



I. UN PROJET DE TRANSPORTS COLLECTIFS AVEC UNE DYNAMIQUE D'AMÉNAGEMENT URBAIN.

I. UN PROJET DE TRANSPORTS COLLECTIFS AVEC UNE DYNAMIQUE D'AMÉNAGEMENT URBAIN.

1.1 Une amélioration des transports collectifs pour les communes riveraines et Paris.

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

1.3 Un tramway accélérateur de projets de requalification urbaine.

À la fin de l'année 2006, le tramway T3 allant du pont du Garigliano dans le 15^e arrondissement à la porte d'Ivry dans le 13^e sera mis en service. Le projet qui fait l'objet du présent débat s'inscrit dans sa continuité, vers l'est et l'ouest. Le projet d'extension à l'est est présenté dans le chapitre III. Le projet d'extension vers l'ouest, du pont du Garigliano à la porte d'Auteuil est traité spécifiquement dans le chapitre VI.

Il porte des objectifs d'amélioration du réseau de transports collectifs, auxquels est associée une dynamique de requalification urbaine. Il contribue à améliorer la qualité de vie des habitants de la couronne parisienne*, en facilitant les déplacements et en réduisant les nuisances (pollutions atmosphériques, bruit...). Il s'inscrit dans une politique de développement durable, portée par la municipalité parisienne et le conseil régional d'Ile-de-France.

Le projet est conduit avec le souci d'informer et de faire participer la population, selon les dispositions du code de l'environnement et de la loi sur les libertés et les responsabilités locales (13 août 2004).

1.1 Une amélioration des transports collectifs pour les communes riveraines et Paris.

1.1.1 Faciliter les déplacements en transports collectifs.

Des déplacements en automobile en augmentation sur la petite couronne*.

Les chiffres issus de l'Enquête Globale de Transport réalisée en 2001 révèlent un fort développement des déplacements internes à la petite couronne* avec une augmentation de l'usage de l'automobile par rapport à 1991. Les déplacements en automobile à Paris ont, quant à eux, diminué de 14 % entre 2001 et 2005.

Chaque jour, 35 millions de déplacements sont comptabilisés sur le territoire

régional, dont près de 25 millions pour la banlieue.

En moyenne, 14 millions de déplacements sont effectués quotidiennement dans le territoire constitué par la Ville de Paris, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. 87 % (soit 12,38 millions de déplacements) sont effectués à l'intérieur d'un même département et 13 % (1,81 million) d'un département à un autre.

Les flux entre les départements concernent essentiellement les liaisons avec Paris. Ainsi, au quotidien, 768 000 déplacements sont effectués entre Paris et la Seine-Saint-Denis (378 000 dans le sens Paris—Seine-Saint-Denis et 390 000 dans le sens Seine-Saint-Denis—Paris), 760 000 entre Paris et le Val-de-Marne et 277 000 entre la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne.

Les déplacements quotidiens en 2001, selon le département d'origine et de destination (en milliers).

Origine	Destination	Paris	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Total
Paris		6 572	378	384	7 334
Seine-Saint-Denis		390	3 177	138	3 705
Val-de-Marne		379	139	2 627	3 145
Total		7 341	3 694	3 149	14 184

Source : DREIF*, Enquête Globale de Transport, 2001.



Les modes de déplacement

L'enquête globale de transport 2001, réalisée par la Direction régionale de l'Équipement Ile-de-France (DREIF) en collaboration avec l'INSEE, montre un fort accroissement des déplacements internes à la petite couronne*. Ils ont augmenté de 9 % entre 1991 et 2001. Les déplacements à but professionnel et les déplacements domicile-école représentent 45 % des échanges internes à la petite couronne*.

Sur l'ensemble de ces départements, la part modale de l'automobile est supérieure à la part modale des transports collectifs. En moyenne, chaque jour, près de 4 millions de déplacements sont réalisés en voiture dans la zone d'étude, soit 500 000 déplacements de plus que ceux réalisés en transports collectifs (3,46 millions de déplacements).

Toutefois, le recours à la voiture particulière varie selon les départements concernés par le déplacement. En effet, l'analyse des parts modales selon la liaison géographique montre que près

La part modale des déplacements en 2001.*

	Transport collectif	Voiture particulière- véhicule utilitaire	Autre mode mécanisé (2 roues, taxi)	Marche
Paris ↔ Seine-Saint-Denis	62,0 %	32,9 %	3,0 %	2,1 %
Paris ↔ Val-de-Marne	57,5 %	37,7 %	3,0 %	1,7 %
Seine-Saint-Denis ↔ Val-de-Marne	21,3 %	75,5 %	1,1 %	2,2 %
Internes à Paris	28,7 %	12,7 %	3,7 %	54,8 %
Internes Seine-Saint-Denis	10,5 %	38,9 %	1,5 %	49,1 %
Internes Val-de-Marne	10,2 %	44,4 %	1,6 % <td 43,8 %	
Total	24,4 %	28,1 %	2,7 %	44,8 %

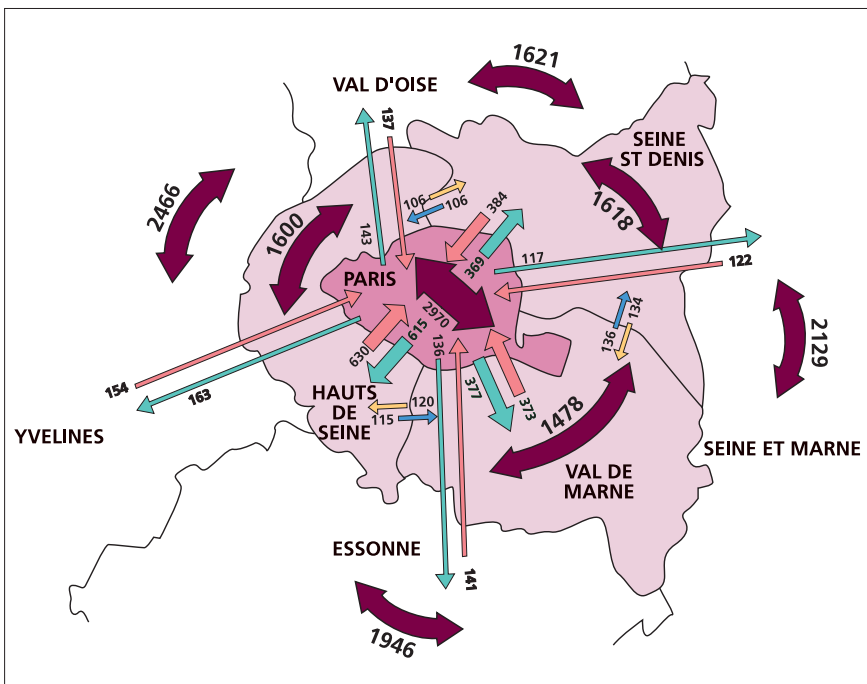
Source : DREIF*, Enquête Globale de Transport, 2001.

des deux tiers des déplacements en provenance ou à destination de Paris sont effectués en transport en commun et un tiers en voiture particulière ou véhicule utilitaire. L'importance de l'automobile est considérable dans les

déplacements entre la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne avec trois quarts des déplacements (209 000 déplacements quotidiens).

La part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements internes à la petite couronne atteint 12,5 % alors que la part de l'automobile dépasse les 40 %. L'attractivité du mode de transport tramway devrait contribuer à un report modal significatif de l'automobile vers les transports collectifs pour les déplacements en rocade interne à la petite couronne*.

Le projet d'extension du tramway T3 s'inscrit dans la volonté de répondre à cette augmentation de la mobilité de banlieue à banlieue, en particulier dans les communes limitrophes de Paris, et de proposer une offre de transports en commun adaptée à la demande.



La répartition des déplacements mécanisés en 2001. Source : DREIF.



Une ligne de bus PC qui a atteint sa limite d'évolution.

Le système de transport en rocade par autobus, la ligne dite de Petite ceinture (PC), a atteint sa limite de capacité et d'évolution.

On le constate en particulier pour la ligne de bus PC2, sur les boulevards des Maréchaux, entre la porte d'Ivry et la porte de la Villette.

Le trafic journalier de cette ligne - établi entre octobre 2003 et juin 2004 - est de 50 000 voyageurs/jour. Les utilisateurs à l'heure de pointe la plus chargée (entre 8 et 9 heures le matin) sont au nombre de 4 900. La charge maximale se situe entre la porte de

Des difficultés sont souvent constatées aux arrêts, où les usagers subissent une gêne à la montée et à la descente, en particulier aux heures de pointe.

1.1.2 Les projets de transports collectifs en rocade*.

Un réseau construit en radiales*, insuffisant pour satisfaire les déplacements internes à la petite couronne.

Le réseau de transports en commun francilien est l'un des plus complets et des plus performants des grandes métropoles comparables.

16 lignes de métro, 2 de tramway, 5 de Réseau Express Régional (RER), des dizaines de lignes Transilien et plus de

La ligne de bus PC.

