



**Prolongement
du tramway
à porte Dauphine**

**INFORMEZ-
VOUS et
EXPRIMEZ-
VOUS**

L'ESSENTIEL DU PROJET

ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 26 SEPTEMBRE AU 31 OCTOBRE 2018

PAGE 2 : L'ENQUÊTE PUBLIQUE

**PAGE 4 : L'ESSENTIEL DU
PROLONGEMENT À PORTE
DAUPHINE**

**PAGE 6 : LES OBJECTIFS, LES
ACTEURS, LE COÛT ET LE
FINANCEMENT DU PROJET**

**PAGE 8 : LES ÉVOLUTIONS
DU PROJET DEPUIS LA
CONCERTATION DE 2016**

PAGE 10 : LE TRACÉ PAS À PAS

**PAGE 16 : LES EFFETS
DU PROJET SUR SON
ENVIRONNEMENT**

**PAGE 18 : COMPRENDRE
LES TRAVAUX**

**PAGE 20 : S'INFORMER
ET S'EXPRIMER**



www.prolongement-t3ouest.paris.fr



QU'EST-CE QU'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ?

L'enquête publique est une procédure réglementaire qui s'applique à tous les projets ayant un impact sur leur environnement.

Elle permet à chacun de prendre connaissance des caractéristiques détaillées du projet, ses objectifs, ses effets sur le territoire et l'environnement, son insertion et donner son avis sur le projet.

L'OBJET DE CETTE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

L'enquête publique concerne le projet d'extension du Tramway T3 (arc T3b) de porte d'Asnières à porte Dauphine, ainsi que la déviation et la modernisation de la canalisation Ceinture Nord d'Eau de Paris. Elle porte également sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Paris. Cette enquête publique unique est organisée par le Préfet de Paris. Elle se déroule sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante.

LE RÔLE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête doit remplir plusieurs missions :

- > **Veiller au bon déroulement de l'enquête publique**
- > **Recueillir l'avis de tous**
- > **Établir un rapport et formuler ses conclusions motivées**

Les objectifs de l'enquête publique

- 1** présenter au public les caractéristiques détaillées du projet et les conditions de son insertion dans son environnement, ses impacts et les mesures pour y remédier ;
- 2** recueillir l'expression du plus grand nombre afin d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation du projet.

Elle est composée d'un Président, Monsieur Stanley GENESTE, et de deux membres titulaires, Madame Catherine MARETTE et Monsieur Régis THEPOT.

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête rédigera un rapport sur le déroulement de l'enquête et formulera ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve(s) ou défavorables au projet. Des recommandations peuvent également être formulées

LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier d'enquête publique est le document de référence de l'enquête publique unique. Il contient l'ensemble des caractéristiques du projet et des études ayant contribué à son élaboration. Il contient les informations techniques détaillées sur le projet, ses bénéfices et ses incidences sur l'environnement ainsi que ses perspectives pour le territoire.

→ Pièce 0 : Notice de présentation non technique

→ Pièce A : Informations juridiques et administratives

Cette pièce présente le cadre juridique et administratif dans lequel se déroule l'enquête publique. Elle recense les décisions adoptées au terme de l'enquête, l'ensemble des autorisations auxquelles le projet est soumis et les références réglementaires afférentes. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique y sont également expliqués.

→ Pièce B : Plan de situation

La pièce B présente une vision d'ensemble du projet par l'intermédiaire d'un plan de situation. Ici, il précise le rôle de rocade joué par les différents arcs du tramway T3.

→ Pièce C : Plan général des travaux

Ce plan, permet de visualiser et de situer les principales interventions du projet par secteur (plateforme tramway, stations, locaux techniques, ouvrages d'art,...), ainsi que l'emprise des aménagements urbains liés.

→ Pièce D : Étude d'impact sur l'environnement et son résumé non technique

Cette pièce constitue le cœur du dossier d'enquête publique, il s'agit d'un docu-

ment à la fois technique et accessible à tous.

La pièce D synthétise l'historique de conception du projet et ses caractéristiques principales. Elle précise l'environnement dans lequel le projet s'insère et présente les impacts du projet. Enfin, elle expose l'ensemble des mesures prises pour éviter, réduire et compenser les impacts identifiés sur l'environnement.

Parmi les différentes pièces de l'Étude d'impact, le résumé non technique (pièce D. 11) permet une prise de connaissance globale et simplifiée des caractéristiques du projet.

→ Pièce E : Évaluation socio-économique du projet

Cette pièce contient les prévisions de trafic du projet et son bilan socio-économique présentant les avantages attendus par la réalisation du projet.

→ Pièce F : Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Paris

Cette pièce précise les besoins d'adaptation des documents d'urbanisme existants pour permettre la réalisation du projet de prolongement du T3 à la porte Dauphine. Seul le Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris est concerné.

→ Pièce G : Appréciations sommaires des dépenses

Cette pièce permet au public de prendre connaissance du coût des différentes composantes financières du projet. Elle comprend le détail des dépenses d'investissement et des dépenses d'exploitation ainsi que le financement du projet et sa répartition entre les partenaires.

→ Pièce H : Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale et en réponse à l'avis des collectivités territoriales

L'étude d'impact du projet (comprenant l'évaluation environnementale de la Pièce F) a été soumise pour avis à l'autorité environnementale conformément à l'article R.122-6 du code de l'environnement.

De même, les collectivités territoriales suivantes ont été consultées : le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine et les communes de Paris, Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret ont émis un avis. Cette pièce présente les avis émis et les réponses des maîtres d'ouvrage à l'autorité environnementale et aux collectivités territoriales. Des compléments sur les impacts et mesures du projet sont notamment fournis.

→ Pièce I : Dossier d'enquête publique – Annexes

Cette pièce regroupe :

- > Le bilan de la concertation préalable sur le projet
- > Les délibérations d'Île-de-France Mobilités et de la ville de Paris sur le projet
- > L'autorisation d'Eau de Paris pour la convention relative à l'organisation de l'enquête publique
- > Le procès-verbal suite à l'information de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Lire page 20 du présent dossier d'information pour connaître les lieux de consultation du dossier d'enquête publique.

L'ESSENTIEL DU PROLONGEMENT À LA PORTE DAUPHINE

LE T3 ET SES PROLONGEMENTS

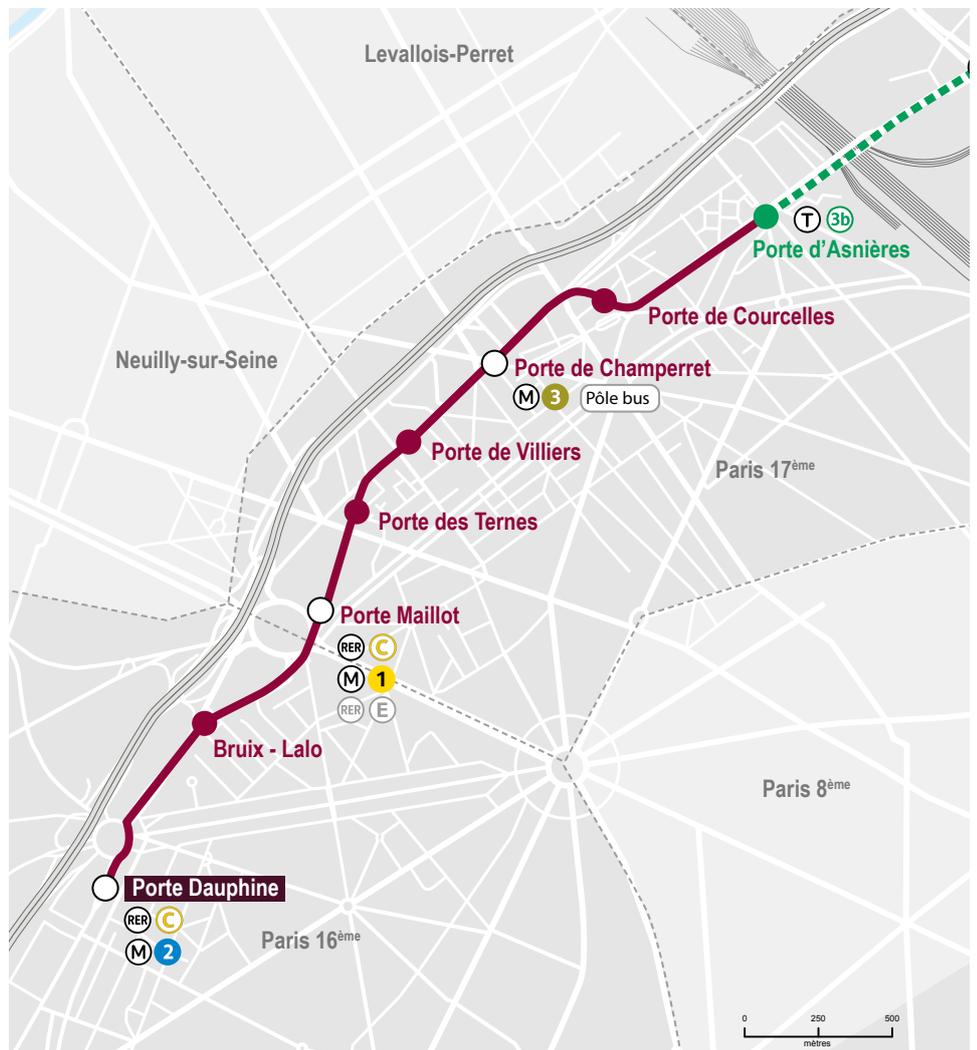
D'abord parti du pont du Garigliano (15^e) jusqu'à la porte d'Ivry (13^e) en 2006, le tramway T3 a rejoint la porte de la Chapelle en 2012 et arrivera en novembre 2018 à la porte d'Asnières (17^e). Le T3 poursuit sa route vers l'ouest avec le prolongement à la porte Dauphine (16^e).



