



LE MAGAZINE DU
PROLONGEMENT DU TRAMWAY T³

mag

OCTOBRE 2011 / N°9

DOSSIER PAGES 4/7 ●●●

UN NOUVEAU PAYSAGE URBAIN

À LA UNE PAGES 2/3 ●●●

UNE PASSERELLE MÉTALLIQUE
POUR ÉLARGIR LE PONT NATIONAL

FOCUS PAGE 8 ●●●

SITE DE MAINTENANCE
ET DE REMISAGE : LE CHANTIER
AVANCE À GRANDS PAS

ZOOM SUR PAGE 10 ●●●

TRAM + AUTOLIB' : LA VILLE FACILE

L'ACTU PAGE 11 ●●●

LE T3 JUSQU'À LA PORTE D'ASNIÈRES





OUVRAGE D'ART

UNE PASSERELLE MÉTALLIQUE POUR ÉLARGIR LE PONT NATIONAL

À LA UNE

Le pont National a été élargi grâce à la pose d'une passerelle métallique, pour permettre au tramway de circuler parallèlement aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes.

C'est une nouvelle prouesse technique qui a été réalisée par les entreprises et les équipes du T3 pour poser cette passerelle entre le 27 juin et le 1^{er} juillet. Une fois aménagée, elle sera réservée aux piétons.

Quelques chiffres pour en donner la mesure : large de 4,27 m, longue de 250 m, la passerelle est composée de 9 tronçons de 29 à 105 tonnes, et de 13 m à 44 m de long. ●●●

4,27

mètres de largeur



Le 5 juillet 2011, les élus et les équipes du T3 étaient sur le chantier pour présenter à la presse cette nouvelle avancée du chantier du prolongement du T3.

Cette visite s'est déroulée en présence d'Annick Lepetit, adjointe au Maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, Michèle Blumenthal, Maire du 12^e arrondissement, Jérôme Coumet, Maire du 13^e arrondissement et Frédéric Dupouy, directeur de l'agence de développement pour Paris de la RATP.

ÉDITORIAL



Annick Lepetit,
Adjointe au Maire de Paris chargée
des déplacements, des transports
et de l'espace public / Députée de Paris

En mai 2010 je m'exprimai dans le T3 mag pour vous présenter les aménagements de l'espace public réalisés par la ville de Paris : traversées plus sûres pour les piétons, des pistes cyclables mieux protégées et un meilleur éclairage.

Depuis nous avons franchi plusieurs étapes : les tunnels routiers sont comblés, les bordures de trottoirs en granit sont posées et les nouvelles pistes cyclables sont presque terminées, le pont National entre le 12^{ème} et le 13^{ème} arrondissement est élargi pour laisser plus de place aux piétons et enfin les portes de Bagnolet et de Pantin se transforment peu à peu en places urbaines. Le pont du canal de l'Ourcq achevé va relier Paris et les Grands Moulins de Pantin avec un espace dédié pour les cyclistes et les piétons.

A partir de mi-novembre, nous allons poser sur tout le parcours du tramway plus de 60 000 m² de gazon et cet hiver 1 100 nouveaux arbres seront plantés. En 2012, nous terminerons la pose des feux tricolores et des mobiliers urbains : bancs, sanisettes, candélabres. Des stations Autolib' et Vélib' seront également réalisées à proximité et des places de stationnement pour les livraisons et les deux-roues seront aménagées.

Dès l'été 2012, débuteront les premiers tests des rames sur le parcours du tramway. À sa mise en service, le tramway transportera plus de 165 000 voyageurs par jour avec une fréquence de 5 minutes entre chaque rame.

En attendant cette date, les travaux continuent et nous souhaitons vous informer au mieux de leurs avancées. Retrouvez en dernière page de ce magazine, les dates de visite du véhicule d'information T3, dans votre quartier ! ”

AVEC LE TRAM, UN NOUVEAU PAYSAGE URBAIN

Le tramway est un remarquable levier pour transformer l'espace urbain tout le long de son tracé. Le prolongement du T3 est situé à l'articulation de Paris et des communes limitrophes. Il permet de donner une nouvelle identité et une cohérence à des espaces variés et souvent éclatés, à l'échelle métropolitaine. Cette grande ambition urbaine s'inscrit dans la continuité des aménagements réalisés le long des Maréchaux sud, dans une approche globale de l'espace public parisien.