Première ligne en importance du réseau d'autobus parisien, la ligne PC connaît en octobre 1999 une profonde restructuration avec un découpage en 3 arcs (PC1, PC2, PC3), dont l'objectif est de moderniser une ligne fortement chargée et irrégulière. Les aménagements réalisés sur les arcs, tels que la création de couloirs bus séparés de la circulation générale, la mise en service du système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs en temps réel aux points d'arrêt et la mise en circulation d'un matériel roulant de plus grand gabarit (de type Agora) ont permis une nette amélioration des performances et conditions de transport des voyageurs. La fiabilisation de ces lignes, l'augmentation de la vitesse commerciale ont induit une forte augmentation du trafic de la ligne avec, à titre d'exemple, près de 15 % de trafic supplémentaire sur le PC1 à l'heure de pointe. Cette augmentation a conduit la ligne à saturation. Dans ce contexte, la décision de transformer cette ligne en ligne tramway a été prise et un premier tronçon de ligne de tramway en rocade sud de Paris a été inscrit au Contrat de Plan Etat/Région 2000-2006.

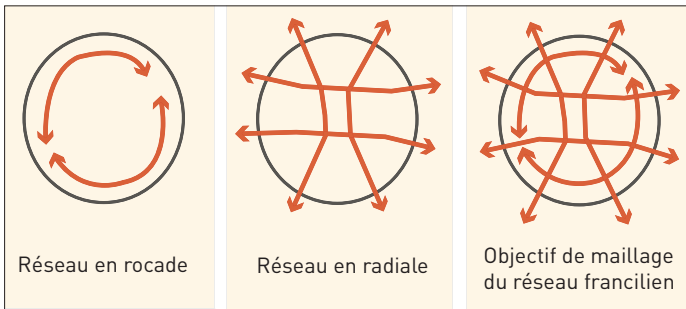


La ligne de bus PC a atteint sa limite d'évolution © RATP.

Bagnolet et la porte de Montreuil dans les deux sens, avec notamment 1400 voyageurs/heure entre 8h00 et 9h00 à l'arrêt Saint-Blaise en direction de Porte d'Ivry. Ceci représente un taux de charge (nombre de voyageurs par rapport à la capacité de transport théorique des autobus) de 123 %, avec un intervalle de 5 minutes entre deux autobus.

La contenance de transport du PC2 est limitée par la capacité réduite des véhicules (100 personnes au maximum).

1 000 lignes de bus (dont 266 de la RATP) desservent la Région Ile-de-France. Néanmoins, le réseau lourd (RER, métro, Transilien* et tramway) garde une organisation principalement radiale*, et les lignes en rocade* sont insuffisantes : la grande majorité des lignes convergent vers Paris et le réseau est organisé en étoile autour de la capitale (seule deux lignes de métro, les lignes 2 et 6, et deux lignes de tramways, T1 et T2, ne sont pas des radiales*).



Ces lignes radiales*, conçues au fil du temps pour satisfaire les besoins grandissants de déplacements entre Paris et la banlieue, ne permettent plus de répondre à l'ensemble de la demande des usagers. Pour compléter ce réseau et améliorer en

particulier les liaisons de banlieue à banlieue, il est devenu nécessaire de développer les projets en rocade*.

Les réseaux en rocade et en radiale.



Seules les lignes 2 et 6 du réseau lourd parisien sont en rocade © Mairie de Paris.



Le tramway T3, un projet réalisé en plusieurs phases.

Le projet de tramway T3 est issu d'une réflexion conduite dans les années 90, avec en première phase le projet d'un transport en rocade sud de Paris (voir en encadré ci-dessous).

Le projet présenté dans ce dossier est le prolongement du tramway T3.

La création d'une ligne en rocade renforcera le maillage avec le réseau en radiale. Les déplacements de nombreux Franciliens seront facilités notamment pour les trajets en « L » avec une correspondance entre une ligne radiale et une ligne en rocade et les trajets en « U »

ou « baïonnette* » avec, au moins, deux correspondances entre une ligne radiale et une ligne en rocade puis une ligne radiale. La possibilité d'effectuer ces échanges favorisera ainsi l'intermodalité et les relations Paris-banlieue et banlieue-banlieue. La création de ces pôles multimodaux à forte cohésion est donc primordiale pour assurer des échanges de qualité et favoriser les déplacements en transports collectifs. Les estimations de trafic réalisées pour la création de la ligne T3 du pont du Garigliano à la porte d'Ivry ont montré que plus de 54 % des utilisateurs de cette ligne auraient pour origine ou destination la banlieue parisienne.

La première phase du projet T3, entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry.

La portion du tramway T3 située entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry, actuellement en cours de réalisation, sera longue de 7,9 kilomètres et comptera 17 stations.

- Avril 1994 : approbation du Schéma directeur de la Région Ile-de-France.
- Octobre 1995 : le STP (Syndicat des Transports Parisiens), ancienne dénomination du STIF, se voit confier la mission de piloter l'étude de la création d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris.
- Octobre-novembre 1998 : étude comparative entre une implantation du tramway sur l'emprise de la petite ceinture ferroviaire et sur les boulevards des Maréchaux, ainsi que d'une solution mixte.
- Mai 2000 : signature du contrat de plan Etat-Région* pour la période 2000-2006, qui prévoit un tramway en rocade à Paris.

- Juin - juillet 2001 : concertation préalable.
- Décembre 2001 : approbation du schéma de principe par le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France)*.
- Février - avril 2003 : enquête publique.
- Juin 2003 : remise du rapport de la commission d'enquête au Préfet de Paris, avec un avis favorable.
- Juillet 2003 : début des travaux préparatoires.
- Juin 2004 : début des travaux de voirie.
- Septembre 2005 : livraison de la première rame du tramway.
- Octobre 2005 : premiers essais sur la portion Pont du Garigliano-Balard.
- Fin 2006 : inauguration de la ligne de tramway T3, reliant le pont du Garigliano à Porte d'Ivry.



Les premières rames du tramway T3 ont été livrées en octobre 2005 © Marc Verhille/ Mairie de Paris.



Le premier tronçon du T3 sera mis en service à la fin de l'année 2006.
© Marc Verhille/Mairie de Paris.



Le tramway T3 place d'Italie (photomontage) © Mairie de Paris.



La réalisation d'un tramway en rocade de Paris permettra, en premier lieu, de mieux répondre aux demandes de déplacements de la petite couronne*. L'augmentation sensible de la qualité de service par rapport aux bus PC, qui desservent actuellement les boulevards des Maréchaux, renforcera l'attractivité de cette ligne.

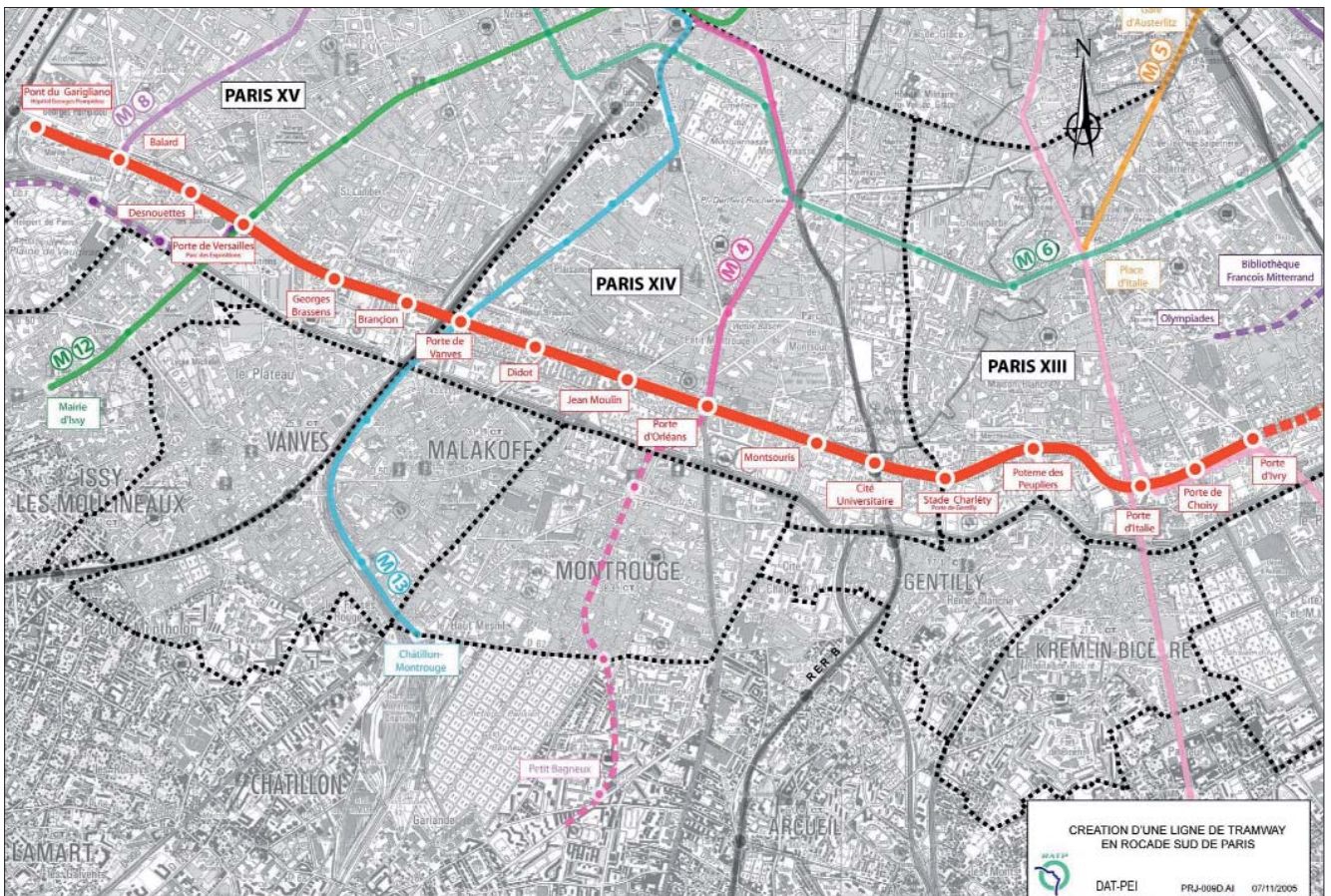
Une rocade* tramway, pour desservir les quartiers situés de part et d'autres du boulevard périphérique, entre Paris et la petite couronne*, peut difficilement se faire sur un autre axe que celui des boulevards des Maréchaux, compte tenu de la configuration des réseaux de voirie des communes limitrophes.

