



RENCONTREZ LES ÉQUIPES DU TRAMWAY

Informez-vous sur le projet et posez vos questions...

Près de chez vous

i POINT INFO MOBILE

Sur tramway.paris.fr (7j/7, 24h/24)

Lieux, dates, horaires au 01 40 09 57 00 ou sur tramway.paris.fr

Au 01 40 09 57 00 (du lundi au vendredi, prix d'un appel local)



+ d'infos

INFO TRAM
01 40 09 57 00
Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe
tramway.paris.fr

MAIRIE DE PARIS
39 75 Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe
paris.fr

RATP
32 46
0,34 € la minute
ratp.fr



MAIRIE DE PARIS



DÉCEMBRE 2009 / N°3

DOSSIER PAGES 4/7

UNE NOUVELLE ÉTAPE POUR LE CHANTIER DU T3

À LA UNE PAGES 2/3
PRIORITÉ À L'INFORMATION DE PROXIMITÉ !

L'ACTU PAGE 8
LE T2 FAIT LE LIEN !

ZOOM SUR PAGES 10/11
LE STADE JULES LADOUMÈGUE SE TRANSFORME !

URBANISME PAGE 12
RÉAMÉNAGEMENT DES BERGES DU CANAL DE L'OURCQ



DECEMBRE 2009 / © PHOTO: DR. MAIRIE DE PARIS / RATP

PRIORITÉ À L'INFORMATION DE PROXIMITÉ !



Pour vous donner un accès encore plus facile à toutes les informations sur le tramway et répondre aux questions que vous vous posez, un dispositif spécifique est mis en place.

PRÈS DE CHEZ VOUS

Une équipe de proximité Ville de Paris/RATP ¹ vient à votre rencontre dans vos quartiers. Depuis début novembre, un bus aux couleurs du tramway ² s'installe dans une quinzaine d'emplacements différents, près des principales portes concernées par le prolongement du T3.

Au cours de ces permanences, vous pouvez communiquer avec l'équipe du Point Info Mobile, vous

procurer la documentation éditée (Mag, Info riverains, dépliants...) et découvrir le futur tracé grâce à l'exposition réalisée sur ce sujet. Les permanences du Point Info Mobile se poursuivront tout au long du chantier.

Vous pouvez consulter les lieux et dates de vos rendez-vous avec l'équipe dédiée sur le site Internet tramway.paris.fr et dans votre mairie d'arrondissement.

PAR TÉLÉPHONE

Autre élément du dispositif, un numéro d'appel Info Tramway vous est proposé tout au long du chantier.

En composant le 01 40 09 57 00 (prix d'un appel local) ³, du lundi au vendredi, vous pouvez obtenir l'information que vous recherchez sur l'avancement des travaux à proximité de votre domicile et sur l'ensemble du chantier.

L'ÉQUIPE DE PROXIMITÉ ET LES ÉLUS AU CONTACT DIRECT DES COMMERÇANTS

Les commerçants et artisans riverains des travaux du prolongement du T3 ont reçu en main propre le Guide d'information des professionnels, spécialement rédigé à leur intention. La distribution de ce guide a eu lieu, au cours de la seconde quinzaine d'octobre, en présence des Maires d'arrondissement ou de leurs adjoints ⁴ et des membres de la Mission Tramway. Un contact chaleureux et direct a ainsi pu se nouer entre les professionnels, les responsables locaux et les équipes chargées du projet d'extension du tramway. ●●●



Zoom

GUIDE D'INFORMATION DES PROFESSIONNELS

Ce guide d'une quarantaine de pages présente le projet d'extension du T3, la Commission de Règlement Amiable (CRA) et les autres mesures d'accompagnement mises en place pour soutenir les professionnels concernés par les travaux du T3. Il est complété par un dossier de demande d'indemnisation, qui peut être soumis à la CRA.

Les deux outils d'accompagnement de la vie économique sont téléchargeables dans l'espace « Professionnels » du site Internet tramway.paris.fr



Pierre Mongin,
Président-Directeur général
de la RATP

Il y a un an débutait le chantier du prolongement du T3 à l'est et au nord de Paris... Après les travaux de déviation de réseaux, une nouvelle phase s'annonce dès janvier 2010 avec les travaux de voirie et de plateforme de la future extension. Cette étape du chantier implique tout particulièrement la RATP qui a été choisie par la Ville de Paris, la Région et le STIF, comme maître d'ouvrage du système de transport et du site de maintenance et de remisage.

En tant que professionnel de l'ingénierie transport, la RATP a à cœur d'offrir aux Franciliens un système de transport de haute qualité, moderne et performant, alliant élégance, fiabilité et confort. À travers le tramway T3, notre entreprise va même plus loin en s'engageant dans une véritable démarche de développement durable : utilisation de panneaux photovoltaïques et de matériaux recyclés, traitement des eaux de lavage... De véritables solutions innovantes sont mises en œuvre pour que le T3 poursuive sa route dans le respect de l'environnement.

Afin de maintenir un service de qualité durant le chantier, la RATP veille chaque jour à la bonne marche de son réseau de bus. Notre entreprise travaille aussi en coopération avec la Ville de Paris au développement d'une communication de proximité avec les riverains et les professionnels présents sur le tracé du prolongement.

Par ailleurs, la RATP emploie et coordonne sur le chantier du T3 une centaine d'entreprises et ce, avec le souci permanent du respect des coûts et des délais.