ÉLÉGANCE, CONFORT, SÉCURITÉ: UNE IDENTITÉ URBAINE FORTE LE LONG DU TRAM

L'architecte Antoine Grumbach, qui a conçu l'aménagement urbain de la ligne T3 actuellement en service sur les boulevards des Maréchaux sud, a été choisi comme « coordonnateur architectural » du prolongement. Il a pour objectif de réaliser ce qu'il définit comme « un "boulevard jardiné", vaste allée plantée reliant la diversité des quartiers traversés ». Cet aménagement concerne l'ensemble du tracé du tramway, à l'exception des portes.

“ Pour donner à chaque porte de Paris son identité, trois équipes d'architectes et paysagistes sont chargées de leur conception. ”

Deux axes majeurs orientent ce projet: la présence forte de la végétation, du gazon aux arbres de grande taille, ainsi qu'une sélection de matériaux sobres et de qualité pour la plateforme, les trottoirs et la chaussée. Les choix faits pour l'éclairage et le mobilier urbain (bancs, corbeilles, potelets, etc.) donnent également à la ligne sa personnalité et son unité.

Le design des stations, confié à Jean-Michel Wilmotte, a été conçu dès la réalisation du 1^{er} tronçon, pour l'harmoniser avec le paysage urbain. Des améliorations ont toutefois été apportées. Par exemple, les stations prévues pour le prolongement du T3 ont été dotées

d'un retour vitré qui protégera mieux les voyageurs des intempéries.

DES ESPACES MAJEURS REDESSINÉS ENTRE PARIS ET LA PROCHE COURONNE

La ligne T3 relie de nombreuses portes qui jouent un rôle important à l'échelle de la métropole. Pour l'essentiel, ce sont aujourd'hui des carrefours routiers qui font obstacle entre les communes limitrophes et la capitale. Une fois redessinées, ces portes vont devenir des places, symboles de relation et de partage entre Paris et les villes voisines. Elles seront aussi des lieux d'échanges intermodaux importants entre



SCHÉMA DU PRINCIPE DE REVÊTEMENT DES ESPACES PUBLICS (EXEMPLE DE CONFIGURATION)

Pour faciliter tous les cheminements, deux « bandes » parallèles sont aménagées sur le trottoir. D'abord, à partir des façades, une bande piétonne de 1,80 m de large au minimum est débarrassée de tout obstacle, ce qui libère l'espace pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. Ensuite, une bande de 2 m de large au moins reçoit les éléments « fonctionnels » (mobilier, éclairage), les plantations, le stationnement et les livraisons. Les pistes cyclables sont sur chaussée ou trottoir. Dans ce dernier cas, un revêtement différent de celui du trottoir est utilisé.

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Trottoir en asphalte noir | 5 Bordure en granit |
| 2 Piste cyclable sur trottoir | 6 Plate-forme du tramway en gazon |
| 3 Trottoir en pavés recyclés | 7 Piste cyclable sur chaussée |
| 4 Chaussée | |

3 questions à



Antoine Grumbach

Directeur de projet transport, espaces publics de l'agence A. Grumbach et coordinateur architectural de l'ensemble du tracé du prolongement du T3

Quel est pour vous l'enjeu du projet urbain qui accompagne le prolongement du T3 ?

AG • Les boulevards des Maréchaux avaient perdu leur image historique de grand « boulevard-promenade », tout en gardant des éléments très forts, notamment de beaux alignements d'arbres. J'ai donc privilégié une approche paysagère qui associe les espaces bâtis et les

vides plantés ou minéraux. La richesse du patrimoine du XX^e siècle qui borde le boulevard en fait un musée vivant de l'architecture et de l'urbanisme.

Comment avez-vous conçu l'aménagement urbain le long du T3 des Maréchaux sud et de son prolongement ?

AG • J'ai voulu aller vers des solutions urbaines qui paraissent

évidentes dans le contexte de l'espace public parisien, dont l'identité est construite par des matériaux, des mobiliers enracinés dans son histoire et adaptés au fil des années.

Pour moi, l'essentiel est dans la simplicité et la continuité des tracés, la sobriété des matériaux, l'élégance et la cohérence des mobiliers urbains, pour éviter toute « pollution » visuelle.