Le tramway T3, une amélioration de la mobilité intercommunale.

Le projet d'extension du tramway T3 a une dimension régionale. Son impact

majeur se situe au niveau des arrondissements périphériques de Paris et des communes et départements limitrophes. Le tramway contribuera à lier les deux rives des boulevards, grâce aux aménagements urbains qui l'accompagneront. Ceux-ci donneront une cohérence à l'ensemble, dans le cadre d'un projet pensé à l'échelle de la rocade*. La continuité "naturelle" du tracé sur les Maréchaux permettra aux usagers comme aux riverains de bien identifier cet axe — dont les franchissements seront sécurisés et évidents — et de se l'approprier.

Le tramway contribue également à une meilleure cohésion sociale, à l'échelle intercommunale : la création d'une ligne en rocade* qui croise l'ensemble du réseau de proche banlieue simplifiera sensiblement les déplacements. En outre, le réseau de bus sera réaménagé pour améliorer les correspondances.



La première phase du tramway T3 © RATP.

Depuis le début du chantier du premier tronçon du T3 (TMS), une structure associant les services des collectivités riveraines s'est réunie systématiquement, une fois par mois, afin de suivre l'évolution du chantier et d'anticiper les problèmes posés. Cette concertation sera bien évidemment pérennisée pendant toute la durée du chantier de l'extension du T3 jusqu'à la porte de la Chapelle. Elle a même été, d'ores et déjà, améliorée avec la création d'un comité des collectivités pour associer toutes les collectivités territoriales limitrophes à la phase études du projet.

1.1.3 Une extension en correspondance avec plusieurs autres projets de transport.

Plusieurs autres projets ont pour objectif de faciliter les déplacements des

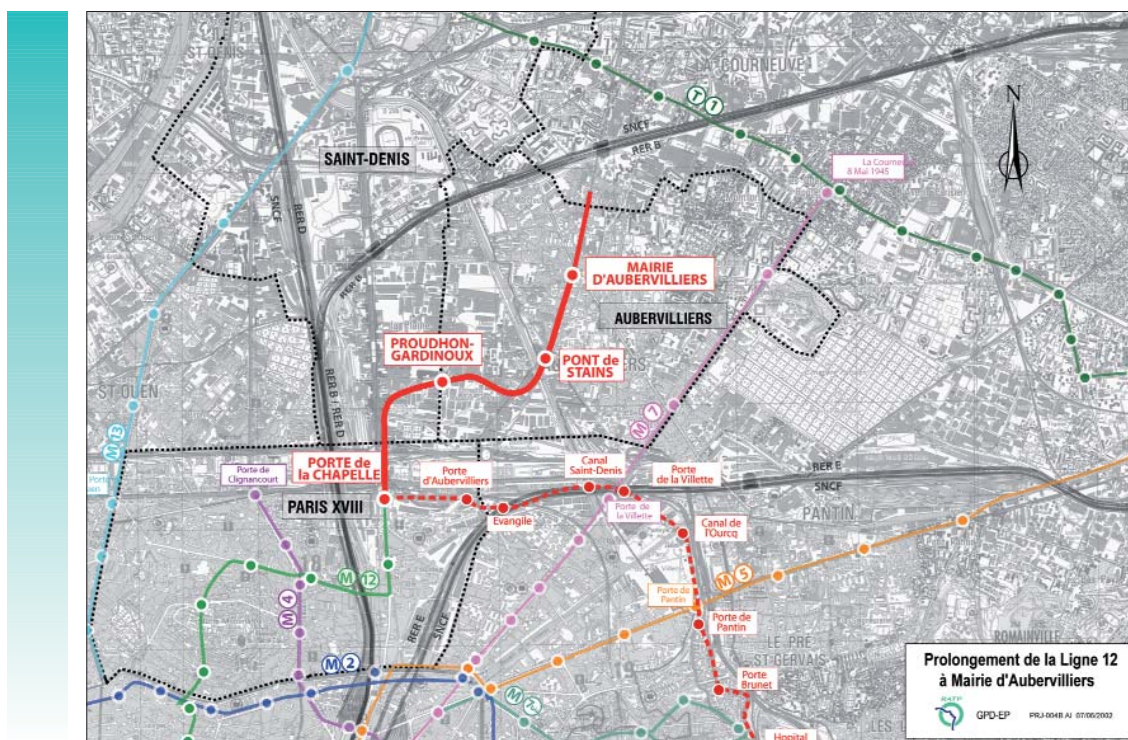
habitants des communes limitrophes de Paris, pour les trajets vers la capitale (transport sur des radiales*) ou de banlieue à banlieue (transports en rocade*).

La gare Eole Evangile.

Pôle d'échange majeur, la future gare Eole-Evangile, située au sud de la porte d'Aubervilliers à proximité des entrepôts Calberson (sur le boulevard Mac donald, dans le 19^e arrondissement de Paris), sera un nouveau pôle d'échanges au nord de Paris entre le RER E, le tramway T3 prolongé (objet du présent dossier) et le tramway Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse (SDEV)*. La gare Eole-Evangile est inscrite au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Le prolongement de plusieurs lignes de métro.

L'extension du tramway T3 sera en correspondance avec plusieurs lignes de métro, qui sont appelées à être prolongées. A la porte de la Chapelle, une correspondance sera possible avec le prolongement de la ligne 12 (Mairie d'Issy - Porte de la Chapelle) engagé vers le nord, avec 3 kilomètres de ligne supplémentaires, et 3 stations. L'ouverture de la station Proudhon-Gardinox (la première station de l'extension de la porte de la Chapelle), est prévue en 2010.



Le prolongement de la ligne 12 du métro © RATP.



La ligne 8 sera prolongée jusqu'à Créteil-Parc des Sports, offrant une interconnexion avec le projet de transport en commun en site propre (TCSP)* Pompadour-Sucy-Bonneuil. Les travaux pourraient commencer en 2008 pour une mise en service en 2011.

La réflexion est en cours pour un prolongement des lignes 9 (jusqu'à Montreuil-Mur à Pêches), 7 (jusqu'au Bourget) et 11 (jusqu'à Rosny-Bois Perrier), sans qu'un calendrier soit à ce jour arrêté. Les correspondances assurées avec l'extension du T3 seront situées Porte de Montreuil, Porte de la Villette, Porte de Pantin et enfin Porte des Lilas. Ces opérations sont mentionnées dans le SDRIF* de 1994.

Le transport en commun en site propre, (TCSP)* RN 305.

Le transport en commun en site propre (TCSP)* devrait être étendu entre la rue Grétilat à Vitry et le carrefour Rouget-de-l'Isle à Choisy-le-Roi, vers le sud. Ce tronçon sera long de 2,3 kilomètres et comptera 6 stations. Une correspondance avec le T3 sera créée à la porte de Choisy. La mise en service de ce tronçon est prévue pour 2010-2011. Par ailleurs, la partie nord du tracé, entre Porte de Choisy et la rue Grétilat à Vitry est en cours de réalisation.

Un TCSP* au bord de Seine à l'étude.

Les membres de l'Association Seine Amont Développement (constituée des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Alfortville, Choisy-le-Roi et Orly, ainsi que du Conseil Général du Val-de-Marne) mènent une réflexion en vue de promouvoir un TCSP* qui relierait Les Ardoines à la bibliothèque François-Mitterrand, afin d'améliorer la desserte des bords de Seine dans ces territoires

en développement. Le tracé et le calendrier de ce projet restent à déterminer. Toutefois son interconnexion avec l'extension à l'est du tramway T3 à proximité de la porte de France est d'ores et déjà étudiée.

Le tramway Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse (SDEV)*.

Le projet de tramway SDEV* a pour vocation d'assurer la desserte des communes de Saint-Denis, Epinay et Villetaneuse. Il est envisagé de le prolonger jusqu'à la future gare Eole-Evangile. Le tramway SDEV permettra aux voyageurs de rejoindre le réseau lourd de transports en commun grâce aux interconnexions sur le territoire de Plaine Commune avec le RER D et la ligne 13 du métro.