Forte de ses 80 millions de voyageurs comptabilisés fin août 2009 sur le T3 Sud, notre entreprise se réjouit d'assurer l'exploitation de son futur prolongement et est convaincue que ce dernier rencontrera le même succès. Nous attendons en effet 165 000 voyageurs chaque jour sur le prolongement et la RATP veillera à faire de chaque trajet, un moment agréable. ”

DOSSIER

UNE NOUVELLE ÉTAPE POUR LE CHANTIER DU T3



Tandis que les travaux des concessionnaires de réseaux se poursuivent dans les temps impartis, de nouveaux « coups de pioche » seront donnés, en janvier prochain, pour les travaux de réalisation du tramway : aménagements urbains, plate-forme du tramway et ouvrages d'art. L'intervention simultanée de centaines de personnes nécessite une organisation exceptionnelle...

Un chantier gigantesque comme celui du prolongement du T3 nécessite une grande anticipation. Ainsi, dès avril 2007, les représentants de la Ville de Paris, de la RATP et des différentes entreprises concernées se sont réunis régulièrement autour d'Egis Rail.

Cette société, qui conçoit des projets de transport urbain ou ferroviaire et les fait réaliser, est chargée de la coordination générale des travaux du T3. « Il fallait planifier bien en amont toutes les interventions pour obtenir un ensemble cohérent », explique Jean-Pierre Titli, responsable de la mission de coordination technique.

Le calendrier des interventions, très détaillé et d'une compréhension difficile pour le néophyte, a été mis au point de juin à décembre 2008. Représentés par des couleurs distinctes, les différents chantiers s'échelonnent, sur quatre ans. En

janvier 2009, ce sont les quelques douze concessionnaires de réseaux souterrains qui ont ouvert le bal et ils quitteront les lieux fin 2010, sauf exception. D'ici là, ils auront dévié ou enfoui plus profondément leurs câbles et conduites sous la plate-forme du futur T3.

Les travaux les plus longs et les plus importants sont ceux effectués par le Service Technique de l'Eau et de l'Assainissement (STEA) et la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) car ces concessionnaires en profitent pour moderniser leurs équipements ou en créer de nouveaux.

En savoir +

QUI FAIT QUOI ?

Le chantier d'extension du T3 se réalise en co-maîtrise d'ouvrage entre la Ville de Paris et la RATP. Concrètement, la Ville de Paris est responsable des aménagements urbains et de voirie et la RATP des travaux de réalisation du système de transport, (plate-forme du tramway, stations et système d'alimentation électrique). Dans ce contexte, chacun des deux acteurs, Ville de Paris et RATP, définit le programme et l'enveloppe budgétaire pour la partie qui lui incombe et choisit ensuite ses prestataires. Le coordinateur technique intervient sous cette « co-direction » des travaux et coordonne également l'ensemble des réseaux impliqués. La Région Île-de-France est partenaire-financier du projet. Quant au STIF, il est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.



3

Questions à

Michel Galas,

Responsable Ingénierie Travaux à la Compagnie Parisienne du Chauffage Urbain

En quoi consistent les travaux de la CPCU ?

De la porte d'Ivry à la porte de Charenton ainsi qu'à la porte d'Aubervilliers, nous effectuons des travaux de déplacement de réseaux. À ces chantiers s'ajoutent les travaux d'extension du réseau vapeur de la porte de Charenton au quai de la Marne, dont une partie sur le périmètre du chantier du T3. Nous avons également d'autres chantiers CPCU sur le boulevard Macdonald, liés au projet d'aménagement de Paris Nord Est.

Une partie de vos canalisations va être installée à l'aide de tunneliers. Pourquoi ?

Le sous-sol était encombré par les ouvrages des autres concessionnaires. Nous étions donc obligés de percer jusqu'à 26 m de profondeur. En outre, le Service Technique de l'Eau et de l'Assainissement devait effectuer des travaux importants, ce qui nous empêchait d'avancer parallèlement dans les mêmes secteurs. Pour ces raisons, nous avons opté pour la solution des tunneliers, des engins qui creusent des tunnels à des profondeurs importantes. L'un a été introduit le 12 août dernier à la porte Dorée et va creuser une galerie de 3 m de diamètre jusqu'à la porte de Charenton, soit sur 820 m de long. L'autre va être introduit fin décembre à la porte de Vincennes pour ressortir à la porte de Bagnole, 2,1 km plus loin.

Quelle va être la durée de ces travaux ?

Les travaux de tunnelier vont durer jusqu'en février 2010 pour le secteur porte Dorée-porte de Charenton et jusqu'à la mi 2011 pour le secteur porte de Vincennes- porte de Bagnole . Après cette étape, viendra la pose des canalisations dans ces galeries, jusqu'en septembre 2010 pour le premier chantier et jusqu'à fin 2011 pour le deuxième. Ces travaux sont plus longs, mais ils ont l'avantage d'être menés en sous-sol et donc de n'entraîner aucune nuisance pour les riverains.

“
Tout est fait pour limiter au mieux les nuisances pour les riverains, commerçants et usagers des Maréchaux...”

3

Questions à

Hervé Biraud,

Responsable de la gestion de la voirie
à la Mission Tramway de la Ville de Paris

Quel est le rôle de la cellule que vous dirigez ?

