

# T3

LE MAGAZINE DU  
PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3

# mag

DÉCEMBRE 2015 – JANVIER 2016 • N°4

FLUCTUAT NEC MERGITUR

## DANS LES COULISSES DU TRAM!

### À la Une P.2-3

*Travaux sur les ouvrages d'art*

### Le dossier P.4-5

*Visite du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) Jules Ladoumègue*

### Vie du chantier P.6-7

*Points d'avancement*

### Info + P.8

*Financement du prolongement*



*L'équipe de maintenance des tramways de la ligne du T3b*

# UNE NOUVELLE ÉTAPE: LES TRAVAUX SUR LES OUVRAGES D'ART

**Une nouvelle étape commence : les travaux sur les cinq ouvrages d'art du prolongement du T3. Des travaux de génie civil qui vont s'échelonner jusqu'en juillet 2017.**

Les travaux sur les ouvrages d'art constituent un moment important de la vie du chantier du T3. **Le but de ces travaux?** Ils préparent la bonne insertion de la plateforme du tramway T3. Pour cela il est nécessaire de détruire les tunnels routiers, les combler, aplanir le paysage tout en protégeant les réseaux souterrains.

**Des travaux, comment?** Ce sont des travaux d'ampleur, les plus spectaculaires que va vivre le chantier T3. Techniquement, ils sont complexes avec notamment des forages profonds pour construire des pieux supportant des dalles. Le rôle de ces dernières étant de protéger le métro et les réseaux d'assainissement du poids des remblais et du tramway.

## ➔ Accueillir la plateforme du tram, ouvrir les Maréchaux

Le comblement des tunnels permettra au final une meilleure ouverture des boulevards des Maréchaux sur la ville et un meilleur partage de l'espace public entre le futur tramway, les piétons, les cyclistes et les automobilistes. L'arrivée du tramway est l'occasion de repenser en profondeur la configuration urbaine des boulevards. Le paysage aplani permettra aux modes de circulation doux de profiter d'un espace plus convivial avec des traversées piétonnes plus nombreuses et plus courtes par exemple. Les correspondances entre les différents modes seront aussi facilitées. ■



*Photomontage : la Porte de Clichy, après les travaux de comblement du tunnel, l'insertion du tramway et la réalisation des aménagements urbains.*







**Jean-François Carencio**

*Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris*

Avec le lancement du prolongement du Tramway T3, c'est un nouveau pas qui est franchi dans la construction du Nouveau Grand Paris des Transports.

Alliant la modernisation et le développement des réseaux existants et la construction du métro automatique du Grand Paris Express, le Nouveau Grand Paris est la réponse aux enjeux d'augmentation de la demande de déplacements et à l'exigence d'une meilleure qualité de service pour les usagers. Ce projet d'ensemble, dans lequel les prolongements du Tramway T3 s'inscrivent, vise à améliorer l'offre de transport du quotidien pour les Franciliens mais aussi à renforcer l'attractivité économique de la métropole. Cette ambition a été réaffirmée par le Premier ministre lors du comité interministériel du Grand Paris du 15 octobre.

Le Contrat Plan Etat-Région 2015-2020 (CPER), signé en juillet dernier, met en œuvre cette stratégie en mobilisant 7,5 milliards d'euros dont 1,4 milliard d'euros apportés par l'État. Cet effort sans précédent a d'ailleurs permis d'engager en 2015, 1,2 milliard d'euros au profit des projets de transports franciliens et notamment de financer la première tranche de travaux du prolongement du T3.

Le prolongement du T3 participe à la reconquête des espaces publics notamment en permettant la création de nouvelles pistes cyclables ou d'espaces piétons et revalorise les zones traversées. Sa construction accompagne d'importantes opérations d'aménagement urbain, notamment la ZAC des Batignolles qui accueille la future cité judiciaire regroupant les services du Tribunal de Grande Instance (TGI) de Paris, ceux du tribunal de police ainsi que tous les tribunaux d'instance des arrondissements.

Avec 8 stations réparties sur 4,3 km, le prolongement du tramway T3 contribuera à améliorer le maillage du réseau de transports régional entre Paris, la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine.

Enfin, en ce début d'année je m'associe à l'ensemble des partenaires du projet, pour vous souhaiter une très belle et heureuse année 2016.



T3 mag // Directeur de la publication : Jean-Marie Vernat  
(Directeur de la communication de la Ville de Paris)

// Conception-rédaction et réalisation graphique : Etat d'Esprit Stratis

// Photos : Ville de Paris, DRIEA, RATP, STIF

// Impression : JPA IMPRIMEURS sur papier recyclé.