Pour répondre aux fortes attentes qui se sont exprimées lors des étapes précédentes de concertation et d'enquête publique sur le tronçon porte de la Chapelle - porte d'Asnières, par la population et les élus, le prolongement du tramway T3 à porte Maillot a été inscrit au schéma directeur de la Région Île-de-France. Le tronçon Chapelle-Asnières et ses prolongements figurent au Contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020.

Dans la continuité de la concertation publique menée début 2016, la Ville de Paris et Île-de-France Mobilités portent à l'enquête publique le projet de prolongement du tramway T3 jusqu'à la porte Dauphine.

Le tracé du prolongement à la porte Dauphine



- Tracé
- Futures stations du T3
- Futures stations du T3 en correspondance
- Le tramway en travaux jusqu'à Porte d'Asnières**
- T3
- Station du T3
- Les correspondances**
- RER C Lignes existantes
- RER E Ligne en projet

Noms des stations provisoires

LES CHIFFRES CLÉS

2 arrondissements parisiens (16^{ème} et 17^{ème}) et **2** communes limitrophes concernées (Levallois-Perret et Neuilly-sur-Seine)

Environ **3 km** de pistes cyclables le long du tracé

Un service **7 jours sur 7** de 5h30 à 00h30

3,2 km de tracé

7 nouvelles stations dont 3 en correspondance avec les lignes 1, 2 et 3 du métro, les lignes C et E du RER et de nombreuses lignes de bus

Un passage en station toutes les **4 minutes** en heures de pointe et toutes les **8 minutes** en heures creuses

12 minutes de temps de parcours estimé entre la porte d'Asnières et la porte Dauphine

59 000 voyageurs attendus par jour entre la porte d'Asnières et la porte Dauphine (en semaine)

LES GRANDS PRINCIPES D'INSERTION

- Un tracé connecté au reste du réseau de transport, favorisant ainsi l'intermodalité
- Une plateforme dédiée au tramway, majoritairement végétalisée
- Des trottoirs élargis et des traversées piétonnes sécurisées
- Des pistes cyclables sécurisées et continues tout le long du tracé en connexion avec les autres itinéraires pour renforcer le réseau cyclable
- De nouvelles plantations

LE CALENDRIER DE RÉALISATION

Élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)



2015

Études préliminaires du projet



2017

Début des travaux



2019

2020

2021

Mise en service du prolongement



2022

Horizon 2023



Concertation publique



ENQUÊTE PUBLIQUE

LES OBJECTIFS DU PROJET

Desservir le territoire de l'ouest parisien

Le prolongement du tramway T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine traversera les 17^e et 16^e arrondissements de Paris en limite des communes de Levallois-Perret et Neuilly-sur-Seine. Il empruntera principalement les boulevards des Maréchaux et desservira de nombreux établissements et équipements notamment ceux de la porte de Courcelles, le Palais des Congrès et l'Université Paris Dauphine.

Favoriser l'usage des transports en commun en améliorant le maillage du réseau

Le tramway permettra de renforcer l'offre de transport en rocade et le maillage du réseau de transports en commun grâce aux correspondances avec les lignes 1, 2 et 3 du métro, le RER C, le futur prolongement du RER E vers l'ouest et de nombreuses lignes de bus, offrant ainsi de multiples possibilités pour les habitants et usagers de se déplacer en transports en commun.

Accompagner le développement urbain

L'arrivée du T3 accompagne la transformation urbaine de l'ouest parisien. Il s'inscrit notamment sur le secteur de la porte Maillot au cœur d'un territoire en pleine mutation avec la future gare du prolongement du RER E, le projet de requalification de la porte Maillot, la création des ensembles urbains « Mille arbres » et « Ville multistrates » issus du programme « Réinventer Paris ».

Repenser l'espace public et le paysage urbain

Le projet de tramway sera l'occasion de requalifier l'espace public par des aménagements paysagers et urbains de qualité. Le comblement des passages souterrains permettra d'effacer les coupures urbaines. L'élargissement des trottoirs et les aménagements de pistes cyclables faciliteront les déplacements à pied et à vélo. De nouvelles plantations et la végétalisation de la plateforme sur la majeure partie du linéaire amélioreront la qualité du paysage urbain.

LE PROJET URBAIN DE LA PORTE MAILLOT

Le secteur de la porte Maillot va connaître d'importantes mutations dans la période à venir.

La Ville de Paris a associé en amont les habitants et usagers de la capitale et de la métropole à son projet de réaménagement lors d'une concertation qui a eu lieu du 16 janvier au 31 mars 2017. Le bilan de cette phase d'échanges avec le public est à disposition sur le site internet du projet. Le projet de requalification de la porte Maillot permet la constitution d'une véritable place publique métropolitaine à l'échelle du piéton, inscrite dans l'axe majeur allant de la Défense à la Place de l'Etoile, avec des itinéraires de qualité pour les circulations douces, entre Paris et Neuilly, entre la ville et le bois. Le projet comprend notamment la création d'une large esplanade piétonne devant la sortie principale du futur prolongement du RER E et la station de tramway, ainsi que l'extension du square Alexandre et René Parodi.

Pour en savoir plus : www.paris.fr/portemaillot
www.rer-eole.fr/

La place de la porte Maillot, demain



LES ACTEURS

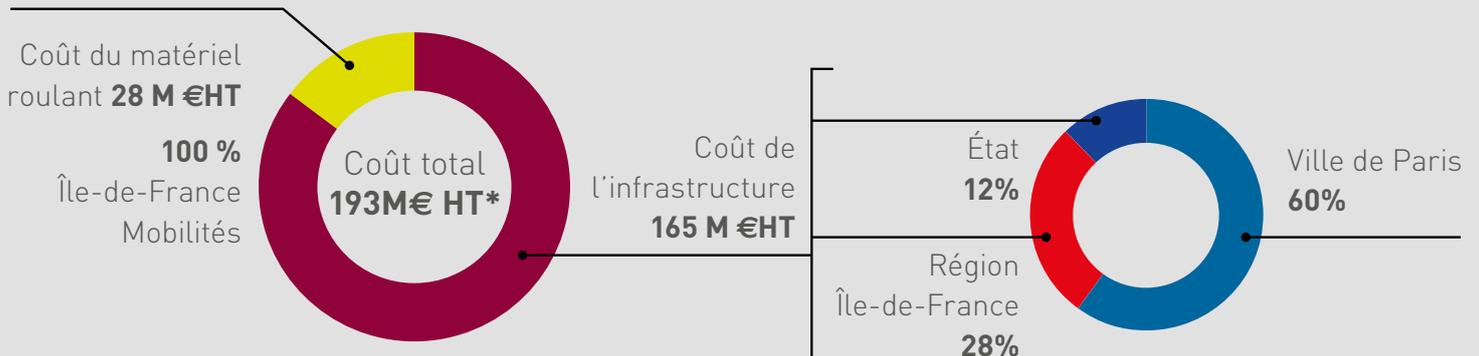
La **Ville de Paris** et **Île-de-France Mobilités**, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, sont les maîtres d'ouvrage du projet. Les études relatives à l'insertion urbaine sont menées par la Ville de Paris, celles relatives au système de transport sont menées par Île-de-France Mobilités. La Ville de Paris assure la coordination des études.