Pour réaliser des travaux en zone urbaine dense, comme c'est le cas à Paris, il faut précéder les interventions en délimitant des zones de travaux. Par dérogation aux usages, afin d'assurer une bonne homogénéité et une meilleure lisibilité de ces emprises, c'est la Mairie de Paris, par le biais de ses prestataires, qui pose, déplace, et retire les emprises mises à disposition des entreprises qui réalisent les travaux, pour les déviations de réseaux dans un premier temps, puis pour le système de transport et son insertion urbaine. Dans ce cadre, j'anime une équipe de quatre personnes, dont la mission est d'assurer, sur le périmètre opérationnel du projet, la gestion du domaine public durant toutes les phases du chantier. Cette équipe vérifie notamment que la sécurité des usagers de la voirie (piétons, cyclistes, automobilistes...) est assurée en toute circonstance. Elle contribue également à la détection des petites anomalies, et fait procéder aux corrections nécessaires. Elle a enfin un rôle de « facilitateur » entre les différents acteurs du projet, dont les contraintes sont parfois contradictoires.

Qui décide de l'emplacement de ces emprises ?

Le coordinateur général du projet d'extension du tramway T3, Egis Rail, émet (sur la base des besoins qui sont exprimés par les maîtres d'œuvre) des propositions d'emprises de travaux. Ces propositions sont examinées, environ un mois et demi avant le début des travaux, par un comité de circulation spécifiquement créé pour le projet. Il est composé de représentants de la Préfecture de Police, de la brigade des sapeurs pompiers, de la RATP bus, des maîtres d'œuvre, d'Egis Rail et de notre service. Des conférences sur place sont organisées avec les mêmes acteurs, en présence de représentants des mairies d'arrondissement concernées, pour étudier plus en détail chaque situation. Nous avons ainsi un comité de circulation par semaine auquel s'ajoutent des conférences sur place, secteur par secteur.

Quels sont les aspects sur lesquels vous êtes le plus vigilants ?

Nous essayons de perturber le moins possible le cheminement des piétons et notamment celui des enfants. Lorsque des modifications sont nécessaires, nous les accompagnons par un guidage, une signalétique spécifique. Nous nous assurons, en outre, de l'accès des sapeurs pompiers à l'ensemble des équipements et des immeubles, en cas de nécessité. Nous nous prononçons, enfin, sur le report des arrêts de bus en ayant pour objectif de gêner au minimum les voyageurs.



→ À partir de février 2010, les premiers travaux de voirie, de réalisation de la plateforme ainsi que la réalisation des ouvrages d'art nécessaires à la circulation du futur tramway commencent.

Il s'agit tout d'abord de réaliser le terrassement, c'est-à-dire creuser la chaussée sur une profondeur de 50 cm, puis de préparer les nouveaux espaces dédiés aux véhicules, aux piétons et aux cyclistes et enfin de réaliser la plate-forme où circulera le tramway.

Ces travaux se dérouleront simultanément sur toute la longueur du tracé afin d'en réduire la durée. Ils sont organisés sur le même principe, avec comme objectif principal la sécurité des usagers des quartiers concernés.

LES TROIS PHASES LONGITUDINALES DU CHANTIER :

» il débutera sur un côté des boulevards, à la fois sur le trottoir et une partie de la chaussée,

» puis sur la zone centrale de la chaussée,

» et enfin sur l'autre côté des boulevards et le reste de la chaussée. Cette disposition permet de garder deux voies de circulation automobile dans chaque sens pour chaque période d'intervention.

Pour la réalisation des points particuliers que sont les ouvrages d'art (ponts, comblement des passages souterrains, etc...) les chantiers seront organisés localement en tenant compte de la vie de chaque quartier. Pendant toute la durée du chantier, l'accès aux commerces, aux habitations et aux établissements publics sera maintenu.

Tandis que, sur certains secteurs du tracé, des travaux de voirie seront encore en cours, les premiers rails du tramway seront posés porte de la Villette en novembre 2010.

« Comme un seul rail mesure 18 mètres, commente Jean-Philippe Huet, chef du projet du prolongement du T3 à la RATP, un chantier de pose occupe une bonne centaine de mètres... ».

Pour mener à bien tous ces travaux, plusieurs centaines d'ouvriers sont

mobilisés tout au long des 14,5 kms du futur tracé. « Toutes les entreprises du BTP d'Île-de-France sont présentes sur le chantier ! », indique Francis Maquennehan, (STEA).

Les équipes doivent faire face à une multitude d'imprévus, comme par exemple en creusant les tranchées, les concessionnaires des réseaux ont eu parfois la surprise de découvrir que les installations à déplacer n'étaient pas exactement situées là où les relevés l'indiquaient...

Aux réunions régulières qui ponctuent le chantier, s'ajoutent alors des rencontres spécifiques au cours desquelles le coordinateur technique résout, avec les entreprises concernées, les difficultés qui peuvent surgir à tout moment et qui ne doivent, en aucun cas, remettre en question le respect du calendrier.

ADAPTATION DES LIGNES DE BUS

Les lignes de bus empruntant les Maréchaux ou croisant les zones de chantier sont maintenues. Leur adaptation fait l'objet d'un



1000

emprises pour les travaux de réseaux

30 km

de barrières pendant les travaux de réseaux

500

supports de feux provisoires installés aux quelques 50 carrefours



travail quotidien et les informations concernant les perturbations sont affichées dans les bus ou aux points d'arrêt.

