

2. LE CHOIX DES BOULEVARDS DES MARECHAUX

Dès 1995, une étude a été réalisée en vue de la mise en place d'un tramway en rocade sud.

En mars 2000, les décideurs et financeurs du Contrat de Plan Etat/Région d'Ile de France 2000/2006, ont fait le choix du site des **boulevards des Maréchaux** pour recevoir l'implantation de la ligne de tramway. Ce choix s'inscrit dans une démarche plus globale que la simple création d'une infrastructure de transport.

- Les boulevards des Maréchaux affichent naturellement un cadre plus urbain que la Petite Ceinture ferroviaire. Il s'agit d'implanter un mode de transport performant et accueillant, offrant une alternative crédible à la voiture, mais assurant également une desserte locale des quartiers traversés, le tramway remplaçant les lignes PC1 et PC2 sur le linéaire correspondant.
- Ce site permet également des échanges aisés avec les nombreuses lignes de bus en correspondance (en passage ou en terminus). Sa situation géographique permet, en plus des correspondances avec les lignes de banlieue, de renforcer la desserte des communes limitrophes. Au final, ce site conduit à envisager un trafic élevé avec environ 100 000 voyageurs par jour.
- L'implantation de la ligne de tramway sur les Maréchaux s'inscrit par ailleurs dans l'esprit du PDUIF visant le développement des transports en commun en substitution de la voiture.
- Le tramway vient enfin s'intégrer dans une requalification urbaine des boulevards qui doit favoriser la vie locale et les circulations douces.
- Le choix du site des Maréchaux s'explique également par l'objectif de création d'une ligne de tramway formant une rocade complète autour de Paris, ce que ne permet pas le site de la Petite Ceinture Ferroviaire, soit pour des raisons d'exploitation actuelle du site (RER C dans le 16^{ème} et le 17^{ème}, Grandes Lignes SNCF sur le Pont National entre le 12^{ème} et le 13^{ème}) ou en raison de l'absence de continuité de l'infrastructure (franchissement de la Seine à l'ouest).

Parallèlement, concernant l'avenir de la Petite Ceinture ferroviaire, la Ville de Paris, en accord avec RFF, propriétaire de l'infrastructure, prévoit la réalisation d'un aménagement paysager réversible, du type «coulée verte», sur certains tronçons de la ligne, en particulier dans le 15^{ème} arrondissement.

Dans le 13^{ème} arrondissement, les grands pôles générateurs de flux se localisent pour l'essentiel le long des boulevards des Maréchaux, et plus précisément sur sa rive sud. Ainsi outre de grands équipements comme le Stade Charléty, la partie sud des boulevards accueille les très nombreux terminus des lignes d'autobus de Paris et de banlieue à la Porte d'Italie, de Choisy et d'Ivry, de même que les principaux accès à la ligne 7 du métro. Ces données conduisent d'ailleurs à pressentir une implantation latérale sud de la plate-forme du tramway sur certains tronçons des boulevards dans cet arrondissement.

Le site de la Petite Ceinture ferroviaire implantée au nord des boulevards, s'en écarte significativement entre la Porte d'Italie et la Porte de Choisy. Il ne permet donc pas la même desserte, y compris celle des nombreux logements implantés en rive nord des Maréchaux. Il offre cependant une correspondance intéressante avec la ligne 7 du métro à Maison Blanche et à terme avec la ligne METEOR.

S'agissant de l'irrigation du secteur de la Place de Rungis, déficitaire en terme de desserte par les transports collectifs, la Petite Ceinture se situe en revanche à proximité des Maréchaux, notamment au droit de la Poterne des Peupliers. Ainsi, les deux sites répondent de façon assez similaire à la demande de desserte locale pour ce secteur.

Afin d'améliorer la desserte du quartier de la Place de Rungis, des réflexions sont en cours. En particulier, par la mise en place d'une ligne de transport local par autobus électrique, maillée avec les autres lignes du réseau de transport en commun et permettant un rabattement vers le tramway sur les maréchaux, ainsi qu'une liaison directe avec la ligne de bus 67 restructurée, en correspondance avec la ligne 184 et par la réorganisation des lignes de bus existantes.