Quelle image avez-vous voulu donner au projet paysager ?

AG • Le voisinage avec les bois, parcs et squares puissamment plantés, associé à la topographie des territoires traversés, donne potentiellement aux boulevards des Maréchaux l'aspect d'un grand parc linéaire, un « boulevard jardiné », renforcé par la création de très nombreuses plantations

d'alignement. Ainsi, un espace majeur du Paris du XXI^e siècle est en train d'émerger à l'articulation de Paris et des communes riveraines.

tramway, métro, bus et vélo. Pour donner à chaque porte son identité, trois équipes d'architectes et paysagistes sont chargées de leur conception :

► de la porte de Vitry à la porte de Charenton, l'agence Christian Devillers et les Ateliers Corajoud ;

► de la porte Dorée à la porte des Lilas, l'agence Antoine Grumbach, qui assure aussi la coordination architecturale de l'ensemble du projet et l'agence Desvigne ;

► de la porte du Pré Saint-Gervais à la porte de la Chapelle, l'agence Reichen & Robert et associés et Péna & Peña.

UN SILLAGE DE VERDURE LE LONG DU TRAM

Le traitement du paysage végétal le long du prolongement du T3 aura une ampleur remarquable : un « ruban vert » sur la plate-forme, des arbres pour chaque station, des plantations d'alignement de grande dimension...

Ce n'est pas tout ! Des aménagements vont créer des liens naturels avec des espaces verts situés à proximité : des squares (*ex. square du docteur Variot*) ou encore le Bois de Vincennes.

PRÈS DE 3 000 ARBRES POUR ACCOMPAGNER LE TRAM

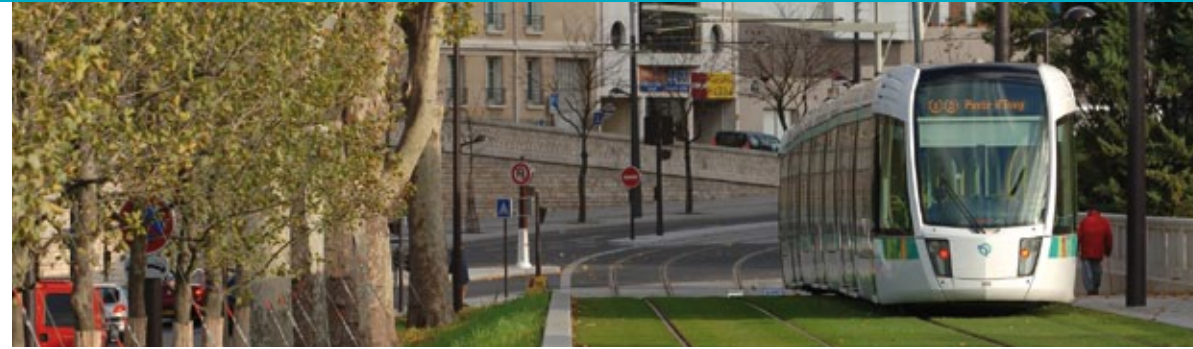
À sa mise en service, le prolongement du T3 sera bordé par près de 3 000 arbres, dont 1 500 nouvellement plantés. Le choix des nouvelles plantations comprend des essences plantées traditionnellement sur les Maréchaux (*marronniers, platanes...*) mais aussi des essences différentes (*magnolias, cerisiers à fleurs, pins...*) qui apportent des formes et des teintes nouvelles et

LE SAVIEZ-VOUS ?

► La surface engazonnée représente près de 9 terrains de football.

LES MOTS DU TRAM

► **BÉTON DÉSACTIVÉ :** Le béton désactivé permet de réaliser des sols de qualité, avec un aspect esthétique soigné. Un produit désactivant est pulvérisé à sa surface pour mettre en valeur les granulats qu'il contient, choisis pour leur forme et leur couleur.



participent à la biodiversité. La majorité des stations sera accompagnée d'un ou de plusieurs arbres choisis pour leur forme ou leur feuillage caractéristiques. Tous ces arbres (comme d'ailleurs tous les végétaux plantés le long de la ligne) sont sélectionnés pour allier robustesse et qualité visuelle.