Les modifications de circulation sont programmées et annoncées par les supports d'information (infos riverains ou info flash) dédiées au chantier du T3 et accompagnées par l'équipe information de proximité.

La totalité des informations est en permanence consultable sur le site internet du projet : www.tramway.paris.fr ●●●

66

Améliorer le maillage des transports collectifs, favoriser les circulations douces et embellir la ville. ”

LE T2 FAIT LE LIEN !



Depuis le 21 novembre la ligne T2 arrive à la Porte de Versailles et relie la Défense à Paris en 32 minutes.

Sur une distance de 2,3 km, quatre nouvelles stations ont été créées, offrant une correspondance avec le tramway T3 à la station Porte de Versailles / Parc des Expositions. Les

voyageurs pourront se rendre à la Défense en 32 minutes seulement !

La ligne prolongée est exploitée par la RATP. La Mairie de Paris a réalisé l'ensemble des aménagements urbains sur la partie parisienne du nouveau parcours.

À titre d'exemple, 200 arbres et arbustes ont été plantés sur le trajet. La porte de Sèvres bénéficie désormais d'un parvis piéton avec un aménagement cyclable et des zones de stationnement pour les deux-roues.



EN BREF...

TRAVAUX LA DESCENTE DU TUNNELIER !

Chantier impressionnant que celui du tunnelier, introduit le 12 août dernier à la porte Dorée par la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU). À une vingtaine de mètres de profondeur, l'engin dénommé « Sophie » permet de creuser une galerie de 3 m de diamètre jusqu'à la porte de Charenton. Sa progression est de 2 à 4 m par jour, selon les difficultés rencontrées. Une fois cette étape terminée, les nouvelles canalisations seront installées dans cette galerie. Un second tunnel est également en chantier entre la porte de Vincennes et la porte de Bagnolet.



Entretien



Entretien avec ...

Ghislaine Geffroy,

Directrice de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris

Que signifie aujourd'hui, accompagner un chantier d'envergure comme celui du prolongement du T3 ?

Nous devons faire en sorte que les nuisances engendrées soient les plus faibles possible tout en respectant les contraintes techniques, de planning et de budget. Qu'il s'agisse d'un petit ou d'un grand chantier, la démarche est d'ailleurs la même. L'objectif est que les riverains et les usagers soient informés de la durée et des raisons des travaux ainsi que du projet dans sa globalité. Il n'y a rien de pire que de ne pas savoir ! Pour cela, nous savons que nous pouvons compter sur les élus locaux et intensifier l'information de proximité. C'est ce que fait, par

exemple, le véhicule d'information « Point Info Mobile » avec ses équipes qui sillonnent le tracé du futur prolongement de la ligne T3 pour être au plus près des usagers. L'autre axe d'accompagnement du chantier, avec l'information, est la sécurité. C'est un élément fondamental. Il s'agit de mettre en œuvre tous les moyens pour assurer la sécurité des usagers à l'extérieur du chantier, mais aussi celle des ouvriers qui travaillent à l'intérieur des emprises.

Avec les travaux de voirie, le chantier entame une nouvelle étape. Qu'est-ce que cela implique ?

Une fois les travaux des concessionnaires terminés, nous entrerons dans le vif du sujet, avec des chantiers qui s'étendront de part et d'autre des façades, sur la largeur complète des boulevards pendant deux ans et demi. Il n'y aura pas un cm² où nous n'interviendrons pas ! Nous serons directement les maîtres d'ouvrage, mais avec des contraintes identiques de respect de la vie de proximité. Tout est organisé pour

que le chantier soit bien tenu, que les commerces soient accessibles et continuent à se faire livrer, que les élèves puissent aller à l'école en toute sécurité. La propreté devra aussi être respectée. Nous ferons en sorte que les entreprises nettoient les emprises, nous allons supprimer les poubelles et les remplacer par des dispositifs provisoires. Nous ne pouvons pas demander aux gens d'être propres si nous ne leur donnons pas les moyens de l'être. C'est une question de bon sens.

Qu'en est-il du stationnement ?

Sur les boulevards des Maréchaux, il y avait peu de places de stationnement, tolérées ou autorisées. Pour des raisons de sécurité, nous sommes obligés, pendant la phase chantier, de limiter ces places. Cette période sera difficile, nous en sommes conscients, mais nous essaierons de traiter localement les demandes des résidents et des commerces pour améliorer l'offre. Mais nous ne pourrions pas avoir le même niveau de service.

Vous avez supervisé les travaux du T3 Sud. Quels enseignements en avez-vous tirés ?

Notre expérience nous a permis d'identifier les moments difficiles et nous savons les anticiper en insistant sur l'information. La ville change. Beaucoup de chantiers sont menés à Paris pour améliorer la vie quotidienne. À côté des petits travaux, il y a des transformations plus importantes, comme celles qui sont prévues place de Clichy et bientôt, place de la République. Avec l'extension du T3, nous construisons la ville de demain en deux ans et demi seulement. Il ne s'agit pas seulement de construire un nouveau mode de transport, mais de modifier le paysage urbain, de créer de la ville sur un secteur périphérique. Le tramway constitue l'épine dorsale de l'aménagement urbain. Cette période est difficile, nous le savons, mais nous savons aussi que ces mauvais souvenirs s'oublient rapidement. Qui se souvient aujourd'hui de ce qu'étaient les Maréchaux Sud avant l'arrivée du tramway ?

