

LE PROJET D'EXTENSION DU TRAMWAY T3 À PARIS



REUNION D'OUVERTURE
6 FEVRIER 2006
ESPACE REUILLY > PARIS 12^e

MAIRIE DE PARIS 

 **île de France**

 **RATP**

 **STIF**
AUTORITÉ ORGANISATRICE
DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE



<< Partie 1 >>

**Présentation
générale du projet**



<< Partie 2 >>

**Le projet
d'extension en débat**



**Pourquoi un projet
de transports en commun
en rocade de Paris ?**





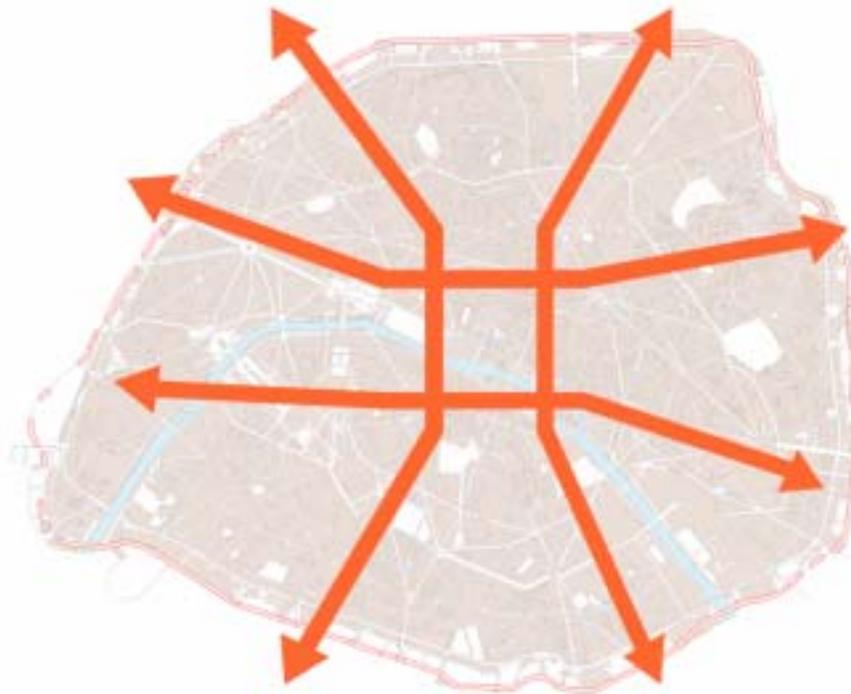
Le réseau de transports publics francilien aujourd'hui

- **Un des plus complets et des plus performants dans l'hypercentre** (par rapport aux grandes métropoles comparables) :
 - ▶ 16 lignes de métro
 - ▶ 2 lignes de tramway (T1 et T2)
 - ▶ 5 lignes de RER
 - ▶ des dizaines de lignes Transilien
 - ▶ + de 1 000 lignes de bus (dont 266 RATP)
- **Une desserte de moins bonne qualité dans le reste de l'agglomération**





Une organisation « en étoile », autour de la capitale



- Un réseau conçu au fil du temps pour satisfaire les besoins de déplacements entre Paris et la banlieue



L'émergence de nouveaux besoins

- Les déplacements internes à la première couronne :
 - sont en forte augmentation
 - mais l'insuffisance de l'offre aboutit à une trop faible utilisation des transports en communs

- Alors qu'à Paris :
 - les déplacements en voiture diminuent
 - et la place de la circulation douce augmente





Un nouvel objectif d'organisation du réseau



► Satisfaire
les nouveaux besoins
de déplacements
internes à la première
couronne de
l'agglomération
parisienne par un
maillage plus important
en périphérie de Paris

► Proposer une alternative
crédible à la voiture



Plusieurs projets en Ile-de-France participent à cet objectif

- L'extension des lignes de tramway T1 et T2
- Le tram-train T4 (Aulnay-sous-Bois – Bondy)
- La gare Eole Evangile (RER E)
- Le prolongement de 4 lignes de métro (4, 8, 12 et 13)
- Un transport en commun en site propre sur la RN 305
- Le tramway de St-Denis – Epinay-sur-Seine – Villetaneuse
- Les lignes de bus Mobilien...
- ...et le tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux





Le tramway T3, un projet en plusieurs étapes

- **Le premier tronçon :**
 - ▶ sur les boulevards des Maréchaux Sud du Pont du Garigliano à la porte d'Ivry
- **Le projet d'extension :**
 - ▶ à l'est, jusqu'à la porte de la Chapelle
 - ▶ et à l'ouest, jusqu'à la porte d'Auteuil





