la gestion des espèces plantées, en diversifiant les essences et s'assurant, au cas pas cas, de la bonne santé des sujets.

Ainsi 1 000 nouveaux arbres ont été plantés sur le premier tronçon du T3.

**Les ouvrages d'art\*.** Le réaménagement et la requalification des boulevards, qui accompagnent l'extension du tramway sont l'occasion d'une réflexion pour une meilleure intégration ou une suppression des ouvrages d'art\*, comme le viaduc de Vitry, le souterrain de Charenton, le souterrain de la Villette ou encore le souterrain de la Chapelle, qui améliorerait les circulations des piétons.

*A contrario*, le projet pourrait nécessiter la construction de nouveaux ouvrages d'art\*. Ainsi, si une des deux options en limite de Pantin ou par la mairie de Pantin devait être retenue pour le tracé entre Porte de Pantin et Porte de la Villette, une modification du pont ou une réalisation nouvelle de ce dernier sur le canal de l'Ourcq devrait être menée. Ce choix nécessitera d'étudier les incidences à la porte de Pantin sur la bretelle et les trémies.

#### **Une vie locale à renouveler**

**Participer à la dynamique commerciale et économique.** La requalification des boulevards des Maréchaux, en rendant ces quartiers plus attractifs, contribuera au développement de nouvelles activités. La Ville de Paris, en relation avec

les communes riveraines, qui ont déjà largement engagé le renouvellement de leurs parcs de bureaux en front du boulevard périphérique, jouera un rôle moteur pour l'implantation de nouveaux hôtels industriels et de pépinières d'entreprises autour de la capitale mais aussi de logements et d'équipements pour répondre aux besoins des habitants.

Les exemples de réalisations dans d'autres villes de France ont montré que le tramway avait un impact positif sur l'activité commerciale. Les commerces des boulevards des Maréchaux, notamment à hauteur des stations, devraient bénéficier de l'arrivée de ce nouveau mode de transport. La Ville de Paris soutiendra le maintien et le développement des commerces de proximité, et veillera à leur insertion harmonieuse dans les pieds d'immeubles.

Quant aux marchés forains, ils seront réorganisés et développés dans des conditions de sécurité accrues.

**Développer l'identité propre des quartiers.** L'installation d'un tramway sur les boulevards s'accompagnera d'une amélioration plus générale du cadre de vie, qui est nécessaire et souhaitée par les riverains.

Les aménagements des espaces publics comme les actions de requalification urbaine et de dynamisation économique vont renforcer les fonctions des centres de quartiers existants et permettre d'en développer de nouveaux aux abords des équipements publics, autour des commerces de proximité, des opérations de renouvellement urbain, des sites d'interconnexion des transports en commun...

La suppression envisagée de certains passages souterrains qui jalonnent les boulevards des Maréchaux participera à l'objectif de requalification en voie urbaine de cet axe.

*L'insertion de l'infrastructure du tramway sur les boulevards des Maréchaux est une occasion d'augmenter le nombre global d'arbres © Mairie de Paris.*



### 3.2.2 Une nouvelle répartition de l'espace sur la voirie.

La requalification des boulevards des Maréchaux vise une reconquête de l'espace public par l'ensemble des usagers et une meilleure répartition entre les différentes fonctions des boulevards des Maréchaux. Elle contribue à la redistribution de l'espace et au rééquilibrage entre les usages (le tramway, la voirie, les allées cyclables et les promenades piétonnes).

Plusieurs options sont envisagées par les équipes d'architectes-urbanistes et de paysagistes qui travaillent sur le projet. Elles proposent des choix différents, notamment pour l'insertion

de la plate-forme\* du tramway sur l'espace public. Mais toutes ont en commun de proposer une réhabilitation des boulevards et la redistribution de l'espace public.

#### Favoriser les circulations douces\*.

La Ville de Paris crée dans la capitale un réseau cyclable structuré, pour faciliter et sécuriser l'utilisation du vélo en ville. Ce réseau est réalisé en coopération avec la Région et les collectivités riveraines pour obtenir un meilleur maillage à l'échelle francilienne. Conformément à la politique parisienne en matière de circulations douces\*, la mise en place du tramway s'accompagnera de voies sécurisées pour les cyclistes.