RÉSEAUX

UN PROCÉDÉ SIMPLE, MAIS EFFICACE POUR PROTÉGER LES CANALISATIONS

Pourquoi des panneaux en bois sont-ils posés sommairement sur des tuyaux pendant les travaux des concessionnaires ? C'est un procédé simple, mais efficace, que la Compagnie Parisienne du Chauffage Urbain (CPCU) utilise depuis plusieurs années sur ses chantiers pour protéger ses conduites de vapeur des eaux de pluie. Au contact de l'eau, des fumées peuvent, en effet, se former sur les canalisations où circule de la vapeur atteignant 250°. Ce phénomène est impressionnant mais sans danger.

AMÉNAGEMENTS URBAINS

SECTEUR MACDONALD EOLE EVANGILE : LES TRAVAUX ONT COMMENCÉ

Un grand chantier s'est ouvert au 223 boulevard Macdonald, à l'angle de la rue d'Aubervilliers. C'est là qu'ont démarré, en novembre dernier, les travaux de démolition du bâtiment dit de l'Envol. Il s'agit de la première étape de l'immense chantier de reconversion des entrepôts Macdonald, le plus long bâtiment de Paris (617 m) en un nouveau quartier parisien, constitué de logements, bureaux, activités, commerces et équipements. La rue d'Aubervilliers sera élargie et un terre plein central sera planté dans la continuité de l'avenue de la porte d'Aubervilliers. Le T3 rejoindra la future gare du RER E et le futur tram Y reliant Paris à Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse. Ce secteur deviendra ainsi un pôle intermodal de première importance à l'échelle régionale.



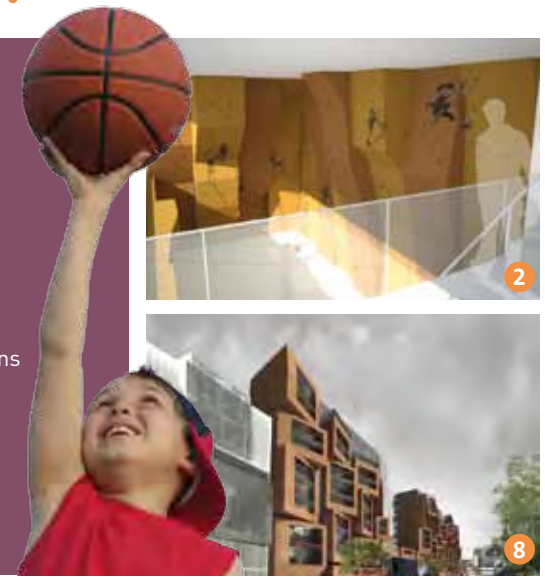
- 1 Accès principal
- 2 Nouveau gymnase comprenant un mur d'escalade
- 3 Atelier de maintenance du tramway
- 4 Panneaux photovoltaïques
- 5 Plateau sportif polyvalent
- 6 Courts de tennis couverts
- 7 Terrain de grands jeux
- 8 Logements étudiants

Où pratiquer votre sport pendant les travaux ?

Football : parc interdépartemental de Bobigny et stade Nelson Mandela, en Seine-Saint-Denis.

Tennis : les courts du TEP Barbanègre et le centre des Sept Arpents, dans le 19^e, aux Tennis La Faluère dans le 12^e, et Déjerine, dans le 20^e.

Scolaires : les activités sportives des lycéens sont maintenues dans la partie sud du stade tandis que celles des collégiens sont redéployées aux TEP Reverdy, Barbanègre et Curial, dans le 19^e, et au Parc interdépartemental de Bobigny, en Seine-Saint-Denis.



LE STADE JULES LADOUMÈGUE SE TRANSFORME !

ZOOM SUR

Avec la construction du site de maintenance et de remisage des rames du T3, d'installations sportives et d'une résidence étudiante, le stade Jules Ladoumègue se modernise. L'arrivée du tramway accélère ainsi le processus de transformation du secteur.

RECORD DE CHANTIERS POUR LE STADE JULES LADOUMÈGUE !

Dès janvier prochain, un chantier complexe s'ouvre dans la partie Nord du stade Jules Ladoumègue.

Après le démontage, l'été dernier, de toutes les installations situées dans ce secteur et la réalisation d'un mur de soutènement du talus du périphérique, une base vie est construite pour accueillir les dizaines d'ouvriers qui vont entamer les travaux en février. Trois chantiers vont se dérouler simultanément tandis que les travaux de voirie se poursuivront à l'extérieur de l'établissement.

La partie Sud du stade restera ouverte, pendant ce temps, aux sportifs, avec son gymnase, son terrain d'honneur et sa piste d'athlétisme...

LE NOUVEAU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE DU T3

Ce site de maintenance et de remisage est constitué d'un atelier d'entretien et d'une zone de stationnement des tramways.

