

Insertion urbaine du Tramway sur les Boulevards des Maréchaux Sud, aménagement des espaces publics entre le Pont Garigliano et la Porte d'Ivry.

Etude des 17 stations et des 7,9 km du tracé de la plateforme du tramway.

Montant des travaux 11000000 €

Date 2002 - 2007

Inscrit dans le grand projet de requalification de la couronne urbaine associant Paris et les communes riveraines, le Tramway des Maréchaux Sud -T3- est l'un des premiers éléments de la mise en œuvre de cette politique. A l'instar des réalisations françaises de tramway, ce projet a pris à cœur d'associer la mise en place d'un transport public à des projets ambitieux de requalification urbaine.

Ainsi, la première tranche du projet, le TMS (Tramway des Maréchaux Sud), sur environ 8 km de long, requalifie les boulevards, de façade à façade (40 m environ), et les grandes portes de Paris. Cette démarche va faire basculer l'identité des Maréchaux passant d'une voie au trafic important à celle d'un « boulevard jardiné » sorte de grand parc, promenade linéaire, reliant les portes de Paris. Le renforcement du caractère végétal des boulevards correspond à l'idée de qualifier fortement ces espaces par rapport au boulevard périphérique et aux quartiers dans et hors Paris. La variété des institutions métropolitaines depuis France Télévision à l'Ouest à la future université de Paris Rive Gauche à l'Est, en passant par le Parc des Expositions ou la Cité Universitaire, compose une sorte de grand boulevard métropolitain qui fait écho aux grandes transformations urbaines qui ont accompagné les mutations de chacune des enceintes de Paris.

La réalisation avant la dernière guerre de la ceinture verte accompagnée par les H.B.M. (habitations bon marché) et un ensemble impressionnant d'équipements sportifs et scolaires avaient qualifié ce territoire dès la démolition des fortifications, sans vraiment trouver les relations avec les quartiers avoisinants. L'arrivée du tramway T3 et les projets de couverture du périphérique associés aux GPRU (Grand Projet de Renouvellement Urbain) vont faire basculer définitivement ce territoire de l'entre-deux en un véritable lieu de pratique et d'identité métropolitaine. Ce nouvel espace métropolitain permet la promenade et l'émergence de nouvelles pratiques.

L'implantation de la plateforme du tramway pour l'essentiel du parcours en position axiale des boulevards correspond à la préoccupation de ne pas perturber les accès et les livraisons aux immeubles riverains et favorise de larges trottoirs. Le choix d'une plateforme engazonnée et la plantation de plus de 1 000 arbres renforcent le caractère d'une grande promenade végétale. L'élargissement des trottoirs et le choix de leur associer les pistes cyclables ont permis de garder les arbres existants et de considérer que les cyclistes font partie de la vie quotidienne.

Les stations deviennent de véritables stations services de la vie quotidienne. Leur implantation, au plus près des commerces existants, renforce la vie urbaine locale. Implantées tous les 500m, elles sont majoritairement plantées d'arbres à fleurs blanches facilitant leur repérage de loin en loin. Cette strate paysagère basse complète les grands alignements existants. Au droit des stations, le traitement des sols des stations et celui des trottoirs font l'objet d'un traitement minéral (dalles de granit) identique afin de composer de véritables places traversantes.

Les deux sections avec une plateforme latérale (Poterne des Peupliers et Porte d'Ivry) correspondent à des moments exceptionnels du paysage des Maréchaux :

Poterne des peupliers, le maintien des arbres a conduit à installer le tramway en balcon sur le tracé de la Bièvre. Un belvédère y est aménagé. Cette partie du tracé latéral prend son origine au Stade Charlety qui est ainsi doté d'une large esplanade.

Entre les Portes de Choisy et de Vitry, le quadruple alignement d'arbres des boulevards militaires est conservé. Le tracé latéral permet de réaliser une vaste promenade jardin desservant l'équipement sportif. Ce dispositif permet également d'organiser une intermodalité exceptionnelle Porte de Choisy où le large quai de la station du tramway intègre la sortie du métro et des contre-allées réservées aux bus.

Porte de Versailles, l'arrivée prochaine du tramway T2, en provenance de La Défense s'intégrera à l'aménagement d'ensemble. Une vaste place plantée d'une strate arbustive basse permet de palier aux inconvénients d'un espace trop grand et vide lorsqu'il n'y a pas de manifestations au Parc des Expositions.

L'implantation du tramway sur les Maréchaux contribue à leur requalification urbaine mais son impact sur

les systèmes de déplacement est considérable. La mise en relation de 2 lignes de RER, des lignes de métro, de T2 et des terminus de bus (19 bus de banlieue, 18 bus parisiens) constituent un réseau d'intermodalité exceptionnel. 100 000 voyageurs/jour sont attendus dès l'ouverture de la ligne. Les Portes de Paris qui organisent déjà ces intermodalités vont subir des transformations profondes ; ainsi la suppression d'un passage souterrain Porte d'Italie ou la recomposition paysagère de la Porte de Versailles en sont deux exemples concrets. On doit, d'autre part, considérer que ces Portes, hier marquées par le trafic automobile, deviennent des places articulant Paris et les communes riveraines.

Place d'Italie, la suppression de la trémie permet de mettre en relation le square avec les quartiers de l'avenue d'Italie.

A Cité Universitaire, une vaste place met en relation, à partir des quais de tramway, la station du RER et l'accès à la Cité. La nuit, la mise en valeur des arbres est assurée par l'utilisation de sources d'éclairage blanches qui remplace les traditionnels éclairages jaunes. L'éclairage des stations est réalisé par de vastes toits lumineux. Le mobilier urbain des stations conçu par JM Wilmotte s'inscrit dans la conception de ce grand boulevard jardiné. La toiture lumineuse et les parois de verre sont discontinues afin d'intégrer les arbres sur les quais et d'éviter l'effet d'un espace trop fermé qui aurait coupé le boulevard en deux.

La prolongation attendue du Tramway des Maréchaux jusqu'à la Porte de la Chapelle va doter Paris d'un nouvel espace à vocation métropolitaine. Véritable couture entre Paris et les communes riveraines, ce projet amorce une transformation radicale de la partie dense de la région Ile de France.

FICHE TECHNIQUE

Les options d'aménagement retenues

- Plateforme centrale engazonnée
- 2 X 2 voies de circulation
- Trottoirs élargis accueillant les pistes cyclables
- Plantations renforcées et diversifiées
- Stations plantées
- Réfection totale des sols
- Redéfinition de l'éclairage public
- Requalification du mobilier urbain.

FINANCEMENT

Ville de Paris 30% 93.70 millions d'euros

RATP 27,5% 85.73 millions d'euros

Région Ile de France 26% 81.32 millions d'euros

Etat 46.5 % 50.76 millions d'euros

DONNEES

Longueur du tracé : 7.9 km

17 stations

21 rames de tramway

24 mn pour parcourir la ligne

4 mn entre chaque rame aux heures de pointe

Fonctionnement : de 5 h à 0H30.

Intermodalité :

5 lignes de métro (4, 7, 8, 12, 13)

18 lignes de bus parisiens

19 lignes de bus de banlieue

2 lignes de RER (B et C)

1 ligne de tramway T2 (extension jusqu'à la Porte de Versailles : 2007)

25% de réduction du trafic automobile

1 000 arbres plantés (12 nouvelles espèces) dont 97 en station

36 000 m² de plateforme engazonnée.