La **RATP** est l'exploitant du tramway T3. Pour la poursuite des études, elle est co-maître d'ouvrage des études et des travaux avec la Ville de Paris pour la partie système de transport.

L'**Etat** et la **Région Île-de-France** sont financeurs avec la **Ville de Paris** de l'infrastructure du tramway.



LE COÛT ET LE FINANCEMENT



Île-de-France Mobilités finance également les coûts d'exploitation.

* conditions économiques de 2016

UN MATÉRIEL ROULANT MODERNE

ACCESSIBLE À TOUS
FIABLE ET CONFORTABLE
GRANDE CAPACITÉ D'ACCUEIL
RESPECTUEUX
DE L'ENVIRONNEMENT

Le prolongement du T3b à porte Dauphine nécessite 8 nouvelles rames Citadis construites par Alstom à La Rochelle. Ces rames modernes, confortables et accessibles disposent chacune d'une capacité de 300 places dont 75 assises.

Elles représentent un saut qualitatif en matière de confort et de silence par rapport aux bus qui circulent sur la ligne PC actuelle, qui sera remplacée par le tramway.

RETOUR SUR LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le prolongement du tramway T3 au-delà de la porte d'Asnières a fait l'objet d'une concertation du 18 janvier au 21 février 2016. Le projet présenté proposait une insertion sur les boulevards des Maréchaux, notamment les boulevards Berthier et Gouvion-Saint-Cyr, et le boulevard de l'Amiral Bruix dans le cas d'un prolongement jusqu'à porte Dauphine.

Les variantes au niveau de la porte de Champerret

Au niveau de la porte de Champerret, deux variantes ont été présentées pour faire le lien entre le boulevard Berthier et le boulevard Gouvion-Saint-Cyr : une variante « nord » et une variante « sud ».

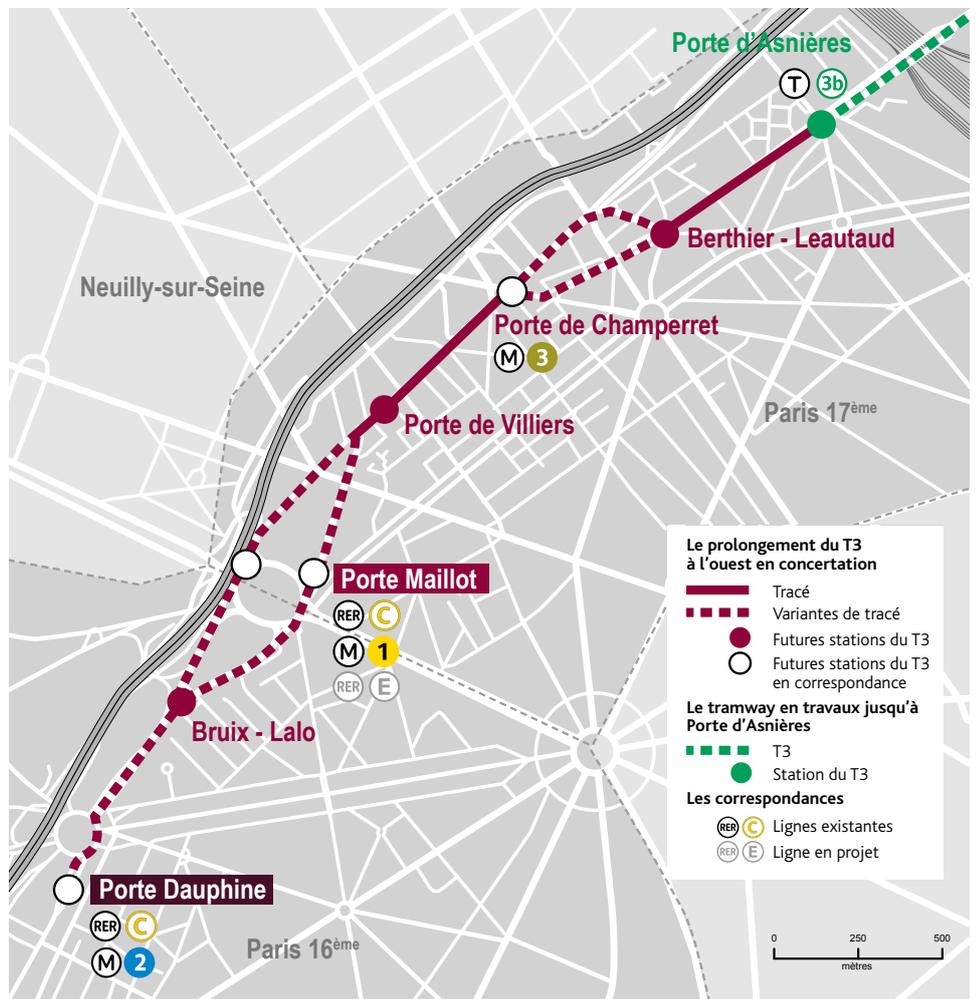
Le terminus du prolongement

Le choix du prolongement du tramway constituait l'un des enjeux de la concertation. Deux options de prolongement ont été présentées : un prolongement jusqu'à la porte Maillot et un prolongement jusqu'à la porte Dauphine.

Les variantes au niveau de la porte Maillot

Le tracé au niveau de la porte Maillot comportait quatre variantes qui se différençaient par le choix du prolongement (porte Maillot ou porte Dauphine), le type d'insertion urbaine (en surface ou en tunnel) et la qualité des correspondances à porte Maillot.

VARIANTES PRÉSENTÉES À LA CONCERTATION



Réunion du 4 février 2016 à la mairie du 17^e arrondissement

LES ÉVOLUTIONS DU PROJET DEPUIS LA CONCERTATION DE 2016

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

- Une concertation accueillie très favorablement qui s'est traduite par de nombreux avis (1 272 avis écrits), et une demande d'information continue du public sur le projet ;
- Une adhésion générale en faveur du projet de prolongement du tramway vers l'ouest ;
- Un accord général sur la variante privilégiée par Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris pour un prolongement du tramway jusqu'à la porte Dauphine en passant en surface par le boulevard Gouvion-Saint-Cyr ;
- Une majorité d'avis en faveur de la variante de tracé nord par l'avenue Paul Adam, la porte de Courcelles et l'avenue Stéphane Mallarmé.

Le dialogue s'est poursuivi avec les élus et les acteurs du territoire pour aboutir au projet présenté à l'enquête publique.

Le projet intègre donc :

- Le déplacement de la station « Place Léautaud »
- La création d'une station supplémentaire au niveau de la porte des Ternes

[Pour en savoir plus, lire la pièce I du dossier d'enquête publique](#)



LE DÉPLACEMENT DE LA STATION « PLACE LÉAUTAUD »

Les études préalables à la concertation prévoyaient une station intermédiaire « Place Léautaud » entre la porte d'Asnières et la porte de Champerret sur le boulevard Berthier juste avant la Place Léautaud.

La poursuite du dialogue avec les acteurs a montré l'intérêt de mieux desservir la porte de Courcelles, et ses équipements : Conservatoire Municipal Claude Debussy, l'école polyvalente de Reims, la piscine municipale, le gymnase et le futur Centre européen du judaïsme.

En conséquence, la station « Place Léautaud » a été déplacée sur l'avenue Paul Adam et renommée à ce stade « porte de Courcelles ».

Cette solution permet d'améliorer la desserte de la porte de Courcelles sans créer de station supplémentaire.