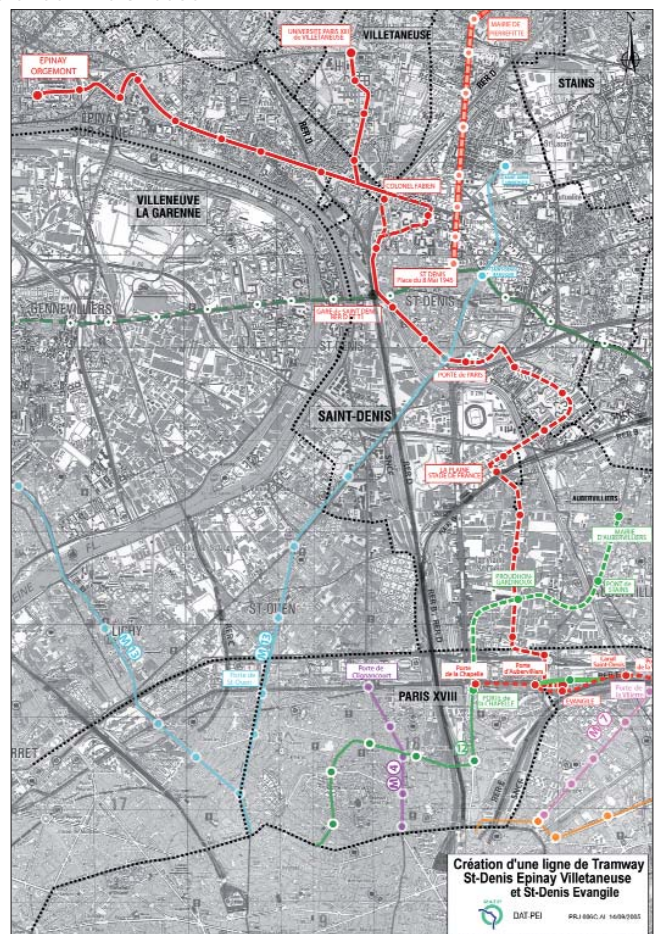
Une première tranche de 9 kilomètres, avec 19 stations, reliera les communes d'Epinay - sur -Seine et de Villetaneuse à Saint - Denis (Porte de Paris) à l'horizon 2010.

Une seconde tranche, de 6,5 kilomètres, avec 14 stations, pourrait assurer une liaison entre le stade de France-Saint - Denis (Porte de Paris) et la future gare Eole-Evangile.

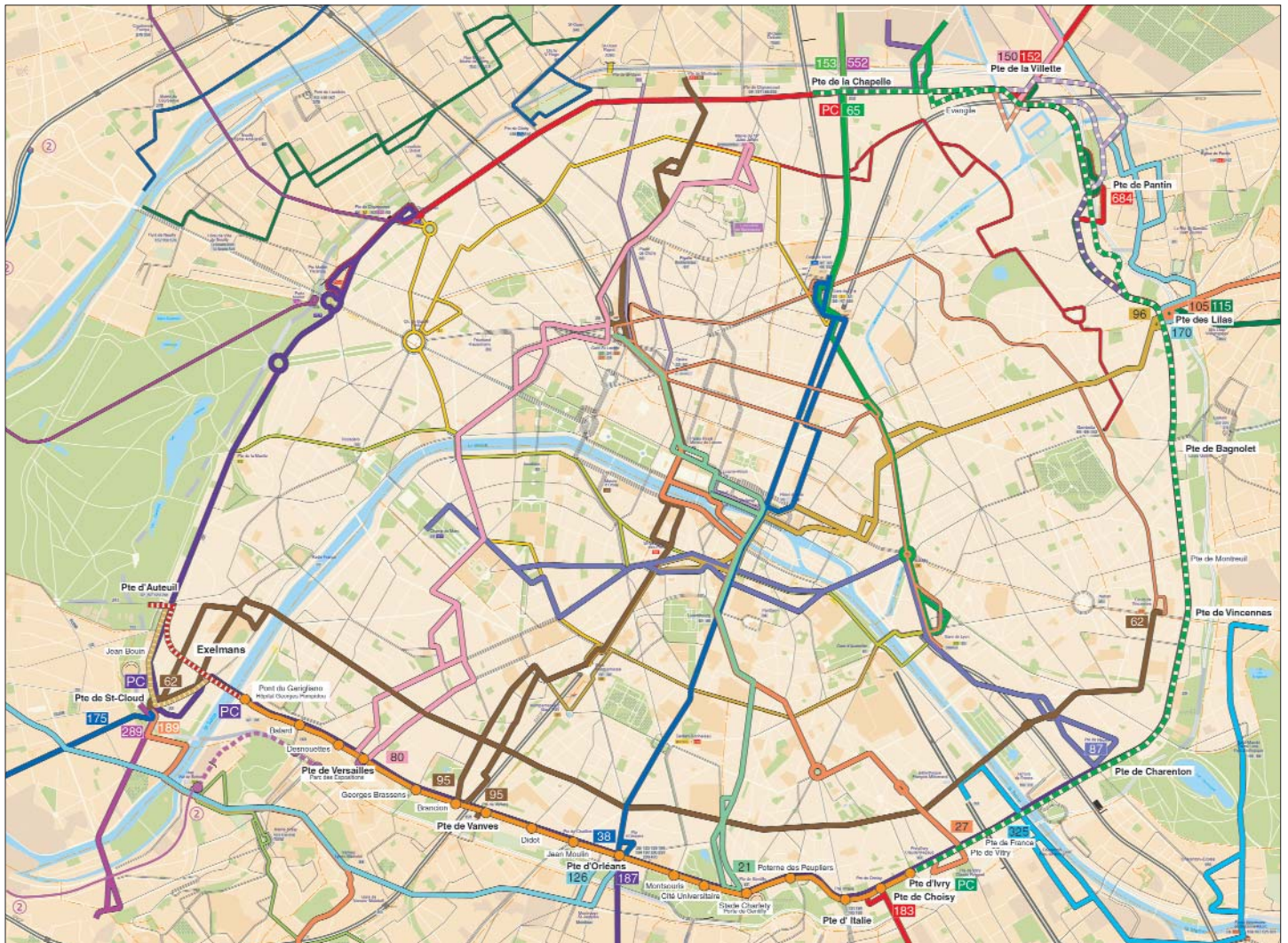
Les lignes Mobilien*.

Le programme Mobilien* vise à améliorer sensiblement les performances de certaines lignes de bus (une centaine de lignes urbaines, dont 68 de la RATP - 17 à Paris -, et 50 lignes de pôle à pôle). L'objectif est de mettre à disposition des usagers des bus plus disponibles (7 jours sur 7, de 6 heures à minuit), plus fiables (avec une amélioration de

la rapidité et de la régularité), plus accessibles (grâce à des arrêts aménagés pour les personnes à mobilité réduite), plus confortables (avec notamment une information sur les temps d'attente) et plus respectueux de l'environnement. Les lignes concernées sur le secteur du projet à l'est sont les lignes 26, 27, 62, 87, 96, 105, 115, 150, 152, 153, 170 et le PC restructuré (voir la carte en page 21). Les lignes 65 et 552 (qui n'ont pas le statut Mobilien*) utilisent également les aménagements des lignes Mobilien* en périphérie immédiate de Paris.



Le futur tramway SDEV* assurera la desserte des communes de Saint-Denis, Epinay et Villetaneuse © RATP.



Le tramway et les lignes Mobilen* © Mairie du Paris.



Une ligne Mobilen* © Angélique Clément/Mairie de Paris.



1.2 Un projet au service de la mobilité durable en Ile de France.

1.2.1 Le projet d'extension du T3 contribue à la réalisation des objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France*, en cohérence avec le futur Plan de Déplacement de Paris.

Qu'est qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU)* ?

En France, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie* du 31 décembre 1996 impose l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU)* dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)* définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement à l'échelle de la Région.

Définis par l'article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs, les PDU portent sur l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements :

- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs, de moyens de déplacement économes et moins polluants (bicyclette, marche à pied...),
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie de l'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en le partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation,
- l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur la voirie et en souterrain,
- le transport et la livraison des marchandises, de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement,
- l'incitation des entreprises et des collectivités publiques à réaliser des plans de déplacement d'entreprise, pour favoriser l'utilisation par leur personnel des transports en commun et du covoiturage*,
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.



La diminution du trafic automobile, un objectif des PDU*
© Arnaud Terrier/Mairie de Paris.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France (PDUIF)*.

Le PDU d'Ile-de-France* a été approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter-préfectoral. Il concerne l'ensemble du territoire de la Région : Paris et les départements de l'Essonne (91), des Hauts-de-Seine (92), de Seine-Saint-Denis (93), du Val-de-Marne (94), des Yvelines (78), du Val-d'Oise (95) et de Seine-et-Marne (77).

Les orientations du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France* visent, en 5 ans, à :

- la réduction de 3 % du trafic automobile, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5 % pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne* et entre Paris et les autres départements, et de 2 % pour les

La baisse de la pollution, une exigence de santé publique : ici des capteurs d'ambiance d'AirParif © Bernard Pedretti / Mairie de Paris .



déplacements internes à la grande couronne* et entre la petite et la grande couronne* ;

- une augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs, leur part modale* devant représenter le tiers des déplacements domicile-travail et domicile-école ;
- une augmentation de 10 % de la part de la marche pour les déplacements inférieurs à 1 kilomètre et pour les trajets domicile-école ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie, pour le rendre plus efficace ;
- le doublement du nombre des déplacements à vélo ;
- une augmentation de 3 % de la part du transport des marchandises par le fer et la voie d'eau.