(cf. Notice, chapitre "Hypothèses étudiées et choix du projet", p. 32)

Les boulevards des Maréchaux : Choix d'un site résolument urbain

La réalisation d'une ligne de tramway en rocade de Paris sur les boulevards des Maréchaux est donc le résultat d'une décision commune de l'Etat, de la Région Ile-de-France et de la Ville de Paris visant à favoriser un mode de transport performant, accessible à tous, moderne et ouvert sur la ville et qui s'inscrit dans un objectif de rocade complète autour de la capitale. Dans le même temps, il contribue à la requalification d'un secteur urbain en perte d'image mais porteur de nombreux projets.

Boulevard Martial Valin



Boulevard Victor



Boulevard Lefebvre



Boulevard Jourdan (Porte d'Orléans)



Boulevard Brune (Porte d'Orléans)



Boulevard Jourdan



Porte d'Italie

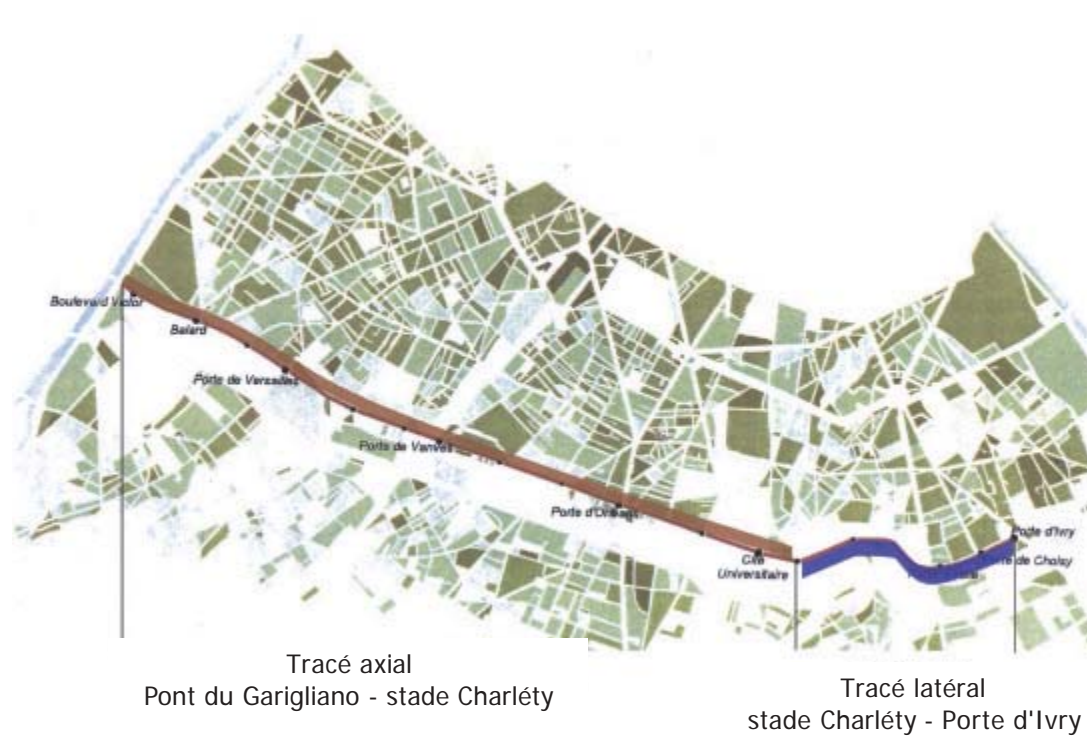
2.1. LES VARIANTES DE TRACES SUR LES BOULEVARDS DES MARECHAUX :

2.2.1 Profil en long :

Le tracé du Schéma de Principe :

Le tracé proposé était un tracé à dominante axiale. Toutefois, il était latéral sur la partie Est, secteur où les boulevards des Maréchaux présentent une typologie urbaine totalement différente. Cette solution proposait un parcours axial du Pont du Garigliano à la Porte de Gentilly puis un tracé en latéral jusqu'à la Porte d'Ivry, terminus provisoire du tronçon.