L'atelier permettra au personnel de la RATP d'intervenir, grâce à des voies sur pilotis et à des passerelles, sous les rames ou sur leur toit, pour des opérations de démontage et de remplacement de pièces. Dans cette partie, le matériel sera également stocké et les bureaux du personnel seront hébergés. Quant à la partie stationnement, elle est dimensionnée pour recevoir à terme 50 tramways si la ligne T3 se prolongeait jusqu'à la porte Maillot ou s'il était décidé de renforcer l'offre sur la ligne existante. La construction du site de maintenance et de remisage sera terminée fin 2011.

avec une tribune de 100 spectateurs et un espace de remise en forme comprenant une salle de danse et de gymnastique, une salle de musculation et quatre terrains de squash. Les nouveaux équipements sportifs seront ouverts en septembre 2013. En fonction des différents créneaux horaires, ils seront à la disposition des groupes scolaires, des associations ainsi que des sportifs individuels, dont, bien sûr, les étudiants de la future résidence universitaire, troisième chantier du stade...

185 NOUVEAUX LOGEMENTS ÉTUDIANTS

Situé entre le nouveau bâtiment et le canal de l'Ourcq sur une petite bande de 11 m de large sur 150 m de long, le bâtiment comprendra 185 logements. Il sera prêt fin 2011.

LES FUTURS ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

Quant à la partie des équipements sportifs, elle est située au-dessus du site de maintenance et de remisage. Elle se compose de deux terrains de grands jeux qui existaient préalablement à la place du bâtiment, tout comme les six courts de tennis découverts, qui sont dorénavant couverts. À ces équipements s'ajoutent des installations nouvelles : un plateau sportif polyvalent (handball, basketball, volleyball), deux courts de tennis découverts, un mur artificiel d'escalade, une salle multisports

En savoir +

Le site Ladoumègue sous le signe du développement durable

Le nouveau bâtiment qui abrite le site de maintenance et de remisage de la RATP est construit dans le respect du développement durable.

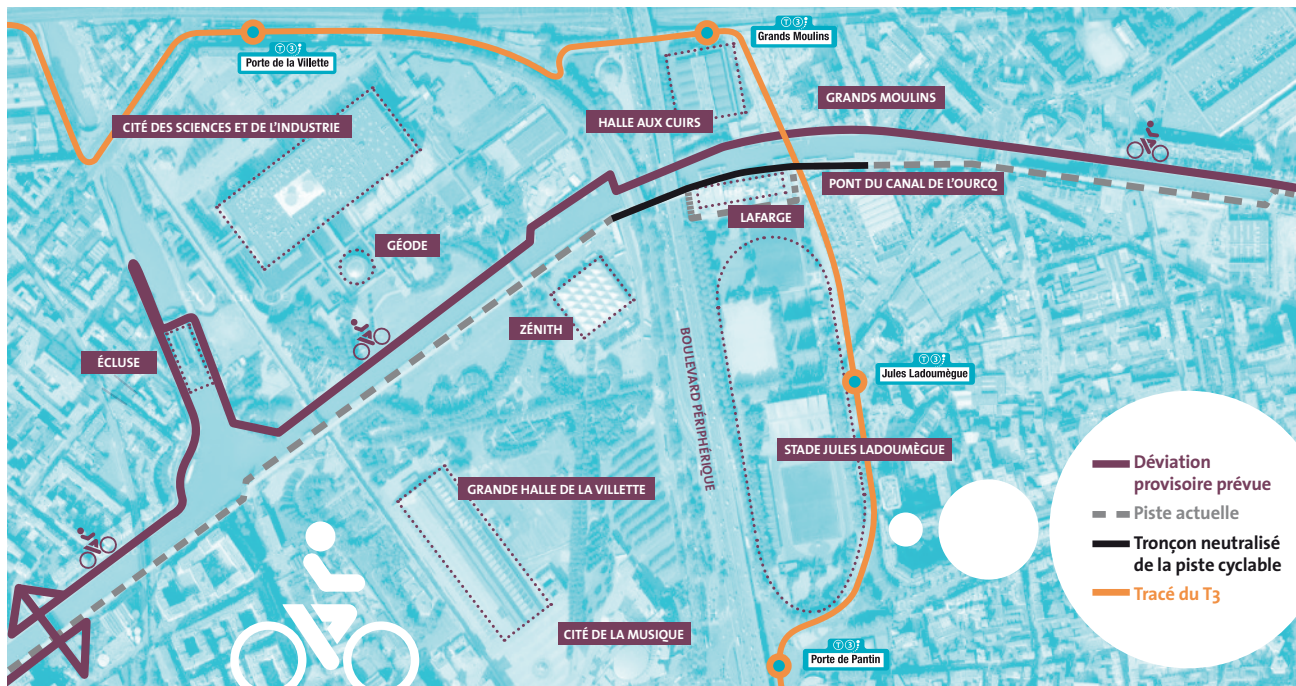
Ainsi, sa consommation énergétique sera limitée. le chauffage de l'atelier s'effectuera à plus de 90% par pompe à chaleur géothermique, système qui consiste à extraire et exploiter la température du sous-sol indépendamment des conditions climatiques.

En outre, des panneaux photovoltaïques vont être posés sur environ 900 m² de toiture, ce qui permettra de produire une énergie renouvelable. La toiture sera partiellement végétalisée, ce qui, outre son intérêt esthétique, apportera une isolation thermique appréciable. D'autre part, l'eau servant au nettoyage des trams sera recyclée à 80 %, ce qui représente une économie non négligeable lorsqu'on sait que les tramways sont, en général, lavés au moins deux fois par semaine.



