

SOMMAIRE

| | |
|---|------------|
| 1. OBJECTIFS DE DESSERTE ET ENJEUX..... | 133 |
| 1.1. OBJECTIFS GENERAUX EN MATIERE DE TRANSPORT EN COMMUN DE ROCADE | 133 |
| 1.2. OBJECTIFS PARTICULIERS DU PROJET | 133 |
| 2. LES CHOIX DES BOULEVARDS DES MARECHAUX | 135 |
| 2.1. LES VARIANTES DE TRACES SUR LES BOULEVARDS DES MARECHAUX : | 137 |
| 2.2.1 Profil en long : | 137 |
| 2.2.2 Profil en travers : | 139 |
| 3. PRESENTATION DU PROJET RETENU | 140 |
| 3.1. LE MATERIEL ROULANT | 140 |
| 3.2. LE TRACE | 142 |
| 3.3. LE TRAMWAY – PRINCIPES D'INSERTION..... | 143 |
| 3.4. LES INFRASTRUCTURES ET LES EQUIPEMENTS..... | 147 |
| 3.5. LES OUVRAGES D'ART | 148 |
| 3.6. STATIONS..... | 148 |
| 3.7. L'EXPLOITATION | 149 |
| 3.8. LA MAINTENANCE ET LE GARAGE..... | 151 |
| 3.9. LA REQUALIFICATION DU PAYSAGE URBAIN..... | 152 |
| 4. ANALYSE DU PROJET PAR TRONÇON | 153 |
| 4.1. LE XV ^{EME} ARRONDISSEMENT | 153 |
| <i>Contraintes du site</i> | 153 |
| <i>Accès et desserte</i> | 155 |
| <i>Stationnement</i> | 158 |
| <i>Stations</i> | 158 |
| <i>Schémas d'aménagement des espaces majeurs</i> | 161 |
| 4.2. LE XIV ^{EME} ARRONDISSEMENT | 162 |
| <i>Contraintes du site</i> | 162 |
| <i>Accès et desserte</i> | 163 |
| <i>Stationnement</i> | 163 |
| <i>Aménagement du site propre et de ses abords</i> | 163 |
| <i>Stations</i> | 166 |
| <i>Schémas d'aménagement des espaces majeurs</i> | 169 |
| 4.3. LE XIII ^{EME} ARRONDISSEMENT..... | 170 |
| <i>Contraintes du site</i> | 170 |
| <i>Accès et desserte</i> | 171 |
| <i>Stationnement</i> | 171 |
| <i>Aménagement du site propre et de ses abords</i> | 171 |
| <i>Stations</i> | 174 |
| <i>Schémas d'aménagement des espaces majeurs</i> | 176 |

PARTIE 3 : Présentation du projet et raisons du choix

Tramway Boulevards des Maréchaux Sud

du Pont du Garigliano à la Porte d'Ivry



1. OBJECTIFS DE DESSERTE ET ENJEUX

1.1. OBJECTIFS GENERAUX EN MATIERE DE TRANSPORT EN COMMUN DE ROCADE

La desserte en transports en commun de rocade du secteur sud de Paris est aujourd'hui assurée par les lignes d'autobus de la Petite Ceinture (PC1, PC2, et PC3) qui empruntent les boulevards des Maréchaux. Ils permettent non seulement le déplacement dans Paris mais aussi entre Paris et les communes limitrophes. Par ailleurs, ils offrent un grand nombre de correspondances avec les lignes du réseau ferré (RER et Métro).

Nombreuses sont les actions entreprises depuis plusieurs années pour améliorer le fonctionnement de la ligne PC, elles s'inscrivent totalement dans les objectifs du PDU arrêté en décembre 2000 qui visent à limiter la circulation automobile et à favoriser les transports en commun. Ainsi, cela s'est traduit sur les boulevards des Maréchaux par la mise en site protégé des lignes PC : les parties nord, sud et est sont d'ores et déjà en service.

La mise en site protégé a permis d'augmenter la vitesse commerciale de ces lignes et de faciliter leur progression aux heures de pointe.

Ces aménagements ont permis d'améliorer le service offert aux usagers (meilleur confort, régularité : vitesse commerciale passant de 12 km/h à 14,5 km/h...) et ont entraîné une forte augmentation de la fréquentation de la ligne PC1 sur ce tronçon (15 % à l'heure de pointe). Ainsi, le système de transport atteindra à terme sa limite de capacité et d'évolution, notamment par le nombre limité de passagers transportés par chaque véhicule (100 personnes maximum). Le mode tramway est de nature à répondre efficacement aux besoins futurs de déplacements de rocade sur cet axe.

