



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE

# LES 10 ANS DU T3

DOSSIER PRESSE

# SOMMAIRE

- p.5 Présentation générale
- p.6 Fin 2018 : prolongement du T3 entre porte de la Chapelle et porte d'Asnières
- p.7 Les acteurs - Quels acteurs interviennent dans le projet de prolongement ?
- p.9 Un peu d'histoire...
- p.10 Le prolongement du tramway T3 à la porte Maillot - Dauphine
- p.12 Les objectifs du projet de prolongement a l'Ouest
- p.13 Les boulevards des Maréchaux - Avant / Après
- p.14 Les raisons du succès
- p.16 Les Chiffres clés





315



50







# PRESENTATION GENERALE

**Le 16 décembre 2016, le tramway T3a fête ses 10 ans. Depuis 2006, le T3, prolongé en 2012 jusqu'à Porte de la Chapelle a connu un succès fulgurant. La fréquentation du tramway T3 atteint aujourd'hui 350 000 voyageurs (tronçon a et b) par jour.**

**Le 16 décembre, c'est également la dernière phase du chantier qui s'engagera vers la Porte d'Asnières. Les deux arcs du T3 permettront, à terme, de relier le pont du Garigliano à la porte d'Asnières en traversant 8 arrondissements de Paris et à proximité directe de 22 communes de proche couronne.** 52% des voyageurs du T3 font ainsi des échanges entre Paris et sa banlieue et 12% de banlieue à banlieue.

**Ecologique, régulier, confortable, intégralement accessible aux personnes à mobilité réduite, le T3 répond parfaitement aux besoins de la mobilité moderne et aux attentes citoyennes des riverains.**

Le T3 améliore ainsi la desserte de la périphérie de Paris et facilite l'accès aux communes limitrophes, permettant aux voyageurs de faire du « banlieue à banlieue », ce qui est une nécessité aujourd'hui.

**Plus qu'un mode de transport, le tramway est désormais un élément structurant la ville et un formidable levier de développement pour les entreprises et les commerces.**

Grâce au T3, les Maréchaux se sont peu à peu transformés en « ruban vert », en espace de circulation à la fois fluide et douce,

en lieu de promenade et de respiration pour les habitants de Paris comme pour ceux de sa périphérie.

**Le tramway s'inscrit dans une politique volontariste de développement durable.** C'est un transport électrique à la fois propre et silencieux. La plate-forme gazonnée embellit les boulevards et participe à la réduction des nuisances sonores. L'arrivée du T3 a permis de réduire de 50% le trafic automobile sur les boulevards des Maréchaux. Autant dire que c'est toute la ville qui respire mieux aujourd'hui.

Si le tramway connaît un tel succès aujourd'hui, c'est parce qu'il allie à la fois la fiabilité d'un métro grâce à son site propre et la souplesse du bus. C'est le mode de transport idéal pour redécouvrir la ville. C'est pour cela qu'il est plébiscité.

**Aujourd'hui, près d'1 million de personnes empruntent quotidiennement les 8 lignes de tramway franciliennes.**



© RATP



## **FIN 2018 : PROLONGEMENT DU T3 ENTRE PORTE DE LA CHAPELLE ET PORTE D'ASNIÈRES**

Parti du pont du Garigliano (15e), le T3 a rejoint la porte d'Ivry (13e) en 2006 puis la porte de la Chapelle (18e) en 2012. Il poursuit désormais sa route jusqu'à la porte d'Asnières en passant par le boulevard Ney, le boulevard Bessières et le boulevard Berthier dans les 17e et 18e arrondissements de Paris, à proximité des communes de Saint-Denis, Saint-Ouen, Clichy et Levallois.

**Plus de 600 000 personnes et 300 000 salariés sont directement intéressés par ce prolongement de 4,3 km, qui compte 8 nouvelles stations.** Le tramway desservira un secteur riche de projets urbains, à l'image de la ZAC Clichy-Batignolles dans le 17ème arrondissement, qui verra notamment l'implantation de la future Cité judiciaire de Paris, ou encore la ZAC Chapelle International dans le 18e arrondissement.

Le secteur est également riche en projets de transports en commun, notamment le prolongement de la ligne 12 du métro à Mairie d'Aubervilliers et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Le prolongement du T3 permettra à terme des correspondances directes avec les lignes 4, 13 et 14.

- **Plus de correspondances avec les réseaux de transports publics ;**
- **Plus d'échanges avec la proche banlieue ;**
- **Plus d'attractivité des quartiers traversés.**



## LES ACTEURS

### QUELS ACTEURS INTERVIENNENT DANS LE PROJET DE PROLONGEMENT ?

**MAIRIE DE PARIS** 

La Mairie de Paris est le principal financeur du projet de prolongement du T3 de la porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières. Elle est également co-maître d'ouvrage coordonnateur des études avec le STIF et des travaux avec la RATP, pour la partie aménagement de voirie et d'espace public.