Le Plan de Déplacements de Paris (PDP)*.

La loi sur les libertés et les responsabilités locales* du 13 août 2004 donne la possibilité d'élaborer un plan local de déplacements à l'échelle de la capitale : c'est le Plan de Déplacements de Paris (PDP)*, actuellement en cours d'élaboration.

Il doit permettre de mettre en œuvre, à l'échelle locale, le PDUIF* (qui est de portée régionale), d'en préciser et d'en détailler le contenu pour la Ville de Paris.

Ce PDP* est établi dans le cadre d'une concertation renforcée avec les habitants, les usagers, les acteurs économiques et sociaux, ainsi qu'avec les collectivités de l'agglomération parisienne. Il comportera deux volets :

- la définition des orientations de la politique municipale (en compatibilité avec les objectifs fixés par la loi sur l'air* et le PDUIF*),
- la programmation des actions à mener.

Le PDP répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu majeur de santé publique,
- un enjeu social : rendre la ville accessible à tous,
- un enjeu économique : prendre en compte les besoins liés aux activités économiques, aux commerces et aux emplois,
- un enjeu d'environnement et de cadre

- de vie : retrouver une ville apaisée,
- un enjeu de solidarité territoriale et de cohérence régionale,
- enfin, un enjeu partagé avec toutes les grandes capitales.

Dans ce cadre, le projet d'extension du tramway T3 contribue à la densification et au maillage* du réseau de transports en commun.



Un nouveau partage de l'espace public au profit des transports collectifs et des circulations douces*. © Mairie de Paris.



Des objectifs affirmés dans le Plan Local d'Urbanisme* de la Ville de Paris.

Le projet d'extension du tramway est conforme aux objectifs du SDRIF, ainsi qu'à ceux qui sont développés par le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU)* arrêté par le Conseil de Paris le 1^{er} février 2005, en particulier dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD*).

En application de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (13 décembre 2000), qui substitue à l'ancien Plan d'Occupation des Sols (POS) le Plan Local d'Urbanisme (PLU), la Ville de Paris a engagé la révision de son document d'urbanisme en octobre 2001. Cette révision s'inscrit dans une approche cohérente avec le Plan de

Déplacements de Paris et le Programme Local d'Habitat. Le 1^{er} février 2005, le Conseil de Paris a arrêté le projet de PLU.

Ce projet de PLU a fait l'objet d'une enquête publique du 31 mai au 13 juillet 2005 et devrait être soumis au Conseil de Paris en 2006, pour approbation définitive. Il pourra ensuite entrer en vigueur.

Le PADD* rappelle que « *la volonté de promouvoir une nouvelle politique des déplacements s'inscrit dans une triple démarche de sauvegarde de l'environnement et de la santé des Parisiens, d'équité dans l'accès aux transports et de vitalité économique* ». « *C'est en cela, précise-t-il, que politique d'urbanisme et politique de déplacements sont intimement liés, dans la perspective de la mobilité globale à Paris tout en minimisant le recours à l'automobile.* »



La consultation réalisée sur le projet de PLU* en 2004 fait apparaître que 67 % des personnes qui ont répondu sont favorables à l'extension du tramway T3 et que 39 % considèrent que le projet est très important, en particulier pour limiter la pollution atmosphérique à Paris.

Le PADD promeut une nouvelle politique de déplacements : l'exemple des circulations douces* © Mairie de Paris.*

Le contrat particulier* Département de Paris/Région Ile-de-France.

En juillet 2003, le Maire de Paris, Bertrand Delanoë, et Jean-Paul Huchon, Président de la Région Ile-de-France, ont signé le contrat particulier* entre le département de Paris et la Région Ile-de-France. Complément du Contrat de Plan Etat/Région (CPER)*, le contrat particulier permet d'identifier des projets pouvant faire l'objet d'un financement par les seules collectivités régionales et départementales.

Ce contrat particulier* prévoit 72 projets pour un montant total estimé à plus de 200 millions d'euros, cofinancé à 52 % par la collectivité parisienne et à 48 % par la Région, dont en particulier l'extension du tramway T3 à l'est.

Le contrat met l'accent sur « le développement des transports alternatifs » - dont le tramway -, sur le « renouvellement urbain » - dont la requalification de certaines portes de Paris (en complémentarité du projet d'extension du T3) est une des composantes - et sur le soutien à « des projets économiques, sociaux et culturels structurants ».

1.2.2 Le projet est en cohérence avec le Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF).



La constitution d'un réseau de transport maillé est un des enjeux du SDRIF : ici le RER E © SNCF.

Pour constituer un réseau de transports collectifs maillé* et hiérarchisé*, trois catégories d'infrastructures ferrées sont identifiées dans le SDRIF* :

- les infrastructures à grand gabarit, qui rassemblent les grandes radiales* de RER et de voies SNCF et les projets de tangentielles* ferrées ;
- le réseau de métro, dont l'extension en proche couronne* est prévue ;
- un réseau de transports en commun complémentaire en site propre*, développé en particulier sur les avenues et les boulevards, permettant notamment de désenclaver des quartiers défavorisés.

Établi en 1994, le SDRIF*, document régional de planification sur 20 ans, définit un schéma directeur des transports en commun à long terme visant à « tisser un véritable maillage des transports collectifs » en Ile-de-France. Le SDRIF* est actuellement en révision sous le pilotage de la Région Ile-de-France, qui a fait des transports collectifs un enjeu majeur.

L'extension du tramway en rocade* à Paris relève de cette troisième catégorie d'infrastructures.

Le cadre législatif dans lequel s'inscrit le projet.

Le projet d'extension du tramway T3 s'inscrit dans les politiques de déplacements des collectivités territoriales de la région parisienne, qui prennent en compte les objectifs d'un développement durable. Il vise l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des habitants (notamment par la réduction des pollutions sonores et atmosphériques) tout en maintenant les conditions du développement en zone urbaine, qui nécessitent de faciliter la mobilité des personnes.

Ces objectifs sont encadrés par plusieurs textes législatifs :

- la loi d'orientation des transports intérieurs (30 décembre 1982) dite LOTI* ;
- la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (30 décembre 1996) dite LAURE* ;
- la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (13 décembre 2000) dite loi SRU*.

L'extension du tramway — un mode de transport non polluant — s'inscrit aussi dans la volonté internationale de réduction des gaz à effet de serre. Le protocole de Kyoto, ratifié par la France le 29 avril 1998, prévoit en effet que la France n'augmente pas le volume des émissions de ces gaz d'ici la période 2008-2012.

Dans un contexte de raréfaction des ressources en pétrole et de hausse régulière de son coût, le choix de l'extension du tramway va dans le sens d'une politique de transports cohérente avec l'objectif de réaliser des économies d'énergie.



1.3 Un tramway accélérateur de projets de requalification urbaine.

Le tramway, un élément essentiel du renouvellement urbain de la périphérie parisienne et de la première couronne*.

Les communes limitrophes se sont beaucoup transformées au cours des quinze dernières années. En bordure du boulevard périphérique, se développe un urbanisme de pôles commerciaux, d'immobilier d'entreprise, de services et d'équipements hôteliers. Les entrées de plusieurs villes voisines font l'objet de projets de requalification et ces communes sont souvent engagées dans des opérations de renouvellement urbain. Quant aux quartiers de la couronne parisienne*, ils possèdent un fort potentiel urbain : immeubles à l'architecture souvent remarquable (notamment pour la ceinture HBM*), équipements publics bien répartis (même si certains nécessitent une requalification). Néanmoins, ils présentent des handi-

caps : desserte par les transports en commun à améliorer dans certains secteurs, dégradation du cadre urbain (habitat et espaces publics), faiblesse de l'activité économique, taux de chômage parfois élevé, coupure urbaine et nuisances liées aux infrastructures routières, engorgement automobile, problèmes d'insécurité.

Face à ce constat, la Ville de Paris a des projets ambitieux pour la couronne parisienne* qui concernent notamment les transports en commun (tramway et voies de bus), la création de pistes cyclables, le renouvellement urbain, la couverture de certains tronçons du boulevard périphérique et l'amélioration de son insertion urbaine, le développement économique et la réhabilitation et la création de logements autour des grands territoires de l'est parisien. Ces opérations d'aménagement visent aussi le renforcement des relations entre la capitale et les collectivités limitrophes.



Des pôles d'emplois à mieux desservir : les tours Mercuriales sur la commune de Bagnolet, en limite du périphérique
© Arnaud Terrier/Mairie de Paris.



Parmi ces opérations, le Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU)*, qui a une dimension urbaine, sociale et économique, doit permettre des améliorations significatives pour les quartiers riverains et contribuer au développement de la métropole parisienne. Il constitue une chance de valorisation de ces territoires, pour Paris comme pour les villes voisines. Dans ce cadre, une coopération intercommunale renforcée permet de mettre en cohérence les projets qui s'engagent de part et d'autre des limites communales et de renforcer leur complémentarité.

Toutefois, ces différentes opérations ne pourront contribuer, à elles seules, à revitaliser ces territoires, sans une amélioration significative de la desserte en transports en commun. C'est l'objectif principal du projet d'extension du tramway T3, qui doit apporter une contribution décisive à cet enjeu fondamental.