LA CRÉATION D'UNE STATION SUPPLÉMENTAIRE AU NIVEAU DE LA PORTE DES TERNES

Les études préalables à la concertation envisageaient une station intermédiaire « porte de Villiers » entre la porte de Champerret et la porte Maillot sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr après le croisement avec l'avenue de la porte de Villiers. La concertation de 2016 et la poursuite du dialogue avec les acteurs du territoire ont montré l'intérêt de mieux desservir la porte des Ternes.

Les études ont abouti à la création d'une station supplémentaire pour une desserte optimale des projets « Mille Arbres » et « Ville multistrates », tout en conservant une distance équilibrée entre les deux stations.

[Pour en savoir plus, lire la pièce D.3 du dossier d'enquête publique](#)

UNE NOUVELLE ÉTAPE : L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LES SUITES À DONNER

Le projet de prolongement du tramway T3 à porte Dauphine et le projet de déviation et de modernisation du réseau d'eau de la canalisation « Ceinture Nord » d'Eau de Paris sont présentés à l'enquête publique du 26 septembre au 31 octobre 2018. C'est une nouvelle fois l'occasion pour le public de s'informer et donner son avis sur le projet. Toutes les modalités sont précisées en page 20 de ce dossier.

Suite à la transmission du rapport de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage devront délibérer sur le caractère d'intérêt général du projet, c'est l'objet de la déclaration de projet. De son côté, le Conseil de la Ville de Paris devra approuver la mise en compatibilité du PLU.

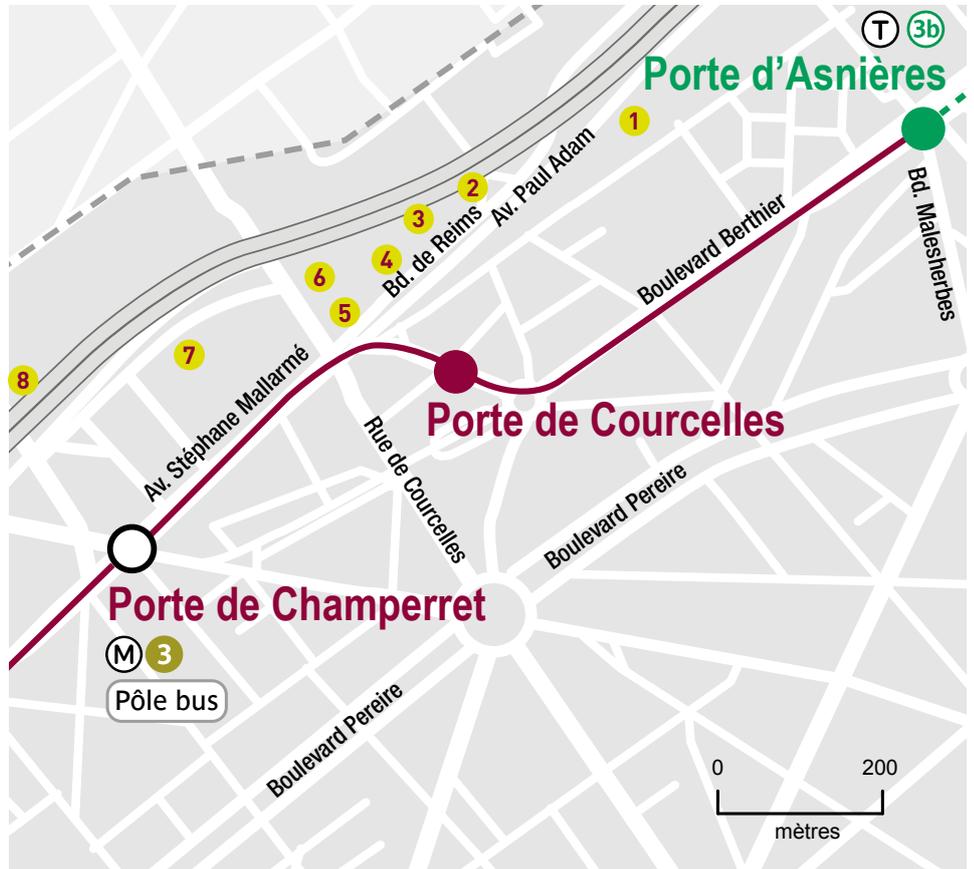
Le projet fera également l'objet d'un permis d'aménager pour obtenir l'autorisation de travaux aux abords des monuments historiques, l'autorisation ministérielle pour des travaux en site classé et la déclaration pour les travaux sur le site inscrit Ensemble urbain à Paris.

[Pour en savoir plus, lire la pièce A du dossier d'enquête publique.](#)

LE TRACÉ PAS À PAS : DE LA PORTE D'ASNIÈRES À LA PORTE DE CHAMPERRET

Sur ce secteur, le tramway se connectera au tronçon actuellement en travaux à la porte d'Asnières. Sa plateforme sera insérée au centre de la voirie. La première station située sur l'avenue Paul Adam permettra de desservir les équipements de la porte de Courcelles et la station porte de Champerret sera implantée au plus proche du métro ligne 3 et du pôle bus situé place Stuart Merrill.

Le passage routier sous voies de Champerret sera fermé et comblé pour permettre l'insertion de la plateforme du tramway. Le comblement du souterrain au niveau du boulevard de Reims permettra la plantation de nouveaux arbres et la création de places de stationnement. La place Léautaud sera aménagée en carrefour à feux, à la place du giratoire existant modifiant le plan de circulation.



ÉQUIPEMENTS ET LIEUX DESSERVIS

- 1 Marché Berthier
- 2 Équipements sportifs du boulevard de Reims
- 3 Piscine municipale Champerret
- 4 École polyvalente de Reims
- 5 Futur centre européen du judaïsme
- 6 Conservatoire municipal Claude Debussy
- 7 Square Saint-Odile
- 8 Espace Champerret



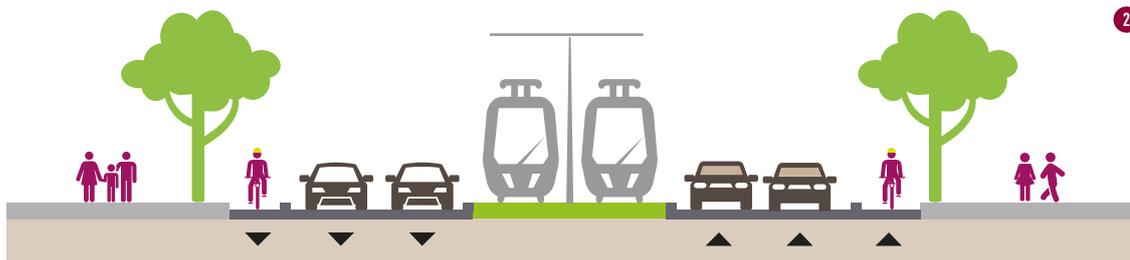
LE BOULEVARD BERTHIER

1 Sur cette partie du tracé, l'espace public est aménagé dans la continuité du prolongement précédent du tramway à la porte d'Asnières.

L'aménagement prévoit :

- La plateforme du tramway au centre de la voirie ;
- Deux voies de circulation routière dans chaque sens ;
- Une piste cyclable sécurisée unidirectionnelle sur chaussée dans chaque sens ;
- Les alignements d'arbres conservés entre les rues de l'Abbé Rousselot et Jules Bourdais, de nouvelles plantations de l'autre côté du boulevard.

1 Le boulevard Berthier



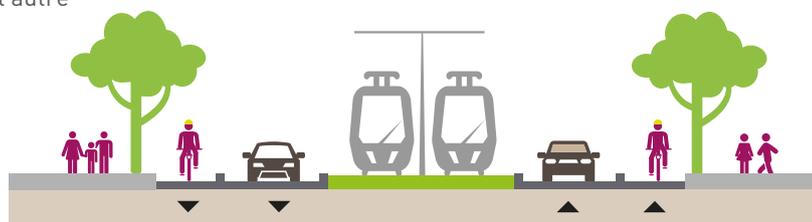
L'AVENUE STÉPHANE MALLARMÉ

2 Sur cette partie du tracé, le tramway s'insère dans un espace urbain dense où les largeurs de façade à façade sont plus restreintes.

L'aménagement prévoit :

- La plateforme du tramway au centre de la voirie ;
- Une voie de circulation routière dans chaque sens ;
- Une piste cyclable sécurisée unidirectionnelle sur chaussée ;
- Des trottoirs élargis avec des passages piétons sécurisés ;
- De nouvelles plantations d'arbres.