## À LA UNE

### CALENDRIER DES TRAVAUX

Depuis le second semestre 2015, les ouvrages d'art de type tunnels routiers appelé « trémies » sont progressivement fermés à la circulation routière pour être déséquippés puis comblés.

#### > Porte d'Asnières

Ouvrage fermé définitivement  
Travaux : mars 2016 à avril 2017

#### > Porte de Clichy

Ouvrage fermé définitivement  
Travaux : novembre 2015 à décembre 2016

#### > Porte de Saint-Ouen

Ouvrage fermé définitivement en février 2016  
Travaux : avril 2016 à juillet 2017

#### > Porte de Clignancourt

Ouvrage fermé définitivement en mars 2016  
Travaux : mars 2016 à avril 2017

#### > Porte des Poissonniers

Ouvrage fermé définitivement  
Travaux : novembre 2015 à juin 2016



### IL POINTE SON NEZ...

*Pose du premier rail  
du T3 prolongé, Porte  
de la Chapelle,  
au printemps 2016*



# LES COULISSES DU TRAMWAY T3

SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE JULES LADOUMÈGUE

Inauguré en décembre 2012, le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) Jules Ladoumègue accueille 25 des 46 rames circulant sur la ligne T3 pour leur entretien et leur dépôt. Rencontre avec les équipes de maintenance, sans lesquelles (avec leurs collègues de l'exploitation – dans un prochain T3mag), le service du T3 ne pourrait fonctionner.



**JEAN-CHRISTOPHE  
LEFÈVRE (RATP)**

Assistant conduite  
de projet dans l'équipe  
du Prolongement du T3  
à la Porte d'Asnières.



**STÉPHANE  
CARPENTIER (RATP)**

Responsable du Site de  
Maintenance et de Remisage  
(SMR) Jules Ladoumègue  
et adjoint du responsable  
de la maintenance du T3.

Un site industriel ultra moderne et discret en plein Paris... Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) Jules Ladoumègue s'intègre parfaitement dans la ville, sur plusieurs niveaux, au niveau de la station *Delphine Seyrig* du T3, à proximité de la Villette (19<sup>e</sup>). Sur son toit, les équipements du stade Ladoumègue : un gymnase, des terrains de tennis, de football, de rugby. **Dans ses murs, s'activent les équipes de maintenance et d'exploitation pour que les tramways, qui vous transportent tous les jours, soient toujours propres, en parfait état de marche et de sécurité.** « L'équipe de maintenance c'est 14 personnes, qui chaque jour, font en sorte qu'à l'heure de pointe, 24 tramways circulent au bénéfice des usagers. 1 rame restant elle en réserve. C'est une équipe très professionnelle, fière de travailler pour le T3 et consciente de la qualité de leur outil de travail », précise Stéphane Carpentier, responsable du site.

## ➔ Contrôler, réparer, nettoyer

Passée l'heure de pointe, entre 9 h 30 et 15 h 30 et après 20 h 30, une partie des rames reviennent au SMR pour remisage ou pour intervention. « Nous faisons les entretiens techniques, les réglages, les réparations et changements de pièces, y compris les moteurs de traction. Nous agissons sur les

parties mécaniques et électroniques du tramway mais aussi sur les pièces plus « classiques » : sièges, vitres, etc. Notons que nous constatons, relativement peu de vandalisme, le T3 est plutôt bien respecté par ses usagers », poursuit Stéphane Carpentier.

Une société vient chaque nuit procéder au nettoyage des rames. « Pour le confort des voyageurs un ménage intérieur est effectué quotidiennement pour toutes les rames. Chaque nuit nous faisons, par ailleurs, un nettoyage de fond en comble pour l'une d'entre-elles », souligne Stéphane.

On notera également que le SMR respecte une démarche environnementale rigoureuse : recyclage de 80 % des eaux de lavage des rames du tramway, chauffage par géothermie à plus de 90 %, panneaux photovoltaïques en toiture.

## ➔ Le saviez-vous ?

Le tram projette du sable sur la voie – en période automnale notamment quand il y a des feuilles sur les rails – pour améliorer son adhérence au démarrage et la qualité de son freinage. C'est au SMR, dans un atelier spécial, que s'effectue le remplissage des réservoirs embarqués dans les rames.