Schéma de Principe



Le Tracé - variante 1 :

La variante proposait un tracé en latéral du Pont du Garigliano jusqu'à la Porte de la Plaine, puis gardait le tracé proposé dans le schéma de principe.

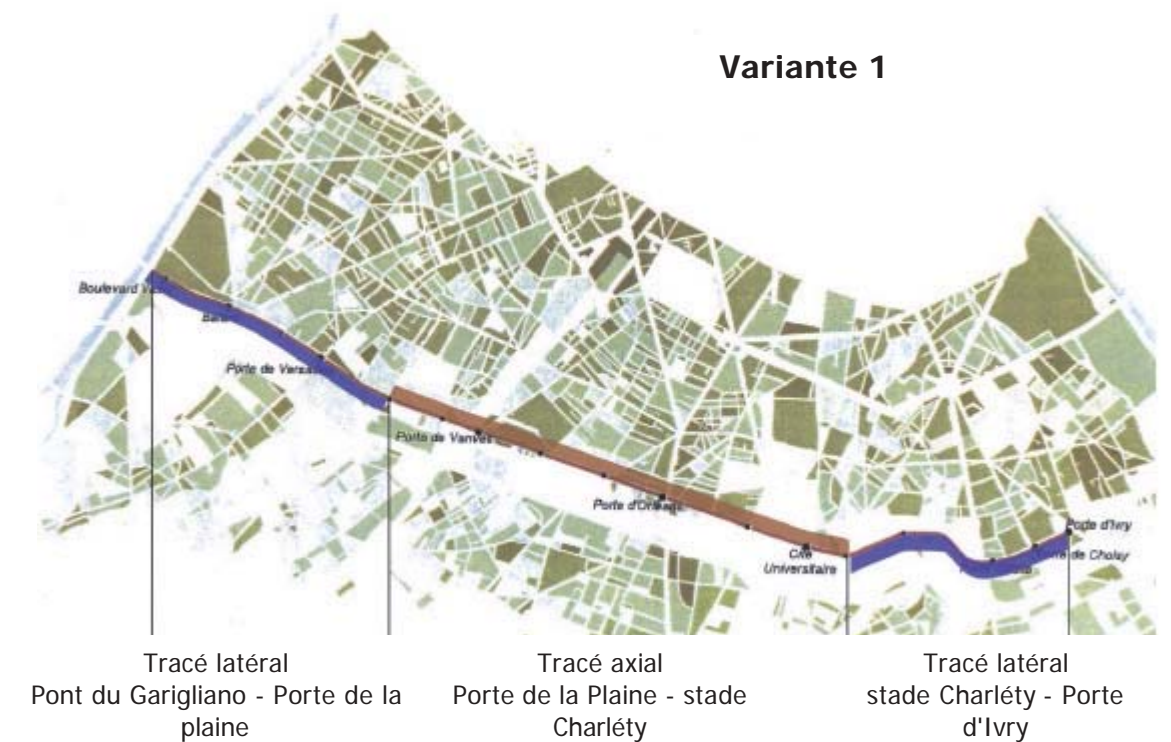
Le tracé latéral sud apparaissait intéressant du Pont du Garigliano jusqu'à la Porte de la Plaine car il permettait de préserver le trottoir nord planté qui présente un caractère très habité et commerçant. À la Porte de Versailles, le tracé latéral sud était en relation directe avec le terminus de la ligne de tramway T2.

L'axial dans le tronçon suivant était maintenu. En effet, cette section est très commerçante et habitée. Une telle implantation réserve l'accessibilité aux rives.

Néanmoins cette variante de tracé posait plusieurs problèmes locaux : la présence d'un large escalier d'un bâtiment inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques (immeuble PERRET situé Porte Balard), la neutralisation d'une terrasse de café et de plusieurs passages portes cochères et enfin la confrontation avec le fonctionnement actuel du Parc des Expositions.