+ d'infos sur le site thématique du stade Ladoumègue : tramway.paris.fr

DÉVIATION DES PISTES CYCLABLES ET PIÉTONS PENDANT LES TRAVAUX



URBANISME

RÉAMÉNAGEMENT DES BERGES DU CANAL DE L'OURCQ

Depuis mi-novembre, la piste cyclable située sur la berge Sud du canal de l'Ourcq, est déviée sur la berge Nord.

Dans ce secteur, d'importants travaux liés au prolongement du tramway T3 sont en cours. Début 2010, commencera la construction du pont du canal de l'Ourcq qu'empruntera le Tram T3 pour franchir le canal et desservir les Grands Moulins de Pantin.

Ouvrage majeur du projet de prolongement du T3, ce nouveau pont se trouve au cœur d'un paysage et d'un patrimoine industriel en complète mutation. C'est tout un nouveau paysage urbain qui sera proposé aux riverains avec une cimenterie nouvelle, un stade Jules Ladoumègue plus moderne offrant davantage d'activités sportives et une nouvelle piste cyclable le long des berges du canal de l'Ourcq.

Calendrier

- De mi-novembre à décembre 2009 : démolition des bassins de décantation de la cimenterie Lafarge
- De début 2010 à mai 2011 : construction du pont du canal de l'Ourcq
- Début 2011 : début des travaux d'aménagement de la piste cyclable
- Fin 2011 : fin des travaux de voirie
- Fin 2012 : inauguration et mise en service du T3 Ouverture de la station « Grands Moulins/Gare de Pantin-RER ».



- 1 2 3 Pont du Canal de l'Ourcq
- 1 3 Grands Moulins de Pantin
- 4 Cimenterie Lafarge
- 5 Stade Jules Ladoumègue



TRANSPORTS

NOUVELLE ORGANISATION DES LIGNES DE BUS

PC3 75 PC2

PENDANT LES TRAVAUX

À partir de janvier 2010, les lignes de bus PC2, PC3 et 75 s'adaptent au chantier du prolongement du T3 pour que vos déplacements s'effectuent dans les meilleures conditions possibles.

- >> La ligne de bus PC2 est déviée par le boulevard périphérique de la porte de Pantin vers la porte de la Villette
- >> De la porte de la Villette vers la porte des Lilas, la ligne de bus PC3 est coupée. Les dessertes sont assurées par le bus PC2, l'itinéraire et les arrêts restent inchangés
- >> La ligne de bus 75 ne dessert plus, les arrêts « Porte de Pantin-Cité de la Musique » et « Porte de la Villette ».
- Le bus PC2 assure la continuité
- >> Le terminus de la ligne de bus 75 est déplacé rue de la Marseillaise

Pour en savoir plus : tramway.paris.fr rubrique « Perturbations bus »

PROXIMITÉ

UNE STATION VÉLIB' MOBILE PORTE DE LA VILLETTE

Depuis la mi-novembre, une station Vélib' mobile a été installée porte de la Villette, à proximité de la gare routière provisoire, à la demande de la Ville de Paris. Il fallait, en effet, conserver le maillage des stations Vélib' pendant le chantier du T3 et répondre ainsi aux demandes des utilisateurs. Cette station propose vingt bicyclettes à la location.

Pour en savoir plus : velib.paris.fr

SÉCURITÉ



QUELLE CONDUITE AUX ABORDS DU CHANTIER T3 ?

Derrière chaque emprise de chantier des hommes et des femmes travaillent pour vous. Pour leur sécurité respectez la limitation de vitesse, de jour comme de nuit !

EN BREF...

CHANTIER UNE GRUE INSTALLÉE PORTE DORÉE

La grue installée par la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU) porte Dorée n'échappe à aucun regard... C'est la seule grue à tour fixe, c'est-à-dire érigée sur une tour, du chantier du T3. Elle sert à soulever tous les déblais qu'extrait le tunnelier. Celui-ci a pour mission de percer la galerie souterraine qui va accueillir les nouvelles canalisations. Montée sur un socle en béton, lui-même entouré de charges en béton, la grue métallique a été installée dans le respect de toutes les mesures de sécurité. La journée, son bras supérieur est bridé par un système de calage électronique, l'empêchant de dépasser les zones autorisées par la préfecture de police tandis que, la nuit, la flèche est laissée en girouette pour ne pas offrir de résistance au vent.

MODE DE TRANSPORT MOINS D'ÉMISSIONS DE CO²

Une réduction de 7 200 tonnes de CO² par rapport à une solution classique : c'est la première estimation de l'impact environnemental du tramway. Une amélioration obtenue non seulement grâce au choix du mode de transport mais également grâce à l'ensemble de la politique de développement durable mise en place.

ENVIRONNEMENT LES ARBRES PROTÉGÉS SUR LES CHANTIERS



Vous avez certainement remarqué les troncs des arbres entourés de planches en bois, dans les emprises des chantiers du T3. C'est pour les protéger d'éventuelles dégradations pendant les travaux. C'est également pour éviter les chocs sur les troncs et les branches que les personnels conduisant des engins de terrassement ou de maintenance sont spécialement formés. Ces obligations, à la charge des entreprises du chantier, sont contenues dans le protocole de bonne tenue des chantiers, signé en novembre 2008, entre les Directions de la Voirie et des Déplacements, la Direction des Espaces Verts et de l'Écologie de la Ville de Paris et la Fédération Régionale des Travaux Publics. Il témoigne de la volonté commune de la collectivité et des entreprises de travaux publics d'améliorer l'aspect des chantiers et de prendre en compte l'environnement.