UN CHEMINEMENT DE VERDURE POUR LE TRAM

À partir de l'automne 2011, 60 000 m² de gazon seront posés progressivement sur la plate-forme du tramway.

D'autres revêtements sont prévus quand l'utilisation du gazon n'est pas possible (*granit, béton désactivé...*), principalement en station, sur les carrefours ou sur les traversées de sécurité (*pompiers, ambulances...*) et à la porte de Charenton. Le bois est par exemple utilisé sur le pont National où il est impossible techniquement de planter du gazon. Le choix du végétal est soigneusement étudié par la Ville de Paris et la RATP : est-il possible de sélectionner des végétaux qui aient autant de qualités que le gazon (*résistants et esthétiques toute l'année*) en consommant toujours moins d'eau ? Pour en

décider, des essais sont menés porte d'Ivry. 22 espèces de végétaux ont été comparés au gazon. À ce jour, les résultats de ces essais n'ont pas encore permis de retenir de solution alternative. Pour respecter les délais de réalisation du tramway, la plantation de gazon est donc engagée sur tout le tracé. Toutefois, sur la partie située entre la porte de Vincennes et la porte de la Chapelle un mélange nouveau de gazon, plus économe en eau et en entretien est prévu.

LUMIÈRE SUR LA LIGNE...

La métropole parisienne est vivante de nuit comme de jour : c'est pourquoi l'ambiance nocturne le long du prolongement du T3 fait l'objet d'autant d'attention que son ambiance diurne. Les objectifs du « plan lumière » du tramway sont multiples : donner de la lisibilité à la ligne et à son environnement urbain, faciliter le repérage des stations et de tous les cheminements, sécuriser l'espace public tant du point de vue de la circulation automobile que de la prévention de la délinquance. C'est la combinaison de quatre types d'éclairage qui va faire toute la lumière sur la ligne...

“

C'est d'abord un gazon « économe », c'est à dire qui demande moins d'arrosage et peu d'entretien. Ce résultat est obtenu grâce à l'utilisation d'une graminée, la fétuque Koeleria, qui demande peu d'eau par rapport à d'autres plantes.”

Nicolas Durand,
responsable de production,
Gazons de Fontainebleau

Le long du tracé, sont prévus des candélabres de 9 m de haut, identiques à ceux des Maréchaux sud, mais avec une consommation électrique réduite. Leur installation fait l'objet d'études photométriques pour optimiser leur efficacité.

À certaines portes, des mâts « aiguilles » de 14 m de haut apportent une intensité lumineuse adaptée à leur échelle. Ces espaces majeurs seront également équipés de projecteurs qui les signaleront et les mettront en valeur.

Pour souligner les nouvelles liaisons créées entre Paris et la proche couronne, certaines voies transversales qui relient les boulevards des Maréchaux aux différentes communes seront balisées par des bornes lumineuses adaptées aux piétons.

Enfin, l'éclairage des stations du prolongement du T3 a été étudié soigneusement. Deux types de lumière sont prévus, comme sur les Maréchaux sud :

► de nuit, quand le tramway circule, les stations sont éclairées avec une lumière blanche, fonctionnelle, qui assure le confort et la sécurité des voyageurs ;

► après la fin du service, un éclairage bleu nuit leur assure une visibilité permanente. ●●●

Trois portes, trois projets architecturaux



PORTE DE VITRY : CRÉER UNE LARGE OUVERTURE VERS LA BANLIEUE SUD

La porte de Vitry était mal identifiée, perturbée par le viaduc routier qui faisait obstacle à la relation entre Paris et Vitry. Le projet, avec la démolition du viaduc finalisée en novembre 2010, lui redonne son rôle de liaison privilégiée entre les deux villes tout en créant une nouvelle ambiance urbaine. La démolition du viaduc est un choix

fondamental, qui permet de retrouver le sol de la ville, aérer l'accès aux logements et aux commerces et de redécouvrir la véritable géographie de la porte de Vitry. Sur cette nouvelle place, piétons et cyclistes circuleront facilement.

Les bus seront en relation directe avec la station du tramway.

“

La suppression du viaduc, l'écartement des culées du pont de la Petite Ceinture et de nouvelles plantations créent une mise en scène paysagère plus ouverte et des cadrages qui caractériseront la porte de Vitry et cette entrée de Paris.