Nettoyage du tramway



L'équipe de maintenance des tramways de la ligne du T3b



Tramway en maintenance



### Aujourd'hui...

- La Ligne T3 compte **2 Sites de Maintenance et Remisage (SMR)** : « Lucotte » (15<sup>e</sup>) et « Ladoumègue » (19<sup>e</sup>)
- 46 rames sur la ligne T3 :
  - **21 rames** remisées à Lucotte
  - **25 rames** remisées à Ladoumègue
- Le SMR « Ladoumègue » en chiffres
  - **38 000 m<sup>2</sup>** au sol
  - Les équipes en place : maintenance (14 personnes), exploitation (150 environ : contrôleurs du tramway, régulateurs, administratifs, etc.)

### ... Demain

Avec le prolongement du T3 vers la Porte d'Asnières, 14 nouvelles rames Alstom vont être acquises, ce qui portera le nombre total de rames remisées à Ladoumègue à 39.

### → Des installations pensées pour le prolongement du T3

Le SMR recèle encore des espaces disponibles de remisage en vue du prolongement du T3 vers la porte d'Asnières. « De janvier 2016 à début 2017, nous allons installer 7 voies de remisage s'ajoutant aux 6 actuelles. Nous disposerons ainsi de 28 positions de remisage en plus des 25 actuelles, ce qui nous permettra d'accueillir facilement les nouvelles rames qui vont être achetées. Cela nous laisse des positions disponibles en vue d'un futur prolongement » détaille Jean-Christophe Lefèvre, assistant de conduite de projet du T3.

**Précision de taille: avec 14 rames en plus en circulation sur le T3b, l'intervalle aux heures de pointe sera de 4 minutes contre 5 minutes actuellement.** Un plus pour les voyageurs. ■



Poste de contrôle du T3b



### DANS UN PROCHAIN NUMÉRO...

Dans un prochain T3mag, nous vous présenterons les équipes en charge de l'exploitation du T3b, notamment le Poste de Commande de la Ligne (PCL) – dont les bureaux occupent la partie supérieure du SMR Jules Ladoumègue. Nous aurons ainsi fait ainsi le tour des coulisses du tram côté RATP.

# GARE ROSA PARKS:

## LE T3B EN CORRESPONDANCE AVEC LE RER E

Le 13 décembre 2015, la gare Rosa Parks du RER E a reçu ses premiers voyageurs. A quelques pas du T3b.



Une gare à quelques pas du T3b : moderne, accessible, éco-durable, pratique...

Elle vient d'être mise en service: la toute nouvelle et accueillante gare Rosa Parks du RER E. **En parcourant quelques mètres, on accède au T3b, un sacré changement pour les usagers du tram !**

Avec la gare Magenta/Gare du Nord à 3 minutes et Haussmann/Saint-Lazare à 7 minutes, c'est tout un quartier qui s'ouvre et profite des nouvelles opportunités qu'offre cet arrêt supplémentaire sur la ligne du RER E. Déplacements professionnels et sorties de loisirs seront facilités par une large fréquence et amplitude de passage des trains adaptées aux besoins de chacun, le premier train marquera l'arrêt à 5 h 02, le dernier à 01 h 05.

“ La gare Magenta/Gare du Nord à 3 minutes et Haussmann/Saint-Lazare à 7 minutes ”

### ➔ Un nouveau pôle intermodal

Plus largement, la mise en service de la gare Rosa Parks va renforcer le **dynamisme** de tout ce secteur du **nord-est parisien**. Cet équipement garanti la **fréquentation des commerces, bureaux et équipements publics** en cours d'aménagement dans le secteur des anciens entrepôts Macdonald reconvertis. ■



### EOLE

La ligne RER E relie Saint-Lazare, à l'ouest, au cœur de Paris, à Chelles - Gournay et Tournan, à l'est. En 2022, le RER E sera prolongé à l'ouest en passant par La Défense (avec pour terminus, Mantes-la-Jolie). C'est le projet Eole.





# LA MISSION TRAMWAY

## À VOTRE ÉCOUTE

La concertation sur le projet de prolongement du T3 est close depuis 2012, mais le dialogue avec les habitants ne s'est pas arrêté avec le chantier...



Les échanges entre les équipes projet (Mairie de Paris et RATP) et les habitants ponctuent, à intervalle régulier, l'avancement des travaux. Et ce depuis le début du chantier.

**Avec, in fine, des décisions opérationnelles concertées au plus près des habitants.**

Pour mémoire, deux réunions ont été organisées en septembre 2014, dès le début du chantier, avec les conseils de quartier et les mairies des 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements.