Le confort et la sécurité des usagers de modes doux\* seront assurés au niveau des traversées en carrefour par la création de sas vélos.

Par ailleurs, le réaménagement des boulevards vise à améliorer le confort des piétons. Pour cela, les trottoirs seront élargis. Il y aura également une réduction et une rationalisation de la présence du mobilier urbain.

#### L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR)\*.

Actuellement, l'accessibilité de la voirie et des transports en commun n'est pas satisfaisante pour les personnes à mobilité réduite (PMR\*), du fait notamment de l'encombrement et des dénivelés parfois trop importants des trottoirs. Le projet d'extension du tramway a, en particulier, pour objectif d'y remédier.

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports en commun existants est une action inscrite à l'article 2 « Qualité de Service » du Contrat de Plan Etat-Région\* 2000-2006. Il s'agit de faciliter les déplacements des personnes handicapées ou en situation de handicap, grâce aux aménagements sur les infrastructures existantes (nouveaux accès dotés d'ascenseurs en libre-service, rehaussement des quais,



Exemple de piste cyclable à Paris © Mairie de Paris.

de la plate-forme\* du tramway sur l'espace public. Mais toutes ont en commun de proposer une réhabilitation des boulevards et la redistribution de l'espace public.

#### Redistribuer l'espace entre les différents utilisateurs.

Autrefois considérés (ou utilisés) comme des annexes du boulevard périphérique, les boulevards des Maréchaux n'ont pourtant pas vocation à accueillir un trafic de transit, générateur de nuisances sonores et atmosphériques.

C'est la raison pour laquelle il est envisagé de réduire la capacité de cir-



*Le matériel roulant de l'extension du tramway T3 assurera une accessibilité optimale aux PMR  
© Mairie de Paris.*

guichets abaissés, passages élargis pour les fauteuils roulants...). L'accessibilité des transports, condition de l'intégration sociale des personnes handicapées, doit également être valorisée comme un élément de confort pour l'ensemble de la population dont 30 % est handicapée ou en situation de mobilité réduite.

Pour le tronçon en cours de réalisation entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry, des améliorations par rapport aux tramways actuels d'Île-de-France sont étudiées par un groupe de travail réunissant notamment les associations des personnes handicapées, les collectivités locales et les responsables des transports publics.

Un programme de mise en accessibilité des gares et stations franciliennes a été élaboré en étroite concertation avec le STIF\* et les entreprises de transports RATP, SNCF et RFF. La mise en œuvre de ce programme sera réalisée dans un souci de cohérence et de complémentarité entre les différents réseaux SNCF banlieue, RER, métro, tramway et bus.

Le projet d'extension du tramway prévoit notamment des cheminements piétons plus rectilignes et dégagés d'obstacles, des traversées piétonnes perpendiculaires aux trottoirs, l'abaissement des trottoirs, la création de bandes de guidage, l'aménagement de places grands invalides de guerre/grands invalides civils, avec l'objectif d'une place accessible sur cinquante places de stationnement.

Afin d'éviter que le débordement des terrasses concédées (commerces, restaurants...) n'entrave la circulation piétonne, les zones de concession seront matérialisées sur la chaussée.

Le réaménagement des boulevards des Maréchaux, et notamment la mise aux normes PMR\* des traversées piétonnes, permettra en même temps de sécuriser les traversées des enfants pour les trajets domicile-école. D'une façon générale, les réaménagements urbains qui accompagnent l'arrivée du tramway faciliteront les cheminements pour les piétons, en les rendant plus évidents et plus sûrs.

### **Le schéma directeur d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées.**

Le schéma directeur d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées, dont l'élaboration s'est conclue en juillet 2002, a été rédigé en concertation entre la Mairie de Paris et des groupes de travail composés d'usagers et d'associations de personnes handicapées.

La rédaction de ce texte s'est appuyée sur les documents législatifs et réglementaires en vigueur quant à l'accessibilité et l'usage de la voirie publique et privée ouverte pour les personnes à mobilité réduite (PMR)\*. Ce document énonce un ensemble de règles et formule des recommandations sur différentes thématiques (cheminement sur trottoir, traversée de chaussée, caractéristiques du mobilier urbain, accessibilité aux arrêts de transports publics, stationnement, escalier, emprise de chantier...) destinées à assurer un accès de qualité à la voirie à l'ensemble des PMR\* (utilisateurs de fauteuils roulants, personnes aveugles ou malvoyantes, mais aussi handicapés mentaux, personnes âgées, enfants, personnes gênées temporairement dans leurs déplacements...).