Christian Devillers,
architecte

”



PORTE DE BAGNOLET : REQUALIFIER UNE PORTE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

La porte de Bagnole est l'un des principaux points d'accès à Paris, à proximité du nœud autoroutier où débouche l'autoroute A3 en provenance de Lille, de l'aéroport Charles de Gaulle et de toute la banlieue nord-est de Paris. Le projet a ainsi pour objectif de révéler la mémoire identitaire du lieu, avec ses différentes composantes

dont le square Séverine, la Campagne à Paris et les Habitations à Bon Marché (HBM). Il va aussi renforcer la liaison inter-communale entre Paris et Bagnole. La station de tramway sera proche du métro, et des arrêts de bus, situés avenue de la porte de Bagnole. Les liaisons avec les modes doux (*cyclistes et piétons*) seront renforcées.

“

La porte de Bagnole sera revêtue de granit agrémenté de larges bandes de stabilisé* et de grès de Fontainebleau. La différence de matériaux participe à l'animation de cet espace en lui donnant un rythme et en renforçant la lecture des différents usages.

Antoine Grumbach,
architecte

”



PORTE DE PANTIN : AMÉNAGER UNE AVENUE ENTRE PARIS ET LA PROCHE COURONNE

Jusqu'ici, la porte était un immense rond-point automobile excluant les piétons et les cyclistes. La relation entre Paris et la proche couronne n'était pas claire. Côté Paris, le parc de la Villette, la Grande Halle et les autres activités du parc seront desservis par le tramway. Au delà d'une place créée à l'entrée de l'avenue Jean Jaurès,

une véritable avenue renouera ainsi le lien entre Paris et Pantin. Elle sera structurée par des trottoirs et un terre-plein aux nombreuses plantations. Le passage sous le périphérique sera éclairé pour offrir une ambiance agréable. Le cheminement entre le tramway, les lignes de bus et la station de métro s'effectuera facilement, en toute sécurité.

“

À l'entrée de l'avenue Jean Jaurès, une place sera créée, encadrée de part et d'autre par la station de tramway au sud et le parvis de la future Philharmonie au nord. Elle ouvrira vers le périphérique.

Reichen & Robert,
architecte

”

* Stabilisé : un sol stabilisé est un mélange de sable et d'eau compacté auquel on incorpore un produit qui lui permet de garder un aspect lisse et légèrement perméable, particulièrement adapté à la circulation piétonne.

PORTE DE PANTIN

SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE : LE CHANTIER AVANCE À GRANDS PAS

C'est un chantier stratégique qui est en cours sur le site du stade Jules Ladoumègue à la porte de Pantin (19^e arr.) pour réaliser le futur Site de Maintenance et de Remisage (SMR). Cet équipement est indispensable au bon fonctionnement du prolongement du T3. C'est là que seront livrées fin 2011 les nouvelles rames du tramway.

250 personnes, une douzaine d'entreprises: le chantier du SMR est en pleine activité depuis plusieurs mois. Résultat: sa réalisation avance de manière très visible.

Un regard attentif sur ce chantier complexe permet de comprendre sa progression. Tout d'abord, la dalle de couverture du site de remisage, où seront garées les rames, et les 480 poteaux de béton qui la soutiennent sont achevés.

Les six voies de garage et le peigne qui les dessert sont installés. « Peigne », c'est le nom donné à l'ensemble des 6 aiguillages qui permettront aux rames d'accéder aux voies de remisage: un système technique complexe compte tenu du nombre d'aiguillages à coordonner.

Côté atelier, le bâtiment est réalisé et en cours d'équipement. Les trois voies du hall de maintenance sont posées. ●●●

“

C'est un chantier très intéressant car il impose de travailler en coordination permanente avec les responsables des travaux de la résidence étudiante et des installations sportives du stade Jules Ladoumègue, qui sont aussi en cours de réalisation. La gestion des délais est parfois complexe, mais c'est passionnant.”

Christophe Contet,
assistant maîtrise d'ouvrage RATP
chargé du SMR.



UN BÂTIMENT QUI RESPECTE L'ENVIRONNEMENT

Les 9 forages géothermiques prévus à une profondeur de 100 mètres pour chauffer le SMR de manière écologique sont achevés. Ils seront raccordés au chauffage du bâtiment en octobre 2011.