Les opérations d'aménagement.

À Paris et dans les communes limitrophes, les opérations d'aménagement proches du parcours du futur tramway - en cours ou en projet - sont nombreuses. Le projet d'extension du tram-

way T3 à Paris participe ainsi à ce projet global de requalification et de rééquilibrage territorial à une échelle régionale.

À Paris, les opérations d'aménagement se situent principalement dans les secteurs Paris Nord-Est (18^e-19^e), Paris Rive-Gauche (13^e) et Porte des Lilas (19^e-20^e). L'aménagement du secteur Bercy-Poniatowski (12^e) est à l'étude, tout comme celui des portes de Montreuil et de Vincennes. Dans les communes limitrophes, on peut citer, sur la commune d'Ivry, les ZAC Molière, Port d'Ivry et Bord de Seine, la ZAC Valmy à Montreuil, la ZAC Centre Ville aux Lilas, le site Carnot au Pré-Saint-Gervais, la ZAC des Grands Moulins à Pantin ou encore la ZAC Canal à Aubervilliers.

Toutes ces opérations vont contribuer à développer la demande de transports collectifs.

Ces projets s'inscrivent dans un enjeu régional de rééquilibrage des activités et des équipements sur le territoire francilien. Ils ont une dimension intercommunale et leur succès est en grande partie déterminé par la concertation qui se tisse, site par site, avec les collectivités voisines.



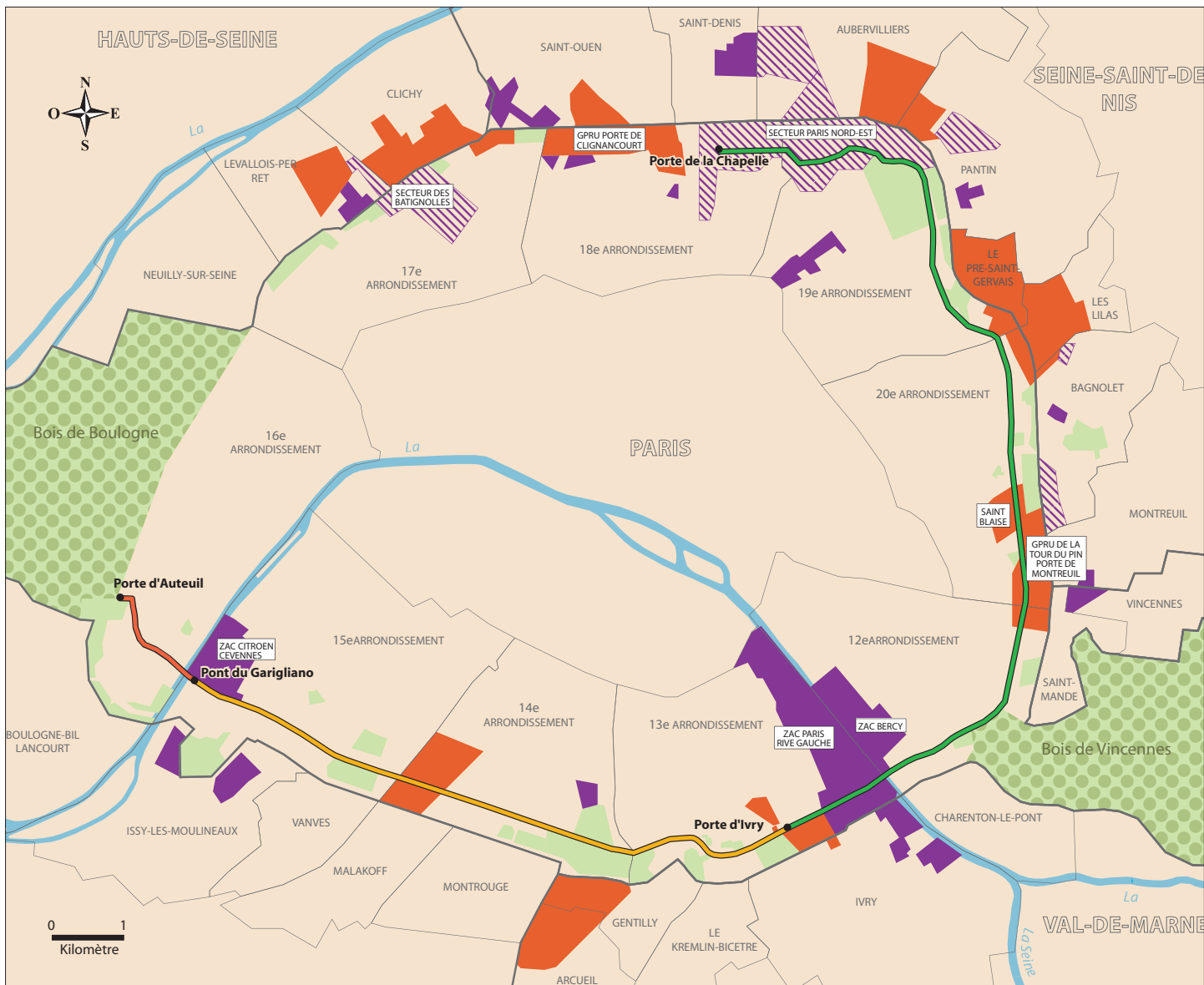
Un exemple des nombreux pôles tertiaires en développement : le Parc du Millénaire, dans le 19^e arrondissement entre la porte d'Aubervilliers et le canal Saint-Denis © Rivka Amoyelle.



Le Grand Projet de Renouveau Urbain (GPRU)*.

Les quartiers du nord et de l'est de la capitale sont toujours particulièrement touchés par le chômage. Ainsi, en 2005, les 18^e, 19^e et 20^e arrondissements concentrent près de 34 % des chômeurs parisiens, alors que ces arrondissements ne représentent qu'environ 25 % de la population de la capitale.

contrastée. Même si leur situation géographique est relativement centrale par rapport à l'ensemble de l'agglomération, leur image est médiocre pour les populations souvent défavorisées qui y vivent. Cette image constitue aussi un frein au développement du commerce. Le désenclavement de ces quartiers, leur réelle intégration dans la ville par des opérations de requalification, l'aide



Les principales opérations d'aménagement concernées par l'extension du tramway T3 © MM&A.

Dans ce contexte, les quartiers d'habitat social situés entre les boulevards des Maréchaux et le boulevard périphérique, présentent une situation très

au commerce, la mixité sociale, sont donc des enjeux majeurs. C'est pourquoi, la Ville a décidé de conduire un effort prioritaire sur la lutte



contre l'habitat insalubre, pour la rénovation de l'habitat, le développement économique et social, l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement et l'amélioration des transports collectifs.

La mise en œuvre de ces opérations de requalification relève du Contrat de Ville parisien, qui est le cadre dans lequel l'Etat, la Ville de Paris, la Région

et leurs partenaires s'engagent à mettre en œuvre, de façon concertée, des politiques territoriales de développement solidaire et de renouvellement urbain. La mise en œuvre de ces opérations de requalification relève aussi de son avenant, le Grand Projet de Renouvellement Urbain(GPRU)*.

En mars 2002, la Ville de Paris a signé un avenant au Contrat de Ville de Paris avec plusieurs partenaires : l'Etat, la Région, la Caisse des Dépôts et Consignations, le Fonds d'Aide et de Soutien pour l'Intégration et la Lutte contre les Discriminations (FASILD). 11 sites prioritaires sont retenus. C'est le GPRU* qui définit les quartiers - pour la majeure partie, situés sur la couronne* de Paris - qui vont faire l'objet d'une rénovation en profondeur. Les objectifs et actions à engager pour chaque secteur du GPRU* sont définis en partenariat avec les acteurs concernés (bailleurs, Etat, Région...), en concertation avec la population et les communes riveraines. Ils sont formalisés dans un document, le « projet de territoire ». Les modalités d'actions sont multiples : réaménagement des quartiers, constructions nouvelles, réhabilitation, restructuration ou requalification d'espaces publics... L'amélioration des conditions de vie des habitants est au cœur de l'ensemble de ces projets et tous les aspects de la vie quotidienne sont pris en compte :

- le cadre de vie, avec des actions sur

l'habitat, la création ou l'amélioration d'équipements, le renforcement des transports en commun, la mise en valeur des espaces publics et des espaces verts, l'amélioration de la sécurité et de propreté ;

- les actions de proximité, comme le développement des services destinés aux enfants, aux jeunes et aux personnes en difficulté ;
- le développement économique, avec l'implantation ou le maintien d'activités économiques et commerciales ;
- la solidarité avec les communes voisines : montage de projets communs, développement des échanges.

Quels sont les secteurs du GPRU* concernés par l'extension du tramway T3 ?



Les secteurs du GPRU* concernés par l'extension du tramway T3 sont : le secteur Bédier Boutroux-porte d'Ivry, la porte de Vincennes, la porte de Montreuil-La Tour-du-Pin, Saint-Blaise, la porte des Lilas, la cité Michelet, Paris Nord-Est.

Malgré des contextes locaux différents, les objectifs du GPRU* restent similaires sur l'ensemble de ces secteurs.