[www.paris.fr](http://www.paris.fr)



En s'engageant pour les projets de transports collectifs tels que la modernisation des RER, le prolongement des lignes de métro, la mise en service de nouvelles lignes et le prolongement de tramways ou de transports en commun en site propre. L'État poursuit son objectif de rendre plus performant le réseau de transport en l'inscrivant dans la dynamique des territoires afin de mieux répondre aux besoins quotidiens des usagers. L'État participe au financement de ce projet.

[www.ile-de-france.gouv.fr/](http://www.ile-de-france.gouv.fr/)

 **île de France**

Après avoir participé à la création du T3 et contribué à son prolongement vers la porte de la Chapelle, le conseil régional est une nouvelle fois partenaire du projet et participe à son financement.

[www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr)



La RATP est l'exploitant du tramway T3. Elle est co-maître d'ouvrage des études et travaux avec la Mairie de Paris pour la partie système de transport.

[www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)



Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. En tant qu'autorité organisatrice, le STIF veille au respect du programme, du calendrier et des coûts du projet. Il finance le matériel roulant et le coût d'exploitation.

[www.stif.info](http://www.stif.info)







© RATP

## Un peu d'histoire...

La création d'une ligne de tramway à Paris sur le boulevard des maréchaux s'inscrit dans le cadre d'une politique ambitieuse de développement des transports en commun dont Paris et la Région Ile de France font une priorité depuis une quinzaine d'années.

Le chantier parisien du T3 est d'une ampleur que la Capitale n'a pas connu depuis la construction du périphérique.

**Le 16 décembre 2006 :**  
Mise en service du premier tronçon du T3 entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry.

Le T3 dessert alors 17 stations, traverse 3 arrondissements (15e, 14e et 13e), et se trouve à proximité directe avec 7 communes limitrophes (Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Montrouge, Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre et Ivry-sur-Seine).

Cette partie du T3a est en correspondance avec 2 lignes de RER, 5 lignes de métro et 37 lignes de bus. Dès novembre 2009, le T3 est également en correspondance avec la ligne T2 prolongée, à la station Porte de Versailles.

L'arrivée du T3 sur les boulevards des Maréchaux au sud de Paris a permis une véritable transformation du cadre de vie et de la ville, tout au long du tracé. Cette dynamique urbaine, qui caractérise désormais le « tram à la française », s'est traduite par un réaménagement complet des boulevards, donnant plus de place aux circulations douces et permettant la mise en accessibilité de l'intégralité de la voirie.

**Le 15 décembre 2012, le T3 rejoint la porte de la Chapelle puis est scindé en 2 arcs : T3a et T3b**

Avec près de 14,5 km de voie et 26 nouvelles stations, ce prolongement permet au T3 de relier 4 arrondissements supplémentaires et de desservir des secteurs en pleine mutation économique, démographique, urbaine, tout en anticipant les besoins des futurs quartiers parisiens et des communes limitrophes (Ivry-sur-Seine, Charenton-le-Pont, Saint-Mandé, Vincennes, Montreuil, Bagnolet, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers et Saint-Denis).

L'aménagement autour du T3 a permis de renforcer le travail de couture urbaine entre Paris et sa proche couronne initié par le premier tronçon du tramway.

Les stations de ce premier prolongement sont en correspondance avec 2 lignes de RER, 11 lignes de métro et 43 lignes de bus et elles sont toutes situées à moins de 300 mètres d'une station Vélib'.



## LE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3 À LA PORTE MAILLOT - DAUPHINE

Le prolongement du tramway T3 à l'Ouest est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), adopté en Conseil Régional du 18 octobre 2013. Ce prolongement du tramway vers l'ouest depuis la porte d'Asnières jusqu'à la porte Dauphine, permettra de poursuivre l'avancée de la rocade tramway du territoire parisien, en desservant des secteurs très denses et un pôle de transport et d'attractivité très important (Palais des Congrès, Université Paris Dauphine).

Ce nouveau prolongement sera le tronçon du T3 le plus dense en termes de population et d'emplois desservis dans un rayon de 500m. Dans la continuité du tramway T3 actuellement en service et en travaux, ce projet permettra de poursuivre les objectifs d'amélioration de la mobilité de tous les usagers et favorisera, dans les aménagements à venir, les cheminements piétons et le développement des liaisons cyclables, en lien avec les projets de développement urbain et selon les orientations du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et du plan vélo adopté par Paris.