Découvrez la calculette T3 éco-déplacement

Calculez l'impact de vos déplacements quotidiens sur l'environnement et sur vos dépenses sur tramway.paris.fr dans la rubrique « Environnement ».



PROJET ARTISTIQUE



Battledress/collection du FMAC, Paris

LES AQUARELLES DU T3

Yvan Salomone est l'un des quatre artistes qui vont mettre en œuvre une vision de la transformation de l'Est parisien au cours du chantier du T3. Ses œuvres, des aquarelles de grands formats, seront, elles aussi, exposées en mairies d'arrondissement, au Pavillon de l'Arsenal, au Carré Baudoin...

Depuis dix-huit ans, Yvan Salomone dessine des centaines d'aquarelles du format des diapositives ou des pellicules que nos grands-parents projetaient sur le mur de leur cuisine. Il ne s'agit pas de souvenirs de vacances, mais de territoires en mouvement, en déshérence, d'espaces portuaires ou urbains revisités par son esthétique.

Aujourd'hui, Yvan Salomone qui vit et travaille à Saint-Malo, pose ses appareils photographiques et ses pinceaux à Paris pour être tout au long du chantier du T3 le témoin « du chaos, du bouleversement et du renouveau des Maréchaux », comme le résume Christian Bernard, directeur artistique du projet.

Yvan Salomone a donc commencé à observer, regarder l'Est de la ville bouger, évoluer. Des clichés qu'il réalise, il va en sélectionner puis modifier 32 en quatre ans. « Je rendrai témoignage de ce grand chantier à raison de 8 aquarelles par an. » Le recours à l'aquarelle n'est-il pas dépassé compte tenu des facilités

que procurent les nouvelles technologies ? Pas du tout pour Yvan Salomone. « Cette technique me permet de réinterpréter les documents que je saisis. Mon travail consiste à essayer d'entrer dans le paysage, d'en dégager des éléments qui lui donnent un visage. » Le résultat est original. Ce n'est ni de la photo ni de la peinture réaliste. « J'utilise la couleur pour donner plus de brillance aux éléments qui m'intéressent dans le document, pour accentuer certaines parties. La couleur est un outil qui indique un chemin de lecture. »

“ La couleur est un outil qui indique un chemin de lecture. ”

+ d'infos sur la démarche artistique dans la rubrique dédiée sur tramway.paris.fr

PÉDAGOGIE

LE CHANTIER DU T3 EXPLIQUÉ AUX ÉCOLIERS

Après avoir diffusé début octobre un numéro spécial de Mon Quotidien auprès des jeunes Franciliens de 8 à 12 ans, le chantier du tramway revient dans les écoles primaires parisiennes.

Un kit pédagogique, composé d'un poster grand format ① et d'un livret support de cours ②, est envoyé aux instituteurs de CM1/CM2 des 5 arrondissements concernés par le prolongement du tramway T3 (13^e, 12^e, 20^e, 19^e et 18^e). S'ils abordent avant tout les questions de sécurité aux abords d'un chantier, ils permettent aussi d'aller plus loin en évoquant des notions telles que le partage harmonieux de l'espace public, la place des transports dans les déplacements urbains, le développement durable... Le tout de manière ludique et conviviale !

Au programme, des vacances studieuses pour les enseignants, qui pourront exploiter ce nouvel outil pédagogique dès début 2010, alors que le chantier entrera dans une nouvelle étape : celle des travaux liés au système de transport et aux aménagements urbains (voir dossier en page 4).

Outils téléchargeables sur tramway.paris.fr

JEU CONCOURS

ILS ONT JOUÉ, ILS ONT GAGNÉ !

Près de 50 lauréats ont répondu présents à l'invitation des partenaires du tramway T3 ce mercredi 2 décembre 2009. Après une studieuse visite guidée de l'Hôtel de Ville de Paris, place aux réjouissances avec la remise des lots aux gagnants dans le salon Georges Bertrand !

« Nous sommes fiers de constater que l'objectif ait été atteint. Au-delà de l'aspect ludique et agréable, force est de constater que plus de 100 000 franciliens se sont connectés au portail internet tramway.paris.fr, et ont montré de la curiosité pour le projet bien au-delà des pages dédiées au jeu concours. Le nombre de questions posées sur le

projet a lui aussi fortement augmenté pendant cette période » a précisé Annick Lepetit, adjointe au Maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, avant de remettre leurs lots aux heureux gagnants. Clés USB, parapluies et baladeurs MP3 ont été remis aux lauréats de chaque semaine. Les séjours CAP

France, labellisés tourisme responsable, et les ordinateurs portables ont, quant à eux, ravi les grands gagnants du tirage final !

La fréquentation du site Internet tramway.paris.fr a été multipliée par 6, depuis septembre 2009.

Les gagnants du jeu concours présents lors de la cérémonie de remise de lots à l'Hôtel de Ville de Paris. En présence d'Annick Lepetit, adjointe chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, de Frédéric Dupouy, directeur de l'agence de développement pour Paris et d'Henri Savornin, Président de la Fédération CAP France (partenaire du jeu concours, et qui offrait 2 voyages et 2 week-ends).