Les différentes opérations urbaines

-  Opération de réhabilitation ou de renouvellement
-  Opération d'aménagement en cours
-  Opération d'aménagement en projet
-  Ceinture verte (stades, parcs et jardins)

Découpages administratifs

-  Limites de communes
-  Limites de départements

Ligne de tramway T3

-  Tronçon en construction
-  Projet d'extension Ouest
-  Projet d'extension Est

MM&A- Mars 2005

Qu'est ce qu'un Contrat de Ville ?

Le Contrat de Ville est passé entre l'Etat et les collectivités territoriales. Il engage chacun des partenaires à mettre en œuvre des actions concrètes pour améliorer la vie quotidienne des habitants dans les quartiers connaissant des difficultés (chômage, violence, pénurie de logements...) et prévenir les risques d'exclusion sociale et urbaine. L'objectif est de parvenir à un développement équilibré, en luttant contre les processus de dévalorisation de certains territoires. Le Contrat de Ville offre plusieurs niveaux d'intervention (le quartier, la commune, l'agglomération) pour traiter les processus d'exclusion urbaine à l'échelle la plus pertinente. Des programmes d'action thématiques concourent à la lutte contre les processus de ségrégation urbaine et sociale. Ils concernent notamment la diversification des fonctions des quartiers, la prévention et la lutte contre les exclusions, le développement économique local, l'emploi, le désenclavement par une politique cohérente de transports et de déplacements urbains, l'égalité des citoyens devant le service public (éducation, santé, culture, justice, accès au Droit), la prévention de la délinquance et la sécurité.

Un Contrat de Ville dure 7 ans. Il associe d'autres partenaires (organismes HLM, sociétés de transports collectifs...) à ces actions, sur lesquelles les habitants doivent être informés et consultés.

Dans le cas de Paris, le Contrat de Ville (Ville-Région-Etat) a été signé en décembre 2000. Il couvre la période 2000-2006.

En mars 2002, un avenant au Contrat de Ville a été signé : le Grand Projet de Renouvellement Urbain*.



Le GPRU sur le secteur de la porte de Vincennes.

Ce quartier, où la présence des équipements publics est assez importante et où les espaces publics sont souvent largement dimensionnés, reste perçu comme plutôt résidentiel. D'une manière générale, les habitants se montrent satisfaits d'y vivre et souhaitent y rester. La Gestion Urbaine de Proximité (GUP)* et le réaménagement des espaces publics constituent l'essentiel de l'action à court terme, déjà engagée ou envisagée. Après la désignation d'une équipe de maîtrise d'œuvre au cours du 2^e semestre 2005, les études pour la requalification de l'avenue de la porte de Vincennes ont été lancées. Elles doivent, en particulier, préparer une reconquête de l'espace au profit des piétons et des vélos, un accroissement de la place du végétal et une amélioration des continuités entre Paris et Saint-Mandé. Le début des travaux est prévu au cours de l'été 2006 pour une durée de 12 mois environ. Les squares Carnot et Delaporte seront améliorés, afin d'offrir aux habitants des lieux de rencontre et de détente et des espaces de jeux pour les enfants.

En concertation avec les habitants, un espace sera aménagé pour l'accueil des personnes âgées et d'une halte-garderie, du côté du 12^e arrondissement, tandis que les espaces commerciaux seront mis en valeur, du côté du 20^e arrondissement.

Des actions d'amélioration du logement social sont également envisagées sur les façades des immeubles de la RIVP, rue Lecache et rue Willemetz. Pour les aménagements urbains, la Ville va élaborer un projet de territoire définissant les orientations à mettre en œuvre à moyen et long terme.

Des études d'aménagement urbain ont été réalisées. Elles proposent, en particulier, la construction d'immeubles écrans le long du boulevard périphérique, la reconfiguration de la traversée du boulevard périphérique par l'avenue du cours de Vincennes, afin d'assurer une continuité de traitement de l'espace public et la couverture partielle du périphérique au nord et au sud du périmètre du GPRU*.

S'agissant de transports, le tramway permettra la création d'un pôle d'échange avec 8 lignes de bus et la ligne 1 du métro.

Deux exemples de développement urbain.

Le développement de Plaine Commune.

L'élaboration du projet de la Plaine Saint-Denis a été engagée par les communes de Saint-Denis et Aubervilliers au début de 1990. Avec la réalisation du Stade de France sur la partie nord de la Plaine Saint-Denis, ce secteur a bénéficié au cours des dix dernières années d'un développement important, grâce en particulier à une desserte efficace (autoroutes et RER).

Au cours des prochaines années, le développement de la Plaine Saint-Denis va se poursuivre au sud. La création de stations de métro (Proudhon-Gardinoux et Pont de Stains) dans le cadre du prolongement de la ligne 12 jusqu'à la mairie d'Aubervilliers sera un atout dans une zone qui souffre d'un manque de transports en commun.

La requalification de l'espace public à la porte d'Aubervilliers d'ici 2008 favorisera le développement du parc de Porte de Paris, de la ZAC* Canal Porte d'Aubervilliers, le lancement du projet de ZAC* tourné vers le canal et la darse des EMGP*. Le réaménagement des berges du canal et l'ouverture d'une façade urbaine permettront d'assurer la liaison entre la Plaine Saint-Denis et le centre ville d'Aubervilliers. Les programmes prévus à moyen terme sur le sud de la Plaine faciliteront la création de quartiers répondant à un objectif de mixité urbaine, grâce à des projets d'activités, de logements, d'équipements publics et privés.

Dans une première phase, avec l'arrivée du métro à la station Proudhon-Gardinoux, un programme tertiaire de logements et d'activités à l'échelle de la place Proudhon-Gardinoux (environ 80 000 m²) sera livré. Dans le périmètre de la ZAC* Canal Porte d'Aubervilliers un programme commercial, un programme hôtelier entre Paris et Aubervilliers, un programme tertiaire de 50 000 m² et 400 logements en façade sur le canal seront réalisés. À terme, le prolongement du tramway SDEV* jusqu'à la station Eole Evangile du RER E viendra compléter la desserte de ce secteur et permettra l'achèvement des programmes prévus autour de la porte d'Aubervilliers (Parc des portes de Paris et ZAC* Canal Porte d'Aubervilliers).

Parallèlement, d'autres projets prendront le relais du développement du sud de la Plaine. Ils porteront sur les secteurs de la gare des Mines ou de la porte de la Chapelle où des réflexions sont engagées avec les différents acteurs (collectivités, propriétaires fonciers, investisseurs) afin de définir une programmation et des modalités de réalisation.

Le secteur Paris Nord-Est (18^e-19^e arrondissements).

Le secteur Paris Nord-Est est situé au nord des 18^e et 19^e arrondissements, en limite de la Plaine Saint-Denis, et fait partie du GPRU*. Il constitue pour Paris et le nord-est francilien un des enjeux majeurs de la prochaine décennie en termes de renouvellement urbain, de développement économique et de cohésion sociale, dans un contexte où les opportunités foncières se raréfient. Les objectifs généraux de ce projet, engagé en 2002 par le Conseil de Paris, sont l'amélioration du cadre de vie, le désenclavement du secteur et le développement de l'emploi.

Engagée sur près de 200 hectares, l'opération Paris Nord-Est comportera plusieurs sous-secteurs d'aménagement : la ZAC* Claude Bernard — dont la réalisation est déjà lancée —, la porte de la Villette, la porte d'Aubervilliers et le pôle Evangile, le bâtiment MacDonald, la porte de la Chapelle et ses abords avec le site Chapelle-Charbon et le stade des Fillettes.

Ce secteur bénéficiera d'améliorations significatives en matière de transport avec la mise en service de l'extension des tramways T3 et SDEV*, la création de la nouvelle gare RER Eole-Evangile et avec une action globale sur la gestion des déplacements, du transport des marchandises, du stationnement et le développement des circulations douces.



Le secteur Paris Nord-Est, une opération majeure de renouvellement urbain © Mairie de Paris.



Les portes : des espaces privilégiés du lien entre les communes riveraines et Paris .

L'extension du tramway permettra de "recoudre" les territoires situés de part et d'autre des portes, points de passage privilégiés entre la capitale et les communes limitrophes.

De nombreuses infrastructures routières majeures, comme les autoroutes, aboutissent ou commencent aux portes de la ville : par exemple l'A3 Porte de Bagnole ou l'A1 Porte de la Chapelle. Ceci a parfois contribué à transformer ces portes en échangeurs routiers et, pour certaines, à dédier presque totalement leurs emprises à l'automobile.

En conséquence, un réaménagement

est nécessaire, qui concerne plusieurs des portes situées sur le tracé de l'extension. C'est le cas notamment des portes d'Aubervilliers, de Montreuil, de Vincennes ou des Lilas, dans le cadre des opérations d'aménagement qui les concernent.

Dans le cadre du Contrat Particulier* département de Paris-Région Ile-de-France, un programme de requalification a également été lancé et mis en œuvre par la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD*) de la Ville de Paris. Il concerne, sur le tracé de l'extension du tramway T3, les portes d'Aubervilliers, de Montreuil (inscrites par ailleurs dans un secteur en GPRU*) et de Pantin. Ces projets poursuivent un objectif commun : redonner droit aux usages urbains, en particulier aux bus, vélos et piétons, par un réaménagement général de la voirie. Ils sont l'occasion de réflexions entre Paris et les communes voisines, pour harmoniser les aménagements de part et d'autre du boulevard périphérique et faire évoluer le statut de ces espaces majeurs d'interface.