La Ville de Paris et le STIF avec l'appui de la Région Île-de-France et de l'Etat, ont mené une concertation pour informer et recueillir l'avis de tous sur le projet de prolongement du T3 vers l'Ouest. Cette concertation, qui s'est déroulée du 18 janvier au 21 février 2016, a permis de recueillir les avis du public sur l'opportunité de ce projet, de déterminer les orientations d'insertion dans les quartiers urbains denses et d'identifier les attentes quant à un prolongement immédiat ou plus lointain jusqu'à Porte Dauphine, lié notamment à l'enjeu du franchissement de la Porte Maillot.

La concertation a suscité un grand intérêt auprès du public, avec plus de 1200 avis écrits, plus de 6500 visites sur le site internet et environ 250 participants aux réunions publiques.



## CHIFFRES CLÉS DU PROJET

UN SERVICE **7 JOURS SUR 7**  
DE 5H À 00H30

UN PASSAGE TOUTES LES **4 MINUTES** EN HEURES  
DE POINTE ET **8 MINUTES** EN HEURES CREUSES

### Le prolongement jusqu'à Porte Maillot

**4** STATIONS **2** KILOMÈTRES **7** MINUTES ENVIRON ENTRE  
PORTE D'ASNIÈRES ET PORTE MAILLOT

JUSQU'À **4 400** VOYAGEURS  
ATTENDUS À L'HEURE DE POINTE DU MATIN

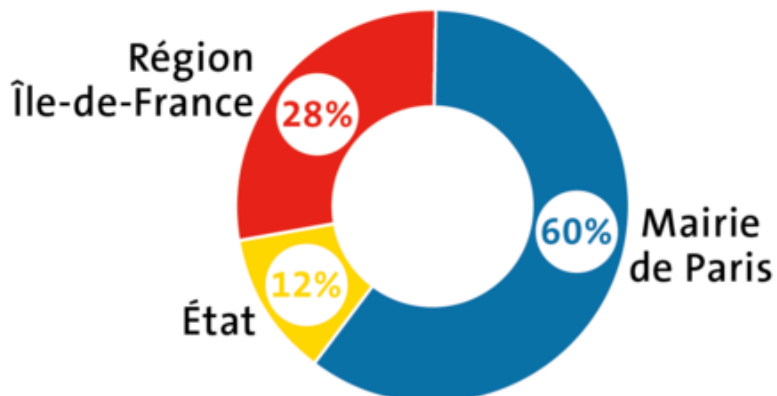
### Le prolongement jusqu'à Porte Dauphine desservant et franchissant la Porte Maillot

**6** STATIONS **3** KILOMÈTRES **11** MINUTES ENVIRON ENTRE  
PORTE D'ASNIÈRES ET PORTE DAUPHINE

JUSQU'À **7 600** VOYAGEURS  
ATTENDUS À L'HEURE DE POINTE DU MATIN

## → LE COÛT ET LE FINANCEMENT

- Financement des travaux : 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 supplémentaires
- Financement annuel du coût de l'exploitation : STIF (100 %)



# LES OBJECTIFS DU PROJET DE PROLONGEMENT A L'OUEST

Le projet de prolongement du T3 à l'Ouest poursuit plusieurs objectifs :

## **- Desservir un territoire très dense de l'Ouest parisien**

Le territoire traversé par le projet de prolongement du tramway T3 est marqué par une très forte densité de population, d'activités économiques, culturelles et sportives. Le projet permettra notamment de desservir les quartiers Berthier-Champerret et Gouvion-Saint-Cyr dans le 17ème arrondissement ainsi que la Porte Maillot, et notamment le Palais des Congrès de Paris et l'Université Paris-Dauphine.

## **- Affirmer le rôle essentiel du tramway T3**

Le tramway T3 sera en correspondance avec de nombreuses lignes de transport : le RER C, les lignes 1 et 3 du métro (ainsi que la ligne 2), de nombreuses lignes de bus et le RER E prolongé à l'Ouest (projet EOLE). Le projet de prolongement du tramway T3 à l'Ouest offrira aux voyageurs un transport performant entre les 16ème et 17ème arrondissements de Paris, Neuilly et Levallois-Perret.

## **- Accompagner le développement urbain**

Le prolongement du tramway T3 à l'Ouest s'inscrit dans un territoire qui fait actuellement l'objet de réflexions pour son développement urbain : le réaménagement de la Porte Maillot dont la concertation s'ouvrira prochainement, les projets urbains innovants Pershing et Ternes-Villiers, issus du programme « Réinventer Paris » qui vont entrer dans leur phase opérationnelle.

## **- Repenser l'espace public**

L'arrivée du tramway T3 à l'Ouest est l'occasion de requalifier l'espace public par des aménagements paysagers et urbains de qualité. Les trottoirs seront élargis pour faciliter les déplacements piétons et des pistes cyclables seront aménagées le long du tracé. Les abords du tramway seront végétalisés.