Les principaux acteurs du projet d'extension du tramway T3

MAIRIE DE PARIS



 **île de France**





Les objectifs du projet





Un projet au service de la mobilité durable en Ile-de-France

- Il s'inscrit dans les politiques de déplacement parisienne et régionale :
 - ▶ répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade
 - ▶ optimiser le maillage des transports collectifs
 - ▶ améliorer l'accessibilité des transports urbains et des cheminements
 - ▶ réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace
 - ▶ améliorer la qualité de vie des riverains et usagers
 - ▶ réduire les consommations d'énergie fossile





Un projet environnemental, pour une ville « respire »

- Améliorer la qualité de vie des riverains et usagers
- Une attention particulière portée à l'embellissement du tracé
- L'occasion de re-créer un véritable espace de vie partagé





Un accélérateur de requalification urbaine

- De nombreuses opérations d'aménagement sont en cours ou à venir le long du tracé, prévoyant la création de nouveaux logements
 - Des aménagements paysagers et urbains qui accompagnent la mise en place du tramway
 - Une logique d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers
- ⇒ Le tramway est un élément essentiel du développement et du renouvellement urbain parisien et de la première couronne



Un accélérateur de développement économique

- Le tramway favorisera également le développement des activités économiques :
 - en facilitant l'accès aux commerces, aux entreprises et aux services situés le long de son parcours
- Le projet d'extension du tramway concerne directement :
 - 300 000 habitants
 - 130 000 emplois
 - environ 700 commerces





Redistribuer l'espace et rééquilibrer les usages

- Entre les différents usages
- Favoriser les circulations douces
- Assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite

⇒ Une baisse significative de la circulation automobile est attendue sur les boulevards des Maréchaux, grâce au tramway T3





Pourquoi le choix du tramway ?





Les besoins identifiés

- La mise en place d'un mode de transport en commun :
 - ▶ régulier
 - ▶ fiable
 - ▶ rapide
 - ▶ accessible
 - ▶ confortable
 - ▶ silencieux
 - ▶ non polluant
 - ▶ sécurisé





Les 3 solutions techniques envisagées

①

Le tramway



②

Le bus



③

Le métro





Le tramway a été retenu car...

- Il constitue la réponse la mieux adaptée aux besoins identifiés sur le parcours
- Il conjugue de grandes qualités d'intégration à la ville tout en protégeant l'environnement
- Il est une alternative crédible à l'usage de l'automobile
- Ce mode de transport « en surface » est plébiscité par les utilisateurs (à conditions de régularité et vitesse équivalentes)





Pourquoi pas le bus PC ?

- Son niveau de saturation ne répond plus aux besoins de déplacements croissants en rocade de Paris
- Il a atteint sa limite d'évolution pour 2 raisons :
 - ▶ capacité d'accueil et fréquence





Pourquoi pas le métro ?

- **Les atouts du métro :**
 - vitesse
 - capacité
 - régularité
- **Le métro ne répond pas aux besoins identifiés, sur le parcours principalement pour 3 raisons :**
 1. capacité excédentaire
 2. accessibilité moindre
 3. coûts et délais



**Pourquoi un tracé sur
les boulevards des Maréchaux ?**





3 hypothèses de tracés ont été étudiées

①

Les boulevards
des Maréchaux



②

La Petite Ceinture
ferroviaire



③

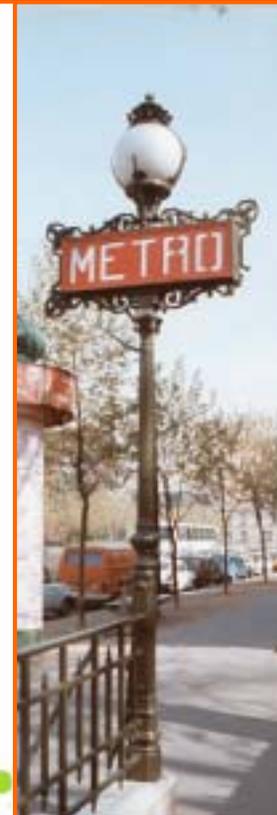
Un tracé en lisière
du boulevard périphérique





Les boulevards des Maréchaux : des avantages décisifs

- Largeur et continuité de voirie
- Correspondances aisées
- Liaisons des portes et des communes entre elles
- Desserte de secteurs en pleine mutation urbaine
- Continuité avec le premier tronçon du T3





Pourquoi pas la Petite Ceinture ferroviaire ?

- Son utilisation répondrait à une logique de transport différente, car elle offre :
 - une moindre accessibilité
 - de moins bonnes correspondances avec les réseaux métro et bus
- Son tracé serait plus éloigné des communes limitrophes





Pourquoi pas en lisière extérieure du boulevard périphérique ?

- Le tracé serait « segmenté »
- L'étroitesse des voiries nécessiterait la fermeture de tronçons entiers à la circulation automobile ainsi que des expropriations
- Les correspondances seraient moins nombreuses et plus difficiles



Fin diaporama 1