2 L'avenue Stéphane Mallarmé



EN SAVOIR



Les places de stationnement

Tout le long du tracé, de la porte d'Asnières à la porte Dauphine, les places de stationnement pour véhicule particulier sont réduites de 440 à 200 places pour permettre l'insertion du tramway et les nouveaux aménagements. Les places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite et les places de livraison sont restituées.

/ APRÈS



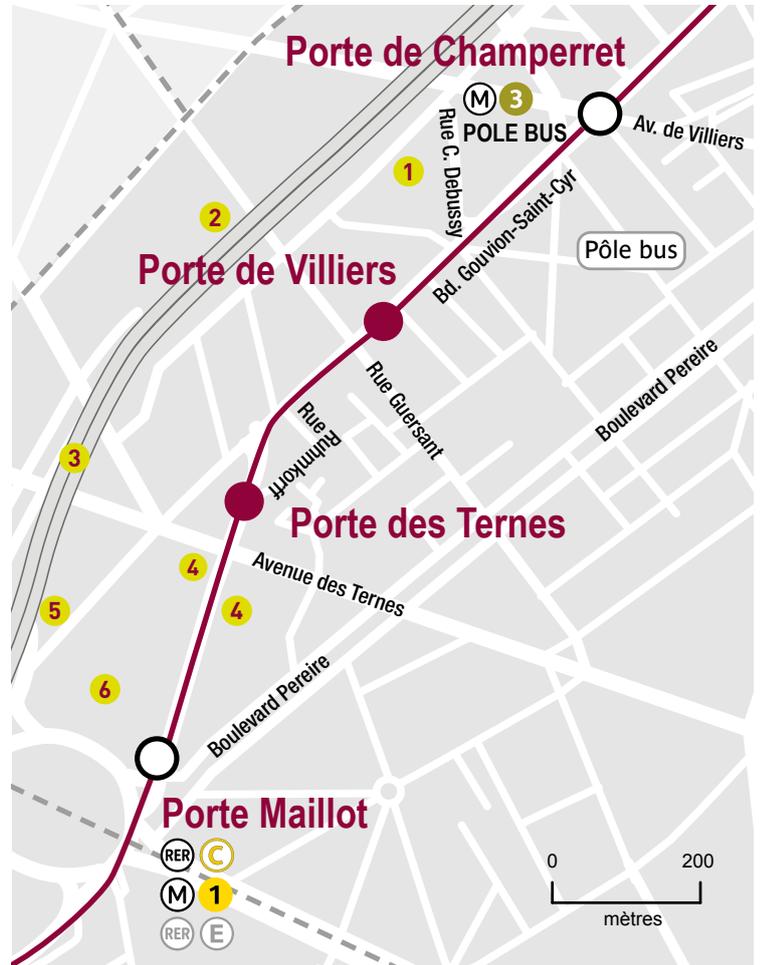
LE TRACÉ PAS À PAS : DE LA PORTE DE CHAMPERRET À LA PORTE MAILLOT

De la porte de Champerret à la porte Maillot, le tramway T3 s'insérera sur le boulevard Gouvion-Saint-Cyr, dans un secteur très dense, actuellement minéral et fortement marqué par la place de la voiture et les accès au passage souterrain sous voies de Champerret.

Afin d'assurer le bon fonctionnement de la caserne de pompiers Champerret, une traversée de la plateforme sera réservée aux véhicules de secours, au niveau de la rue Claude Debussy. La nouvelle station porte des Ternes entre l'avenue des Ternes et la rue Ruhmkorff permettra de mieux desservir le Palais des Congrès et les ensembles urbains « Mille Arbres » et « Ville multistrates », actuellement en phase de projet.

ÉQUIPEMENTS ET LIEUX DESSERVIS

- 1 La caserne des pompiers de Champerret
- 2 Le stade Paul Faber
- 3 Le futur ensemble urbain « Ville multistrates »
- 4 Les Grands Hôtels de la porte Maillot
- 5 Le futur ensemble urbain « Mille arbres »
- 6 Le Palais des Congrès



EN SAVOIR + Le centre de remisage

Les rames du T3b sont aujourd'hui remisées et entretenues dans un centre, situé à proximité du complexe sportif Jules Ladoumègue dans le 19^e arrondissement de Paris, à proximité de la porte de Pantin. Ce centre a été agrandi dans le cadre des travaux du prolongement à la porte d'Asnières, en anticipant déjà les besoins liés au prolongement à la porte Dauphine.

BOULEVARD GOUVION-SAINT-CYR : AVANT



LE BOULEVARD GOUVION SAINT-CYR ENTRE LA PORTE DE CHAMPERRET ET LA PORTE DE VILLIERS

Sur cette partie du tracé, l'aménagement est similaire à celui proposé sur l'avenue Stéphane Mallarmé.

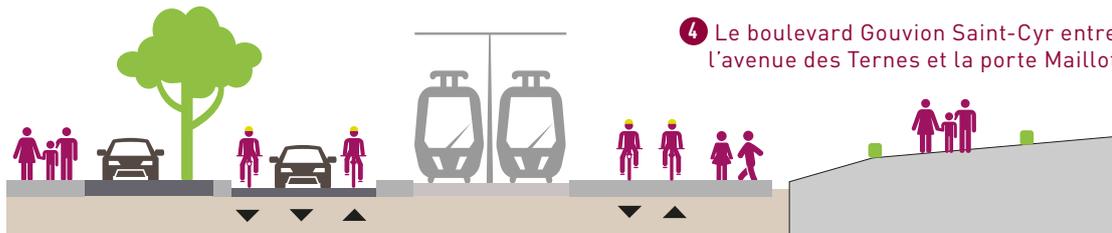
La largeur de façade à façade de 30 m nécessite l'abattage ponctuel des arbres pour insérer la station porte de Villiers avec un quai central.

LE BOULEVARD GOUVION SAINT-CYR ENTRE LE BOULEVARD PERSHING ET L'AVENUE DES TERNES

3 Sur cette partie du tracé, le boulevard Gouvion Saint-Cyr est aménagé en aire piétonne pour privilégier la vie locale.

L'aménagement prévoit :

- L'insertion de la plateforme au centre de l'aire piétonne ;
- La station porte des Ternes avec des quais en vis-à-vis
- L'inversion du sens de circulation de la rue Ruhmkorff pour privilégier la desserte locale, une zone de rencontre permettant la sortie des véhicules ;
- Une circulation cyclable bidirectionnelle de part et d'autre de la plateforme.



4 Le boulevard Gouvion Saint-Cyr entre l'avenue des Ternes et la porte Maillot

LE BOULEVARD GOUVION SAINT-CYR ENTRE L'AVENUE DES TERNES ET LA PORTE MAILLOT

4 Sur cette partie du tracé, le boulevard Gouvion Saint-Cyr est apaisé par la création d'une zone 30.

L'aménagement prévoit :

- La plateforme sur le côté ouest de la voirie le long du Palais des Congrès ;
- Une circulation routière à sens unique de la porte Maillot à l'avenue des Ternes permettant la desserte des hôtels ;
- Un itinéraire cyclable sur la chaussée avec un contre-sens cyclable et une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir ;
- De nouvelles plantations d'arbres.

3 Le boulevard Gouvion Saint-Cyr entre le boulevard Pershing et l'avenue des Ternes



/ APRÈS



LE TRACÉ PAS À PAS : DE LA PORTE MAILLOT À LA PORTE DAUPHINE

Le tracé du tramway T3 de la porte Maillot à la porte Dauphine s'insérera dans un secteur qui concentre de nombreux enjeux (patrimoine culturel et paysager, secteur résidentiel, équipements d'envie) et devra donc garantir une insertion de qualité.