Le projet de prolongement du tramway T3 à l'Ouest s'insère sur les boulevards des Maréchaux. Ainsi, de la porte d'Asnières à la Porte Dauphine, le projet emprunterait notamment les boulevards Berthier et Gouvion-Saint-Cyr, et le boulevard de l'Amiral Bruix.

# LES BOULEVARDS DES MARECHAUX

## AVANT / APRES





# LES RAISONS DU SUCCÈS

Le tramway, c'est plus qu'un mode de transport, c'est aussi une autre façon de vivre la ville. C'est un transport **moderne**, écologique, régulier, fiable, rapide, accessible, et sécurisé.

Le T3 répond aux besoins de la ville intelligente d'aujourd'hui et anticipe ceux de demain : il améliore le cadre de vie, il redynamise la vie des quartiers, il renforce les liens avec les communes limitrophes.

**C'est un projet durable et accessible à tous.**

## Un moyen de transport responsable

Le T3 est un moyen de transport écologique et responsable. Fonctionnant à l'électricité, il consomme peu d'énergie, n'émet pas de polluants locaux. Il est silencieux et participe à rendre le cadre de vie plus agréable.

**L'arrivée du T3 a permis de réduire de 50% le trafic automobile sur les boulevards des Maréchaux. Autant dire que c'est toute la ville qui respire mieux aujourd'hui.**

Cette dynamique responsable se veut globale puisque l'atelier de maintenance du T3, situé dans le 19<sup>e</sup> arrondissement, respecte également une démarche environnementale avec notamment :

- un chauffage par géothermie à plus de 90 % ;
- des panneaux photovoltaïques en toiture ;
- une façade végétalisée ;
- le recyclage systématique des eaux de lavage

Côté plantations, plus de 25 000 m<sup>2</sup> de « ruban végétalisé » habillent la plateforme du tramway et près de 1600 arbres ont été plantés tout au long du parcours.

## Les grands principes d'aménagement

Le tramway permet un meilleur partage de l'espace public :

- de larges espaces de promenades pour les piétons ;
- le maintien sauf exception de 2 x 2 voies de circulation pour les véhicules ;
- des pistes cyclables sécurisées et continues ;
- des traversées piétonnes sécurisées ;
- une plateforme dédiée située au centre des boulevards ;
- un cadre de vie amélioré, avec la mise en place d'un nouveau mobilier urbain esthétique et de qualité (bancs publics, candélabres...).



## Un moyen de transport accessible à tous

Le T3 est pleinement accessible à tous. Pour répondre aux exigences d'accessibilité de chacun, le tramway bénéficie de larges portes et d'un plancher bas intégral, qui facilite la montée et la descente des rames pour les personnes en fauteuil roulant, avec une poussette, des bagages...

Les 26 stations offrent un accès facile aux rames avec des rampes d'accès d'une inclinaison réduite à 5 %. Les bordures de quai sont en outre repérables grâce aux bandes podo-tactiles.

## Un moyen de transport connecté à la ville

le T3 incarne parfaitement la volonté du STIF, avec la RATP, de développer l'intermodalité et l'éco-mobilité, puisqu'il est en correspondance avec pas moins de 11 lignes de métro, 2 lignes de RER et 39 lignes de bus. Sans compter qu'une soixantaine de stations Vélib' sont situées à moins de 300 m des 26 stations du T3.

Les trottoirs élargis et les nombreuses pistes cyclables traduisent en outre la volonté de tous les partenaires du projet de contribuer à l'essor des modes doux que sont la marche et le vélo.

### Les services proposés :

- Un service **7 jours sur 7**
- De **5h à 0h30** en semaine et de 5h à 1h30 les vendredis, samedis et veilles de fêtes
- Un passage toutes les **4 minutes** dans chaque sens en heure de pointe
- Une **accessibilité** pour tous



# LES CHIFFRES CLÉS

## Voyageurs annuels

### T3a :

2014 = 58,9 millions

2015 = 61,3 millions

2016 = à fin octobre +5,7%

### T3b :

2014 = 32,4 millions

2015 = 35,6 millions

2016 = à fin octobre +8,5%

## Voyageurs quotidiens en semaine

(en moyenne par jour hors période vacances scolaires)

### T3a :

2006 = 62 000

2014 = 198 000

2015 = 208 000

2016 = 214 100

### T3b :

2014 = 103 700

2015 = 114 900

2016 = 122 900

## Temps de parcours d'un terminus à l'autre

(notamment entre Garigliano et Porte d'Ivry, soit le 1er tronçon mis en service)

(toute journée, toute période)

### T3a :

43 mn (2016)

Dont entre Pont du Garigliano et Porte d'Ivry = 29 mn 33 sec

(temps de parcours moyen toute période, toute journée en septembre 2016)

### T3b :

33 mn (2016)

## Nombre de rames en circulation

T3a = 25 rames

T3b = 17 rames