RÉSIDENCE ÉTUDIANTE : VERS L'OUVERTURE EN 2012

Juste à côté du site de maintenance et de remisage du tramway à la porte de Pantin, le chantier de la résidence étudiante avance lui aussi à grands pas. Le bâtiment est sorti de terre, avec sa structure en béton et son toit-terrace où sont installés des panneaux solaires sur une surface de 300 m². Les loggias en bois sont en cours de pose sur la façade est. Toutes les façades seront achevées fin 2011.

L'aménagement intérieur des 184 logements sera ensuite réalisé pendant le premier trimestre 2012, avant la livraison au Centre Régional des Oeuvres Universitaires et Scolaires de Paris (CROUS) qui gèrera la résidence. L'accueil des premiers étudiants se fera progressivement à partir du printemps 2012. ●●●

L'ACTU

INFO TRANSPORT

À NOTER POUR VOS DÉPLACEMENTS !

Dans le cadre des travaux du prolongement du T3, des fermetures provisoires d'accès à la station de métro Porte de Vincennes sont nécessaires.



M 1 STATION PORTE DE VINCENNES

L'accès n°2 (escalier est) à la station de métro Porte de Vincennes (ligne 1) sera fermé du 3 octobre 2011 à fin février 2012. Ce dernier sera entièrement réaménagé et équipé d'un escalier mécanique. L'accès n°2 (escalier ouest) sera quant à lui fermé du 24 octobre 2011 à fin décembre 2011. Le nouvel accès situé face à la rue du Général Niessel, également doté d'un escalier mécanique, sera quant à lui ouvert mi-octobre 2011. Les autres accès restent ouverts. ●●●

UN CHANTIER SPECTACULAIRE PORTE DE VITRY

Pour ouvrir largement la perspective entre Paris et Vitry, les deux culées du viaduc qui formaient une étroite fenêtre sous le pont de la petite ceinture ont été démolies. Le pont va être reconstruit sur une largeur de 58 m, avec 4 travées qui vont créer à cet endroit une véritable place entre les deux villes, dans un environnement beaucoup plus agréable.

LES MOTS DU TRAM ► **CULÉE**: massif de maçonnerie qui soutient la voûte d'un pont ou d'un édifice.



TRANSPORT

TRAM + AUTOLIB' : LA VILLE PLUS FACILE ET DURABLE



Autolib' est un nouvel atout pour la mobilité de tous : les véhicules Autolib' sont des voitures électriques, en libre-service et partagées pour assurer les déplacements là où l'automobile reste nécessaire.

Des stations Autolib' seront installées à proximité du prolongement du T3 pour permettre aux usagers de gérer leurs déplacements en combinant de manière fluide les deux modes de transport.

AUTOLIB' EN BREF

Autolib' est fondé sur l'usage d'un même véhicule, par des utilisateurs successifs. Il devrait se traduire par

- ▶ une réduction du nombre total de kilomètres parcourus en automobile ;
 - ▶ une baisse du taux de possession individuelle d'un véhicule ;
 - ▶ une diminution du nombre de véhicules stationnés sur l'espace public.
- En améliorant la mobilité, Autolib' contribue à réduire les nuisances urbaines liées à l'automobile et le budget « déplacements » des ménages.

REPORTAGE

COMMENT SE LOUERA UN VÉHICULE ?

▶ Première étape, s'abonner :

L'abonnement (et la remise immédiate d'une carte dédiée) se fera directement en station dans l'un des 75 Espaces Autolib' ouverts tous les jours de 8h à 20h.

▶ **La réservation :** possible par Internet, téléphone ou directement en station. Vous pourrez réserver un véhicule (durée minimale indivisible de 20mn) ou une place de stationnement, le coût de réservation étant compris dans l'abonnement.

▶ **Le retrait d'un véhicule en deux minutes :** rien de plus simple. Une fois dans une station Autolib', il suffira de s'identifier sur la borne principale et de valider le choix du véhicule. Il sera aussi possible de réserver directement la station de destination afin d'y retenir une place.