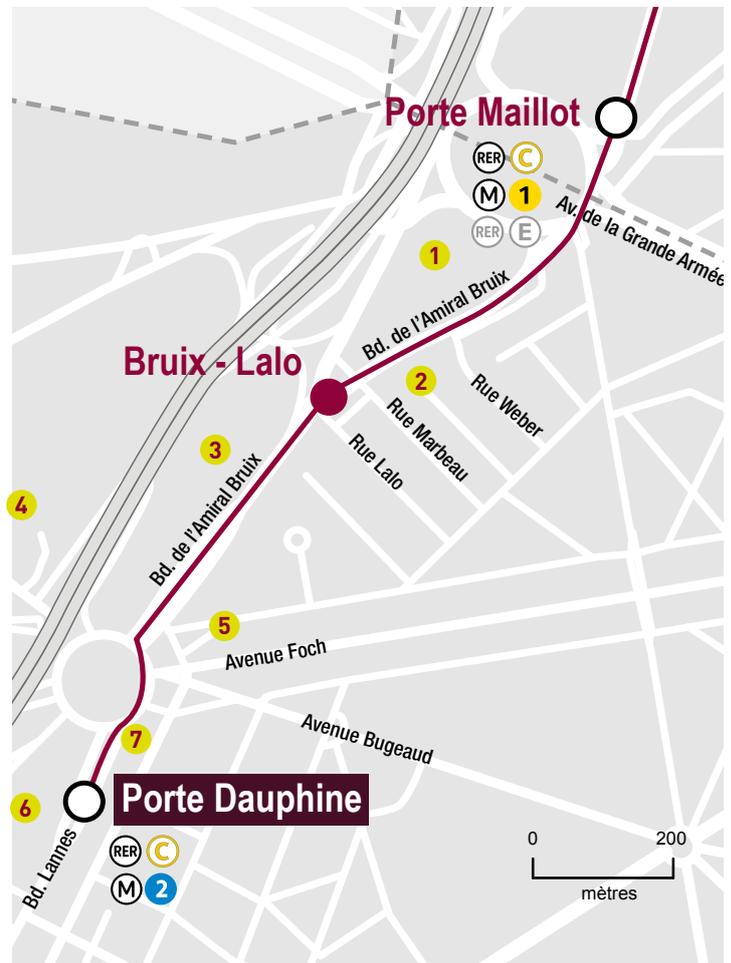
Au niveau de la porte Maillot, l'insertion du tramway s'intégrera au projet de réaménagement de la place. La station porte Maillot sera construite au plus près de la gare RER C et l'accès à la future gare du RER E pour faciliter les correspondances, et au cœur d'un nouveau parvis qui fera la part belle aux modes actifs.

Poursuivant sa route vers la porte Dauphine, le projet devra préserver un patrimoine végétal riche sur le boulevard Amiral Bruix marqué par la proximité du Bois de Boulogne. La station Bruix-Lalo desservira les terrains de sport Jean-Pierre Wimille et la liaison piétonne vers le Bois de Boulogne. Enfin, sur la place de la porte Dauphine, les aménagements ont été conçus pour préserver le rond-point forestier central, le monument en mémoire du Maréchal de Lattre de Tassigny, et un fonctionnement de la circulation en giratoire. Le comblement du passage souterrain Henri Gaillard permettra de prolonger la contre-allée et recréer une offre de stationnement et de nouvelles plantations. La station porte Dauphine se situera près des correspondances avec le RER C et la ligne 2 du métro et juste en face de l'Université Paris Dauphine.

Après la station, une portion de voie sera insérée sur le Boulevard Lannes pour permettre les manœuvres de retournement des rames du tramway.

ÉQUIPEMENTS ET LIEUX DESSERVIS

- 1 Square Alexandre et René Parodi
- 2 Marché du boulevard de l'amiral Bruix
- 3 Terrains de sport Jean-Pierre Wimille
- 4 Bois de Boulogne
- 5 Site classé des Allées de l'avenue Foch
- 6 Université Paris Dauphine
- 7 Terrains de tennis boulevard Lannes



BOULEVARD AMIRAL BRUIX : AVANT /



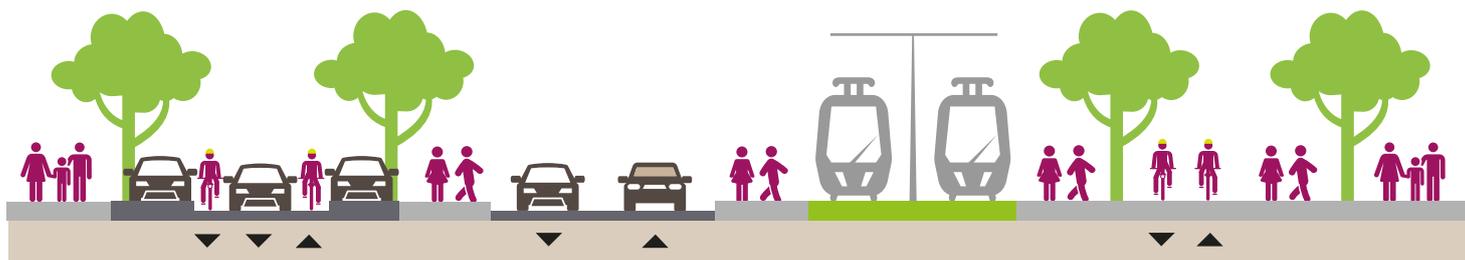
ENTRE LA PORTE MAILLOT ET LA PORTE DAUPHINE

5 Sur le boulevard Amiral Bruix, l'arrivée du tramway transforme le paysage du boulevard et renforce son caractère de promenade plantée.

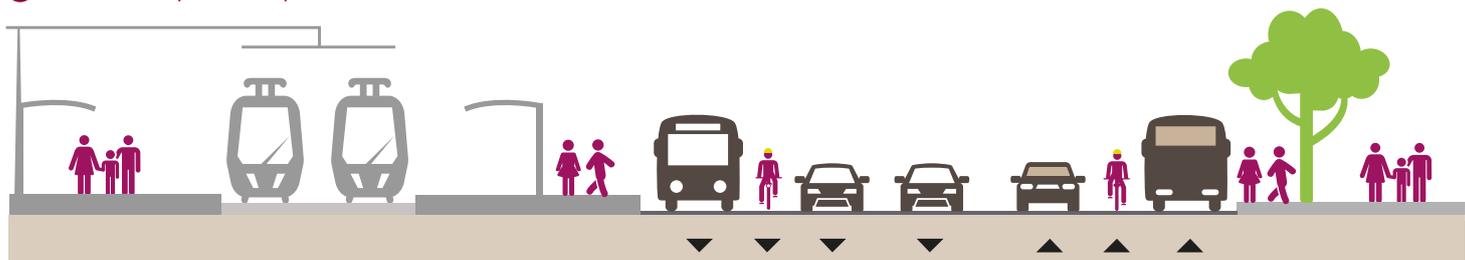
L'aménagement prévoit :

- La plateforme en insertion latérale côté du Bois de Boulogne pour éviter le RER C, situé sous la voirie ;
- Une file de circulation dans chaque sens sur le boulevard de l'Amiral Bruix, avec l'ajout d'une voie à l'approche des carrefours de la porte Maillot et de la porte Dauphine pour faciliter les conditions de circulation ;
- Deux itinéraires cyclables : une piste bidirectionnelle sur le trottoir du côté du Bois de Boulogne et un itinéraire sur la contre-allée avec un contre-sens cyclable ;
- Des trottoirs élargis ;
- De nouvelles plantations d'arbres.

5 Entre la porte Maillot et la rue Lalo



6 Le terminus porte Dauphine sur le boulevard Lannes



LA PORTE DAUPHINE

6 Le tramway contournera la place du Maréchal de Lattre de Tassigny pour rejoindre le boulevard Lannes, jusqu'au croisement avec la rue de Longchamp. C'est ici que se situera le terminus du T3b.

L'aménagement prévoit :

- La réduction de la chaussée autour de l'anneau pour permettre le passage du tramway ;
- Deux itinéraires cyclables sécurisés : une piste bidirectionnelle longeant la plateforme et une piste unidirectionnelle sur chaussée autour du rond-point ;
- La reconfiguration des espaces verts à l'extrémité de l'avenue Foch pour organiser les flux piétons et cyclistes avec le passage du tramway, tout en préservant la perspective de l'avenue Foch.