Le tracé latéral sud à l'est de la Poterne des Peupliers présentait l'inconvénient de perturber l'accessibilité à la rive sud habitée et commerçante, mais surtout, ne permettait pas un passage facile au niveau de la Porte d'Italie.

Variante 1



Le Tracé Avant Projet :

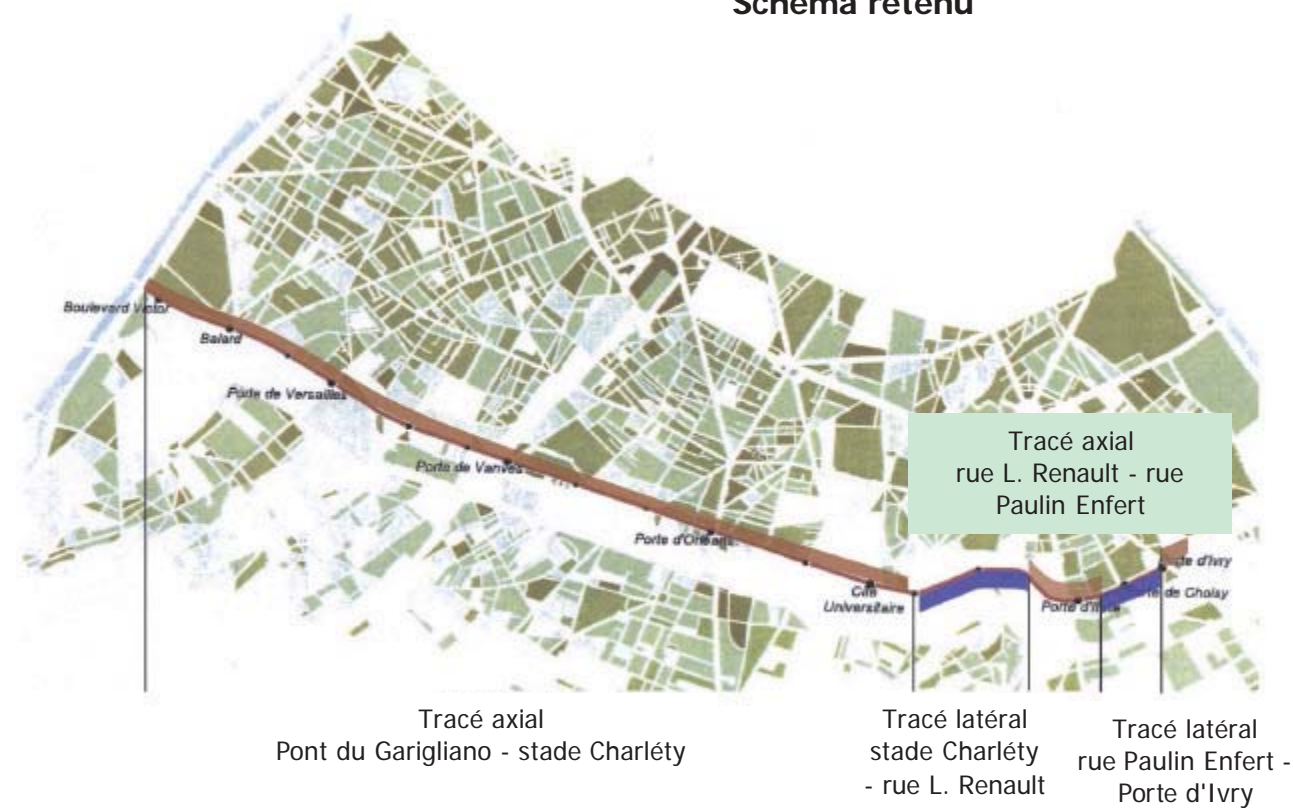
C'est le tracé qui est proposé. C'est un tracé en axial du Pont du Garigliano jusqu'à la Porte de Gentilly. Puis profitant de la courbure des boulevards, un passage en latéral sud permet de créer un espace majeur de qualité devant le stade Charléty en intégrant le grand mail planté et de négocier le passage délicat de la Poterne des Peupliers.