Les opérations de requalification des boulevards des Maréchaux dans le cadre de l'extension du tramway T3 seront conformes aux règles et aux recommandations énoncées par ce document.



### Le stationnement.

Le projet d'extension du tramway s'accompagne d'un travail de rénovation de l'ensemble des boulevards de façade à façade et d'une redistribution de l'espace public. Dans ce cadre, sur la voie publique, la politique mise en œuvre en matière de stationnement avec la généralisation du stationnement payant, entend privilégier le stationnement résidentiel et, parallèlement, offrir des places réservées pour les livraisons, les grands invalides de guerre/grands invalides civils (GIG/GIC).

La politique de la Ville est de favoriser le stationnement résidentiel en proposant des tarifs attractifs. Il s'agit d'inciter les Parisiens à moins utiliser leur véhicule lorsque d'autres solutions sont disponibles. Un relevé de l'offre de stationnement, des modes d'utilisation, et des commerces a été effectué. Il permettra de mieux analyser les besoins, les atouts et faiblesses du système actuel, afin de proposer des réponses adaptées.

### Les parkings-relais.

La Ville de Paris, possède en périphérie, des parcs qui pourraient être utilisés pour un usage de type « parking-relais ». Certains ont été construits en même temps que le boulevard périphérique et couplés avec les stations de métro, pour attirer une partie du trafic entrant dans Paris. Aujourd'hui, l'usage de ces parcs est extrêmement variable et une politique de relance de ces parcs-relais est actuellement menée.

Trois types de parcs existent. Ceux des bailleurs sociaux offrent environ 2 000 places, mais l'offre est éparpillée et souffre d'un certain éloignement des stations de métro. Les parcs concédés ont une disponibilité de 5 000 places, mais quelques-uns sont en mauvais état ou ont des cheminements piétons difficiles jusqu'au métro. Enfin, les garages commerciaux sont nombreux mais souvent saturés.

En raison de ces contraintes, seuls trois parcs fonctionnent de manière satisfaisante. Ils sont situés Porte de la Chapelle, Porte de la Villette et Porte de Pantin (Cité des Sciences et de l'Industrie et Cité de la Musique).

Les utilisateurs de ces parcs peuvent être classés en trois catégories :

- les travailleurs « pendulaires », qui les utilisent peu en raison d'une offre abondante de places dans le centre de Paris

- et d'alternatives comme les parcs-relais du STIF\*, situés au niveau des gares RER des communes périphériques,
- les visiteurs occasionnels qui n'ont généralement pas connaissance de l'existence de ces parcs,
- les résidents.

La politique menée par la Ville de Paris pour développer ces parcs-relais s'articule autour de 3 axes :

- limiter l'accès de la clientèle « pendulaire » au cœur de la Clientèle en incitant les entreprises à mettre en place des plans de déplacements d'entreprise et en agissant sur les parcs publics centraux par la diminution du nombre de places et/ou l'augmentation des tarifs d'abonnements à destination des « pendulaires » - une telle action permettrait d'offrir de nouvelles places aux résidents,
- développer la clientèle des visiteurs occasionnels par la création d'une signalétique spécifique, un meilleur accompagnement des cheminements piétons jusqu'aux stations de métro et par une information plus large,
- rechercher la clientèle « résidents » en proposant une tarification attractive pour les « petits rouleurs ».

### Le calendrier prévisionnel du projet

Quelles seront les différentes étapes du projet d'extension du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux ?

- Le débat public sera suivi d'une phase d'études, qui aboutira à l'élaboration d'un schéma de principe en 2007. Un dossier de définition consacré à la sécurité sera réalisé dans le même temps.
- Ensuite, l'enquête publique aura lieu, finalisée par le rapport du commissaire enquêteur, ainsi que la phase d'avant-projet.
- Les travaux, qui débuteront en 2008, s'étaleront jusqu'à la livraison en 2012.