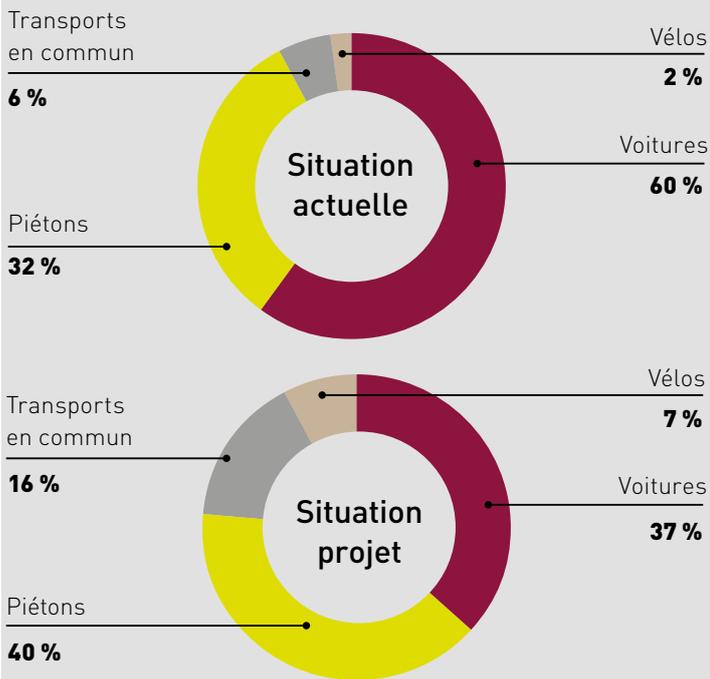
/ APRÈS



LES EFFETS DU TRAMWAY SUR SON ENVIRONNEMENT

Un nouveau partage de l'espace public

Répartition de l'espace public en % de m² sur le périmètre du projet



LE CADRE DE VIE

L'arrivée du tramway à l'ouest va transformer les boulevards des Maréchaux dans les 16^e et 17^e arrondissements de Paris, à l'instar des évolutions qu'ont connues les autres arrondissements parisiens traversés par le tramway T3 : redistribution de l'espace public au profit des modes actifs (piétons, vélos...), aménagements de façade à façade, apaisement de la circulation automobile et végétalisation de l'espace public.

LES DÉPLACEMENTS

Le prolongement du tramway permet de répondre aux grandes orientations du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), visant notamment à accroître les déplacements en transports en commun, ainsi que la marche à pied et le vélo et à réduire l'usage de la voiture. À ce titre, des places de stationnement voitures seront supprimées, des places de stationnement vélos seront créées à proximité des stations. Le service de transport, plus fiable et plus fréquent, engendrera des gains de temps pour les usagers des transports en commun, tout en leur offrant un confort accru. Le projet diminuera le trafic sur les boulevards des maréchaux le long du tracé. Les impacts les plus significatifs se situeront en heure de pointe du matin. Les itinéraires de transit seront reportés pour l'essentiel sur le boulevard périphérique parallèlement à l'axe du prolongement du T3 et de façon plus importante au niveau de la porte Dauphine.

Pour en savoir plus, lire la pièce D.4 du dossier d'enquête publique, paragraphes 2.7 et 3.6

Photomontage de la porte Dauphine



L'ENVIRONNEMENT ET LE PAYSAGE

Environ 340 arbres seront plantés pour pallier la coupe de près de 170 arbres, en particulier au niveau des boulevards Berthier et Gouvion-Saint-Cyr.

La plateforme du tramway sera végétalisée sur la majeure partie de son parcours pour prolonger le ruban vert dans la ville.

Le site classé des allées de l'avenue Foch a fait l'objet d'une attention particulière pour respecter la perspective actuelle. La baisse du trafic routier sur le tracé aura un effet bénéfique sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, l'ensemble du secteur s'en trouvera pacifié et valorisé.

Pour en savoir plus, lire la pièce D.4 du dossier d'enquête publique

LE RÉSEAU DE BUS

À la mise en service du tramway à la porte Dauphine, le réseau de bus sera restructuré puisque le T3b circulera en lieu et place des PC1 et PC3. La restructuration respectera les principes suivants : éviter un parcours commun avec le tramway, améliorer les rabattements vers le tramway, optimiser les correspondances avec les autres lignes de transports, améliorer les liaisons Paris – Petite couronne et rationaliser les coûts d'exploitation. Le projet de restructuration est porté par Île-de-France Mobilités, en lien avec les acteurs concernés.

LE BRUIT

Les études acoustiques menées prévoient une baisse générale des niveaux de bruit observés le long du prolongement du tramway. Les modélisations identifient néanmoins quatre bâtiments susceptibles de connaître une modification significative de leur environnement sonore. Afin de confirmer ces modélisations, des études complémentaires seront réalisées pour caractériser ces nuisances et proposer, le cas échéant, des mesures adéquates et répondre ainsi aux obligations réglementaires (limitation de vitesse, mise en œuvre d'enrobé phonique etc.).

Concernant les potentielles nuisances sonores liées au passage du tramway, dues au contact rail-roue, des mesures de conception, d'exploitation et de maintenance seront mises en œuvre pour en limiter au maximum les effets.

Pour en savoir plus, lire la pièce D.4 du dossier d'enquête publique, paragraphes 2.9.2 et 3.8.2

L'AIR

Du fait de la diminution du trafic routier le long du prolongement du T3 à porte Dauphine, le projet est, à terme, source d'amélioration de la qualité de l'air sur le périmètre du projet. Les nuisances en matière de qualité de l'air sont donc liées principalement à la phase chantier, notamment lors des phases de terrassement et pendant la circulation des engins de chantier pouvant provoquer des poussières par temps sec. Des mesures de réduction seront donc mises en œuvre tels que l'arrosage des pistes par temps sec, le bâchage des camions transportant des terres et la bonne gestion des déchets.

Pour en savoir plus, lire la pièce D.4 du dossier d'enquête publique, paragraphes 2.9.1. et 3.8.1

LES VIBRATIONS

En tant qu'infrastructure de transport lourde sur rail, le projet est susceptible d'émettre des vibrations liées à la circulation du matériel roulant. Sur les secteurs où les façades sont proches du tramway, il sera mis en œuvre une pose de voie spécifique permettant d'amortir ces vibrations. Les principales nuisances vibratoires du projet sont donc liées à la phase chantier, avec notamment les travaux de terrassement, d'ouvrages d'art, ou encore la réalisation des fondations des poteaux caténaires. L'organisation générale du chantier sera donc étudiée et des mesures seront prises pour limiter le plus possible ces nuisances (horaires de chantier, matériel utilisé etc.).

Pour en savoir plus, lire la pièce D.4 du dossier d'enquête publique, paragraphes 2.9.3 et 3.8.3

Photomontage de la porte Dauphine



COMPRENDRE LES TRAVAUX

TROIS PHASES DE TRAVAUX

Prévus pour démarrer en 2019 et pour une durée de cinq ans, les travaux du prolongement du T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine se dérouleront en trois phases :

1. Les **opérations de désamiantage de la chaussée** avant les travaux d'aménagement urbains, selon un protocole efficace et sûr, validé par l'inspection du travail et la CRAMIF comme l'exige la réglementation en vigueur ;
2. Les **travaux préparatoires** pour dévier et moderniser les réseaux souterrains (eau, gaz, électricité, etc.) par les différents gestionnaires et concessionnaires pour libérer l'espace sous la future plateforme du tramway ;
3. Les **travaux des infrastructures**, c'est-à-dire des aménagements de l'espace public, du tramway et des ouvrages d'art ;

Après les travaux intervient **le temps des essais** jusqu'à la marche à blanc qui simule la future exploitation du tramway sans voyageur, juste avant la mise en service.

LES PROJETS CONNEXES

Sur le secteur de la porte Maillot, le tramway T3 traverse un territoire marqué par plusieurs projets urbains (réaménagement de la porte Maillot, ensembles urbains « Mille arbres » et « Ville multistrates ») et projets de transports en commun. Le calendrier des travaux du tramway devra être coordonné avec les travaux du projet de prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) et le réaménagement de la place.

Pour assurer une coordination générale dans le temps et l'espace de ces différents projets, la Ville de Paris a désigné un mandataire dont la mission portera également sur l'information et la communication auprès du public et des acteurs locaux.