Par contre le passage en axial Porte d'Italie est apparu déterminant pour prendre possession de l'espace libéré par le comblement de la trémie du passage automobile souterrain et pour assurer un nouveau traitement paysager à cet espace majeur. Cette solution qui dégage le sud permet une meilleure organisation des véhicules, pistes cyclables et piétons. D'où ce repositionnement en axial à partir de la rue Louis Renault en profitant encore d'une courbure significative des boulevards jusqu'à la rue Paulin Enfert afin de préserver l'accessibilité aux bâtiments riverains.

Puis, le tracé redevient latéral en rive sud pour mettre en valeur le grand mail planté qui se déroule jusqu'à l'avenue de la Porte d'Ivry et assurer de bonnes correspondances avec le pôle intermodal de la Porte de Choisy.

Le stockage du terminus provisoire du tramway Porte d'Ivry se fera dans l'axe des boulevards afin de préserver l'accès aux bâtiments riverains et d'anticiper la prolongation du tramway à l'Est.

Schéma retenu



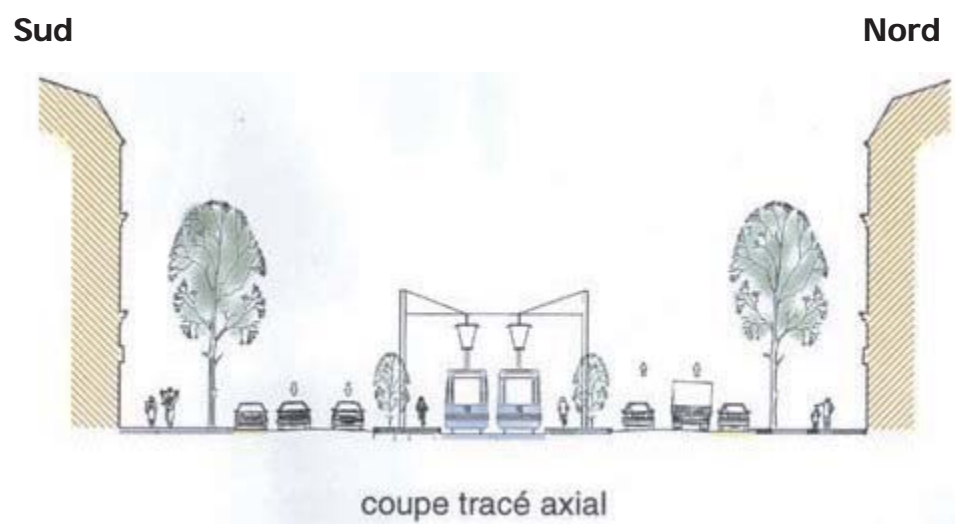
2.2.2 Profil en travers :

La coupe du Schéma de principe (septembre 2001)

La plate forme tramway est bordée, de chaque côté, d'une bande de 3,60 mètres de largeur qui comprend un aménagement paysager et une piste cyclable d'une largeur de 1,5 mètres,

Les bordures sont utilisées pour installer la signalisation propre tant au tramway qu'à la circulation générale. Lorsque la largeur le permet, elles peuvent constituer des refuges pour les piétons au droit des traversées, sans induire une surlargeur. Le profil en travers se décompose en :

- Deux **voies de circulation** dans chaque sens, d'une largeur de 2,80 mètres.
- Une file de **stationnement** permettant les livraisons de chaque côté.
- Un **trottoir**, d'une largeur variable sur chaque rive, comprenant au minimum un alignement d'arbre.



La coupe de l'Avant Projet (septembre 2002)

Les pistes cyclables sont reportées sur trottoir ou en bordure de trottoir. La chaussée se compose alors de :

- Deux **voies de circulation** dans chaque sens, d'une largeur de 2,80 mètres.
- Une file de **stationnement** entre les arbres permettant les livraisons.
- Un **trottoir**, d'une largeur variable sur chaque rive, comprenant au minimum un alignement d'arbre.