### ➔ 4 réunions en 2015

Une réunion d'information et d'échanges sur le T3 et la ligne 14 nord a eu également lieu à la mairie du 17<sup>e</sup> arrondissement le 12 mars 2015, devant 300 personnes. Une réunion s'est par ailleurs tenue le 23 juin, dans le 18<sup>e</sup>, concernant le réaménagement de l'îlot Huchard ainsi que le 24 juin, dans le 17<sup>e</sup> avec les associations et riverains concernés par les modifications du plan de circulation.

### ➔ Visites de chantier programmées

Début 2016, ce sont les conseillers de quartier des deux arrondissements qui seront invités à visiter les chantiers des ouvrages d'art. Ils bénéficieront d'une visite guidée des ingénieurs qui leur détailleront les méthodes d'intervention déployées. ■

#### LE T3 POURSUIT SA ROUTE VERS L'OUEST



La phase de concertation en vue du prolongement à l'Ouest, jusqu'à la porte Maillot ou plus loin encore, jusqu'à la porte Dauphine, se tiendra du 18 janvier au 21 février 2016.

Pour en savoir plus, échanger avec l'équipe projet lors des rencontres de proximité, ou donner votre avis, rendez-vous sur :

[www.prolongement-t3ouest.paris.fr](http://www.prolongement-t3ouest.paris.fr)

## TRAVAUX CONCESSIONNAIRES : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Les travaux concessionnaires amorcés en avril 2014 ont substantiellement avancé : 95 % des travaux pour les réseaux ErDF et ceux de la SAP (assainissement) sont terminés. Ils se déroulent désormais en parallèle des travaux du prolongement du tramway T3.



Les concessionnaires des différents réseaux auront en effet à poursuivre leurs travaux dans les prochains mois. Ils devront intervenir de nouveau sur le chantier pour finaliser leurs raccordements, une fois les travaux d'ouvrage d'art terminés et avant l'installation de la plateforme du tramway.



“ 95 % des travaux des réseaux ErDF et SAP terminés ”



PROLONGEMENT DU TRAMWAY  
JUSQU'À LA PORTE D'ASNIÈRES

## ➔ TRAMWAY T3: QUI FINANCE QUOI?

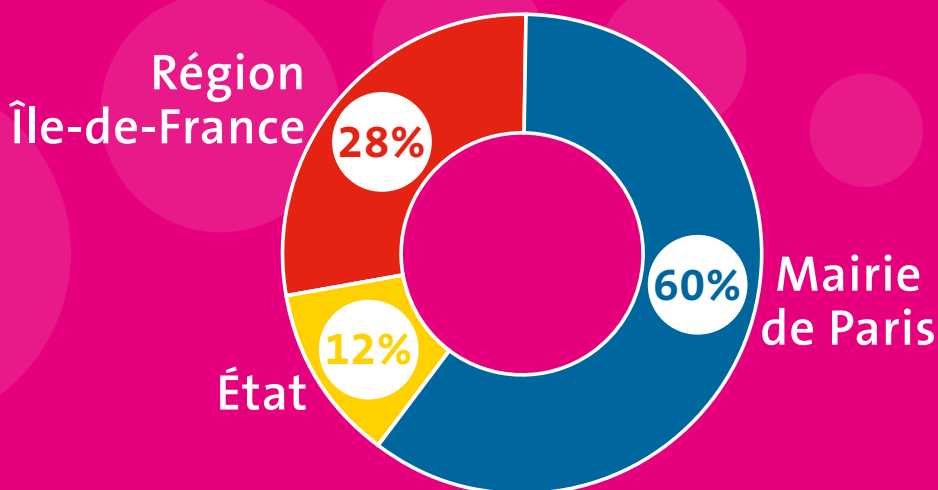
### > Financement des travaux :

Ville de Paris (60 %)

État (12 %)

Région Île-de-France (28 %)

211 millions d'euros pour la réalisation de l'infrastructure



### > Financement du matériel roulant : STIF (100 %)

48 millions d'euros pour l'achat de 14 rames



### > Financement annuel du coût de l'exploitation : STIF (100 %)

#### + d'infos

INFO TRAM  
**01 40 09 57 00**  
Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe  
[tramway.paris.fr](http://tramway.paris.fr)

MAIRIE DE PARIS  
**39 75** Prix d'un appel local  
à partir d'un poste fixe  
[paris.fr](http://paris.fr)

RATP  
**34 24**  
(coût d'un appel local)  
[ratp.fr](http://ratp.fr)



PROLONGEMENT DU TRAM  
JUSQU'À LA PORTE D'ASNIÈRES

MAIRIE DE PARIS



îledeFrance



stif