Les travaux du tramway à la porte de la Chapelle



EN SAVOIR



L'information pendant les travaux

Un important dispositif de communication sera déployé avant et pendant la phase de travaux. Il permettra d'expliquer le projet et ses impacts, d'informer sur l'avancement des travaux et de répondre aux questions de la population. Ainsi, le dispositif d'information déjà en place pour les travaux du prolongement à porte d'Asnières sera reconduit avec des agents de proximité et un point info mobile leur permettant d'aller à la rencontre des riverains lors d'événements locaux ou marchés, un numéro de téléphone unique Infotram, un site internet avec la possibilité d'abonnement pour recevoir les informations, des supports écrits (T3 Mag, Flash info) et des supports audiovisuels. Une commission de règlement à l'amiable sera mise en place pour les professionnels, à l'instar de ce qui a été fait sur les tronçons précédents.

ZOOM SUR



LES TRAVAUX DES INFRASTRUCTURES

> Les travaux d'aménagement de l'espace public

Ces travaux concernent la réalisation des **aménagements de la chaussée, des trottoirs, les pistes cyclables, les plantations, l'éclairage public et la signalisation lumineuse tricolore, les mobiliers urbains, etc.**

> Les travaux du tramway

Ils comprennent la **réalisation de la plateforme, la pose des rails et du revêtement, ainsi que la pose de la caténaire et de ses poteaux.** Ces travaux intègrent également la création des stations et des postes de redressement (équipements électriques permettant de transformer du courant haute tension en courant d'alimentation du tramway).

> Les travaux d'ouvrages d'art

Il s'agira principalement du **comblement ou de la démolition de passages souterrains routiers** (Champerret, Henri Gaillard) ou **piétons** (boulevard de l'amiral Bruix, à proximité de la porte Maillot et à proximité de la rue Lalo). **Des travaux, en lien avec la SNCF, seront nécessaires pour gérer l'interface entre le tramway et les ouvrages enterrés du RER C sur la porte Dauphine.**

Tout sera mis en œuvre pour minimiser la gêne occasionnée par le chantier : les commerces resteront accessibles, les circulations piétonnes, cyclistes et automobiles seront maintenues pendant la durée des travaux.

LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU

QU'EST-CE QU'UN PLU ?

Le Plan local d'urbanisme, ou PLU, est le document de référence en matière d'urbanisme pour les communes. Il définit le cadre légal en réglementant l'aménagement du territoire de la commune. Le PLU de Paris détermine ainsi l'affectation des sols et expose les règles s'y appliquant en fonction des zones qu'il définit. Il constitue le socle sur lequel s'appuient les demandes d'autorisation ou d'utilisation du sol (permis de construire, d'aménager, de démolir).

QU'EST-IL PRÉVU À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

Le PLU (plan local d'urbanisme) de la Ville de Paris devra être adapté pour être compatible avec le projet du prolongement du T3 à la porte Dauphine. C'est l'un des objets de la présente enquête publique.

Les adaptations du PLU de Paris pour permettre l'insertion du projet portent sur :

- La zone urbaine verte (UV) porte Maillot (356m² au-dessus du RER C déclassés en zone UG) et les dispositions réglementaires de la zone UV porte Dauphine
- Le déclassement d'espaces boisés classés en extrémités de l'avenue Foch, sur environ 2400m² qui demeurent en zone UV avec reconstitution d'espaces végétalisés
- La création d'une servitude sur la gare du RER C Foch en prévision de l'aménagement d'un local d'exploitation pour les conducteurs du tramway

Pour en savoir plus, lire la pièce F du dossier d'enquête publique

L'INTERVENTION D'EAU DE PARIS

LA DÉVIATION ET LA MODERNISATION DE LA CANALISATION « CEINTURE NORD »

Dans le cadre du projet, Eau de Paris mènera des travaux de **déviations** et de **modernisation** de la canalisation « Ceinture Nord » au niveau des boulevards Berthier et Gouvion-Saint-Cyr. Ces travaux permettront le renouvellement des conduites d'eau et le dévoiement partiel des conduites situées sur le tracé afin de permettre la réalisation du projet de prolongement du T3.

Les travaux de prolongement représentent une véritable opportunité pour Eau de Paris de moderniser et remanier le tracé de conduite d'eau «Ceinture Nord» et fiabiliser ainsi le réseau.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT





**Prolongement
du tramway
à porte Dauphine**

**INFORMEZ-
VOUS ET
EXPRIMEZ-
VOUS**

ENQUÊTE PUBLIQUE

DU 26 SEPTEMBRE AU 31 OCTOBRE 2018

COMMENT PARTICIPER À L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU 26 SEPTEMBRE AU 31 OCTOBRE 2018 ?

DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES

- > **Mardi 9 octobre 2018**
à 20h à l'École de Paris des Métiers de la Table
17 rue Jacques Ibert,
Paris 17^e
- > **Lundi 15 octobre 2018**
à 20h à la Mairie du 16^e
arrondissement
71 avenue Henri Martin,
Paris 16^e

LES PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

- > **Mairie du 16^e arrondissement**
71 Avenue Henri Martin,
75016 Paris
 - Mercredi 26 septembre 2018 de 9h à 12h
 - Samedi 6 octobre 2018 de 9h à 12h
 - Lundi 15 octobre 2018 de 9h à 12h

- Jeudi 25 octobre 2018 de 16h30 à 19h30
- Mercredi 31 octobre 2018 de 14h à 17h
- > **Mairie du 17^e arrondissement**
16-20 Rue des Batignolles, 75017 Paris
 - Samedi 29 septembre 2018 de 9h à 12h
 - Jeudi 4 octobre 2018 de 16h30 à 19h30
 - Jeudi 18 octobre 2018 de 16h30 à 19h30
 - Lundi 22 octobre 2018 de 9h à 12h
 - Mercredi 31 octobre de 14h à 17h
- > **Marché Bruix**
boulevard Amiral Bruix,
Paris 16^e
Samedi 13 octobre 2018,
de 9h à 12h
- > **Marché Berthier**
boulevard de Reims,
Paris 17^e
Samedi 20 octobre 2018,
de 9h à 12h

LA CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

- > **En mairies du 16^e et 17^e arrondissements de Paris**, aux heures d'ouverture, et au siège de l'enquête publique à **la Préfecture de Paris**, 5, rue Leblanc, 75015 Paris
- > **Sur le site internet dédié à l'enquête publique** : <http://prolongement-t3-ouest.enquetepublique.net>
- > **Sur le site internet de la Préfecture** : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications> (thème : Enquêtes publiques).

LE DÉPÔT D'UNE OBSERVATION

- > **Sur les registres papier dans les mairies du 16^e et 17^e arrondissements de Paris**, aux horaires d'ouverture, et au siège de l'enquête publique à **la Préfecture de Paris**, 5, rue Leblanc, 75015 Paris
- > **Sur le registre numérique** : <http://prolongement-t3-ouest.enquetepublique.net>
- > **À l'adresse de courriel** : prolongement-t3-ouest@enquetepublique.net
- > **Par voie postale, à l'attention du président de la commission d'enquête, M. Stanley GENESTE**
Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris
5, rue Leblanc,
75911 Paris Cedex 15

L'INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

Différents documents d'information sont diffusés sur le territoire du projet. Ils reprennent de façon synthétique les caractéristiques du projet :

- > **Le présent dossier d'information** disponible dans les mairies des 16^e et 17^e arrondissements de Paris, de Neuilly-sur-Seine et de Levallois Perret et lors des permanences et des réunions publiques ;

- > **Le dépliant d'information** distribué dans les gares RER et dans les stations de métro du périmètre du projet. Il est également disponible dans les mairies des 16^e et 17^e arrondissements de Paris, de Neuilly-sur-Seine et de Levallois-Perret. Il est également diffusé dans les boîtes aux lettres situées à proximité du tracé ;

- > **L'exposition sur le projet** installée lors des permanences et des réunions publiques et présente au siège de l'enquête publique à la Préfecture de Paris, 5, rue Leblanc.

TOUTE L'INFORMATION SUR LE PROJET : www.prolongement-t3ouest.paris.fr

TOUTE L'INFORMATION SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE : <http://prolongement-t3-ouest.enquetepublique.net>

© photos : Ville de Paris / RATP / Denis Sutton / Bernard PEDRETTI / Cyrille DUPONT / Ne pas jeter sur la voie publique