▶ **Le dépôt du véhicule :** une fois à destination, il n'y aura qu'à garer la voiture sur la place préalablement réservée ou toute place Autolib' libre (re-pérable au code lumineux de la place), la brancher et clore la location à la borne. ●●●

JEUX

RETROUVEZ LES JEUX DU TRAM !

Jeux interactifs, coloriages, quizz, règles de sécurité, histoire du tram... rendez-vous sur le site tramway.paris.fr rubrique « jeunes » pour tout savoir sur le tram en s'amusant !



CHIFFRE CLÉ

LE T3 SUR LES RAILS !

DÉJÀ 32 380 MÈTRES DE RAILS POSÉS !



POURSUITE DU T3 JUSQU'À LA PORTE D'ASNIÈRES

CONCERTATION : UNE ÉTAPE MAJEURE EST FRANCHIE

Le 6 juillet 2011, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a approuvé le bilan de la concertation préalable organisée par la Ville de Paris sur la poursuite du T3 sur les boulevards des Maréchaux jusqu'à la porte d'Asnières à Paris.

UNE CONCERTATION APPRÉCIÉE PAR LES HABITANTS

Cette concertation qui s'est déroulée du 17 janvier au 18 février 2011 avec l'appui du STIF a permis de connaître la position et les attentes des habitants et des usagers sur le projet et de l'enrichir par la participation de chacun. Grâce aux différentes formes de contribution proposées : réunions publiques, dépliant, expositions, site Internet dédié au projet (www.Prolongement-T3-PorteAsnieres.fr), les participants ont exprimé une satisfaction vis-à-vis de la tenue de la concertation qui souligne la progression du projet. Les élus et les associations se sont félicités de la mise à l'étude rapide du prolongement ainsi que de l'organisation de la concertation.

Les riverains et commerçants ont exprimé le souhait d'être par la suite associés aux prochaines phases d'études.

UN BILAN DE LA CONCERTATION POSITIF POUR LE PROJET

La poursuite du T3 jusqu'à la porte d'Asnières a suscité des expressions majoritairement favorables.

Les avis convergent largement sur les enjeux de ce nouveau prolongement du T3 :

- ▶ le projet renforce les liens entre Paris et les communes limitrophes, et facilite les déplacements de banlieue à banlieue ;
- ▶ le tramway répond à un besoin en termes de capacité et de renforcement du réseau de transport en commun dans le Nord de Paris ;
- ▶ il facilite les correspondances avec les autres modes de transport : bus, métro, notamment.
- ▶ il permet de desservir les grands projets de rénovation urbaine du Nord de Paris ;
- ▶ il répond aux souhaits en terme de développement durable ;
- ▶ il redessine et embellit le paysage urbain. ●●●



Octobre-novembre 2011 : phase de tests
Décembre 2011 : ouverture au public

Plus d'infos sur autolib-paris.fr

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Études complémentaires	Enquête publique	Études approfondies	Travaux			Mise en service

Retrouvez le bilan de la concertation sur le site Internet : <http://www.prolongement-t3-porteasnieres.fr>



<< PORTE DE LA CHAPELLE

LE POINT INFO MOBILE PRÈS DE CHEZ VOUS !



PLACE CHARLES TILLON - 18^e arr.
Mardi 15 novembre - 14H-17H



**AVENUE CORENTIN
CARIOU - 19^e arr.**
Jeudi 3 novembre - 10H-13H



**MÉTRO PORTE DE
PANTIN - 19^e arr.**
Mardi 29 novembre -
14H-17H



**COURS DE VINCENNES
Lycées M.Ravel et
H.Boucher - 20^e arr.**
Jeudi 24 novembre - 10H-13H



MÉTRO PICPUS - 12^e arr.
Mercredi 9 novembre - 14H-17H

<< PORTE D'IVRY



Informez-vous sur le projet,
posez vos questions et
échangez avec les équipes
du tramway ●●●

Lieux, dates et horaires au 01 40 09 57 00 ou sur tramway.paris.fr

Les permanences du Point Info Mobile se poursuivront
en décembre 2011 et en 2012.

+ d'infos

INFO TRAM
01 40 09 57 00
Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe
tramway.paris.fr

MAIRIE DE PARIS
39 75 Prix d'un appel local
à partir d'un poste fixe
paris.fr

RATP
32 46
0,34 € la minute
ratp.fr



MAIRIE DE PARIS

iledeFrance