La porte de Pantin.

Les portes, des espaces privilégiés à requalifier pour améliorer le lien entre Paris et les communes limitrophes © Arnaud Terrier/Mairie de Paris.

Les accords de coopération territoriale avec les collectivités limitrophes de Paris.

Différents accords de coopération ont été conclus entre Paris et des collectivités riveraines. Ceux-ci portent sur des sujets variés, parmi lesquels l'amélioration des déplacements et des liaisons physiques avec Paris est fréquemment évoquée.

Des protocoles de coopération ont ainsi été signés entre Paris et les communes limitrophes de Clichy-la-Garenne, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Montreuil, Pantin, Saint-Ouen, Joinville et Nogent-sur-Marne. Paris a également conclu une convention de partenariat avec la communauté d'agglomération de Plaine Commune. En outre, une conférence interdépartementale a été signée entre Paris et le Conseil Général du Val-de-Marne, une autre est en préparation avec le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. Les documents fixent les grands objectifs de coopération et se traduisent par des rencontres régulières entre administrations et entre élus, permettant notamment une information réciproque en amont sur l'ensemble des projets urbains portés par les collectivités. Au-delà des villes et des départements signataires de ces protocoles, ce mode de travail est également la règle avec la totalité des collectivités territoriales d'Ile-de-France. Une direction de la Ville de Paris et un adjoint au Maire suivent spécifiquement les questions de coopération territoriale et les enjeux d'échelle métropolitaine. La question des déplacements fait évidemment figure de thématique centrale.

Le projet d'aménagement de la porte des Lilas.

Ce projet urbain se situe dans le contexte de la requalification de la couronne* de Paris. Il constitue un enjeu régional de rééquilibrage du territoire francilien. Il correspond à une double exigence : offrir à tous les riverains un cadre de vie de qualité et renouer les solidarités urbaines entre les quartiers parisiens et les communes voisines. Il s'appuie sur des projets structurants (couverture du boulevard périphérique, ...) et de proximité, visant à améliorer la qualité de la vie quotidienne dans une logique de développement durable.

L'objectif est d'abord d'améliorer les liaisons transversales avec les communes limitrophes et d'effacer la coupure du boulevard périphérique, en constituant un espace de perméabilité et en créant des liens entre Paris et les communes voisines, notamment en affirmant la continuité urbaine le long de l'avenue de la porte des Lilas.

Le projet vise aussi à ouvrir la ceinture verte* parisienne aux communes limitrophes et à recréer avec ces dernières des liens sociaux et urbains. Une logique de promenade, par l'aménagement d'espaces verts ou de plein air sur la dalle de couverture du boulevard périphérique, et des liaisons transversales piétonnes entre Paris et les communes limitrophes sont étudiées dans ce cadre.

Ces dispositions exploitent les possibilités de réaménagement offertes par la couverture du boulevard périphérique. L'opération doit permettre de réaliser 50 000 m² de programmes tertiaires, 8 000 m² de commerces, services et activités diverses, 15 000 m² d'activités réservées aux PME-PMI, dont une pépinière d'entreprises, qui favoriseront la création d'emplois, 300 logements (dont une résidence pour étudiants) et une maison pour personnes âgées dépendantes.

Ce développement est accompagné par l'évolution du réseau de transports en commun. La porte des Lilas est actuellement la deuxième porte de Paris en termes d'offre de transports en commun (2 lignes de métro, 11 lignes de bus - dont les PC 2 et PC3 - et 4 lignes Mobiliens*). Le bus PC est le second mode de transport le plus utilisé, il est appelé à monter en puissance lors de sa "transformation" en tramway.



*Le périphérique sera couvert à la porte des Lilas
© Mairie de Paris.*



Le quartier vert Voûte Bel-Air
© Mairie de Paris.



Les quartiers verts*

Le concept de quartier vert* s'inscrit dans la démarche du PDU*. L'enjeu principal est l'amélioration de la sécurité routière, mais aussi de la qualité de vie, par la création d'aménagements qui incitent les automobilistes à modifier leur comportement et favorisent les modes doux* de déplacements. Ceci passe, en particulier, par un traitement

spécifique de la voirie et de ses abords. Cinq objectifs sont visés :

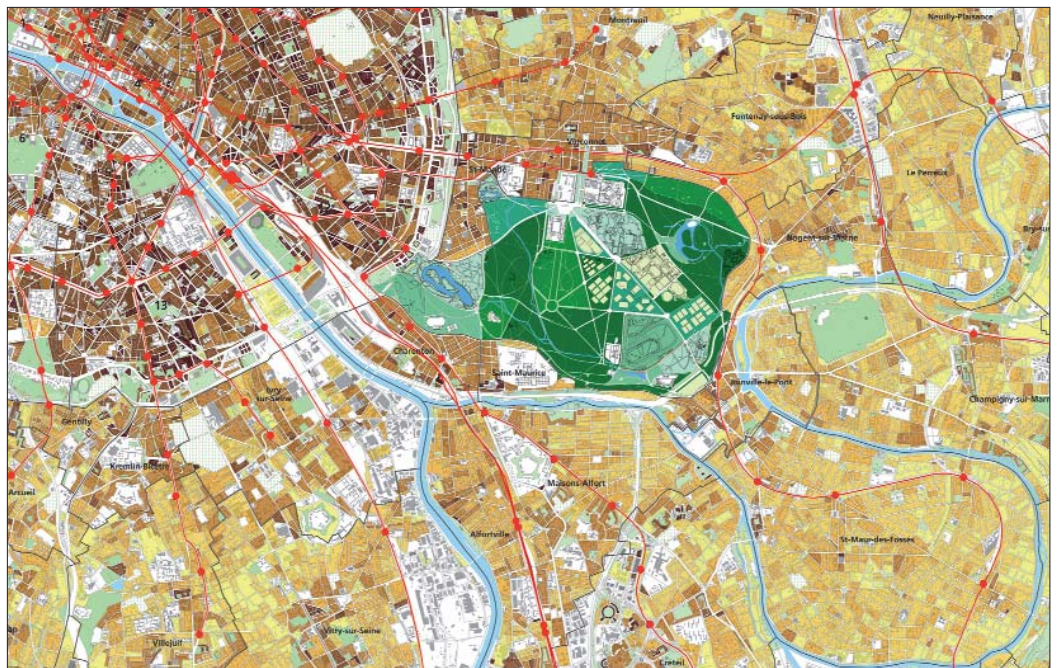
- l'amélioration de la sécurité routière,
- la sécurité pour les piétons et les vélos,
- le traitement de la circulation de transit*,
- la végétalisation de la zone d'étude,
- la re-création de lieux de vie.

Deux projets de quartiers verts* sont prévus sur le tracé de l'extension à l'est du tramway T3 : le quartier vert Bel-Air, dans le 12^e arrondissement et celui de la porte de Ménilmontant-place Octave Chanute, dans le 20^e arrondissement.

Le bois de Vincennes.

Avec environ 11 millions de visites par an, principalement en fin de semaine, le bois de Vincennes, d'une superficie de près de 1 000 hectares, a, au cœur de l'agglomération parisienne, la fonction d'un équipement d'influence régionale. La majorité de ses visiteurs sont originaires du Val-de-Marne, de Paris et de Seine-Saint-Denis.

Près d'un million d'habitants résident à moins de 3 kilomètres du bois.



Le bois de Vincennes, un espace de respiration d'influence régionale © APUR.



Le bois de Vincennes, un lieu de détente pour les Franciliens © Mairie de Paris.

Si près de la moitié des visiteurs utilisent les transports en commun, le vélo ou la marche à pied pour se rendre dans le bois de Vincennes, un sur deux y va en automobile et gare souvent son véhicule dans les parties les plus saturées du bois : à l'ouest et au nord.

Des propositions actuellement mises à l'étude visent, en particulier, à rendre le bois plus accessible par les autres moyens que l'automobile.

Elles concernent :

- le développement de l'offre de mobilité en transports en commun en périphérie du bois (extension du tramway T3 à l'est) et à l'intérieur du bois (aménagement en faveur de la ligne d'autobus n° 325 en cours, évolution possible du réseau d'autobus, création de systèmes de navettes régulières ou lors des grandes manifestations, (comme l'expérience en a été faite en 2005 pour la foire du Trône) ainsi que l'amélioration de la qualité de service et l'évolution de la tarification ;
- le développement de l'usage du vélo

depuis les quartiers riverains du bois (nouveaux aménagements cyclables, location de matériel facilitée pour les usagers des transports en commun...)

- le réaménagement de l'espace public, notamment des entrées de bois, favorisant les déplacements à pied et à vélo ;
- et, en complément, une meilleure organisation du stationnement, aujourd'hui souvent anarchique.

Dans ce contexte, le projet de mise en service de l'extension du tramway T3 à l'est de Paris permet une amélioration sensible de l'offre pour se rendre au bois en transports en commun.

D'autres opérations sont à l'étude.

Dans les secteurs concernés par le projet d'extension du tramway, outre ces opérations de renouvellement urbain, plusieurs projets de dimension locale sont prévus — comme le prolongement de la rue Baron Le Roy, qui permet le désenclavement des secteurs situés au sud du boulevard Poniatowski.



Un visiteur sur deux du bois de Vincennes s'y rend en automobile © Mairie de Paris.