L'affirmation, dans le Contrat de Plan Etat/Région Ile-de-France pour la période 2000-2006, d'une priorité marquée pour les liaisons de transport en commun de rocade s'est traduite par l'engagement de la réalisation d'une ligne de tramway en rocade sud de Paris sur les boulevards des Maréchaux en remplacement des lignes de bus existantes.

1.2. OBJECTIFS PARTICULIERS DU PROJET

C'est dans ce contexte que la réalisation d'une ligne de tramway en remplacement des lignes de bus PC 1 et PC 2 a été décidée avec pour objectifs principaux :

- Accroître la vitesse commerciale grâce à une priorité absolue de franchissement des carrefours, de meilleurs échanges en station, une légère réduction des points d'arrêt (17 pour 23 dans la situation actuelle), mais aussi une optimisation de la localisation de ceux-ci ;
- Une augmentation de la capacité des véhicules (tramway de type ferroviaire offrant 300 places minimum pour 100 places dans un bus articulé) et par conséquent de leur taille.

La mise en place de ce projet, en rocade sud de Paris est une première phase d'une ligne de tramway desservant à terme l'ensemble des boulevards des Maréchaux et elle apparaît comme un des moyens de constituer progressivement en proche couronne, à l'instar du réseau métropolitain, un réseau maillé performant en grande partie en site propre. Cette nouvelle ligne de remplacement doit s'articuler autour de l'armature radiale constituée par le métro, le RER et le réseau bus de Paris et des communes limitrophes.

Ce projet de grande envergure et très volontariste devra :

◆ Répondre à un besoin de transport en rocade de surface

Les déplacements entre les quartiers périphériques de Paris s'effectuent uniquement par le PC qui sera peu à peu saturé malgré toutes les améliorations apportées récemment. Dans les prochaines années, il ne sera plus en mesure de remplir sa fonction de transport de surface de rocade dans de bonnes conditions.

◆ Assurer un maillage entre les lignes de transports en commun

La partie sud de Paris est traversée par un réseau très dense de transport en commun principalement composé de lignes radiales :

- 5 lignes de métro ;
- 2 lignes de RER ;
- 36 lignes de bus (17 parisiennes et 19 de banlieue).

A l'horizon du Contrat de Plan, le projet sera en correspondance avec l'extension du tramway T2 (Issy-les-Moulineaux – La Défense) jusqu'à la Porte de Versailles (15^{ème} arrondissement).

Cette nouvelle ligne devra assurer des échanges de qualité avec l'ensemble de ces lignes, favorisant ainsi l'intermodalité.

◆ Améliorer la qualité de la desserte locale

A l'inverse des deux lignes de rocades existantes dans Paris (métro lignes 2 et 6), qui ont une fonction affirmée de transit, le tramway dans le secteur des boulevards des Maréchaux devra contribuer à l'amélioration de la qualité de la desserte locale. Elle répond aux besoins des riverains en terme de confort, rapidité, fréquence des rames et régularité.

Il autorise un accès aisé et direct aux nombreux établissements publics, entreprises et commerces présents le long des boulevards.

◆ Renforcer les liaisons entre et avec les communes riveraines

Le tramway doit conforter les liaisons entre Paris et les communes voisines. Les pôles d'échanges situés aux portes sud de Paris, en correspondance directe avec le projet de tramway permettront d'atteindre ce but.

◆ Satisfaire les objectifs du PDUIF

Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) préconise une redistribution de la voirie devant conduire à une baisse de l'usage de l'automobile au profit des autres modes de déplacements.

Les principes retenus pour le projet s'inscrivent pleinement dans cette démarche.

◆ Requalification du paysage des boulevards des Maréchaux

L'implantation d'une ligne de tramway est également l'occasion exceptionnelle de recomposer et redéfinir l'espace public. Cette requalification s'inscrit dans une réflexion plus vaste à l'échelle de la Couronne sud de Paris et plus précisément au niveau des quartiers traversés et des portes de Paris. Il s'agit non seulement de traiter l'infrastructure et ses abords mais aussi de donner une image nouvelle aux boulevards.

Au regard de l'ensemble des objectifs définis ci-dessus, le projet devra prendre en compte les spécificités d'un tramway de type ferroviaire. Il faudra avant tout respecter les contraintes techniques de la plate-forme. A savoir :

- Respect du **gabarit limite d'obstacle** (GLO) : volume dans lequel aucun obstacle n'est toléré
- Coupure de l'alimentation électrique en cas d'intervention ou de présence à moins de 3 mètres de la **ligne aérienne de contact**
- Respect d'une **hauteur pour la ligne aérienne** 6 mètres sauf cas particulier au niveau de la Porte de Vanves (4,5 mètres).