

TRAMWAY



à Porte Dauphine

DÉPARTEMENT CONCERNÉ : 75

CORRESPONDANCES EXISTANTES : RER E M 12

CORRESPONDANCES À VENIR :

À l'horizon de son prolongement à Porte d'Asnières :

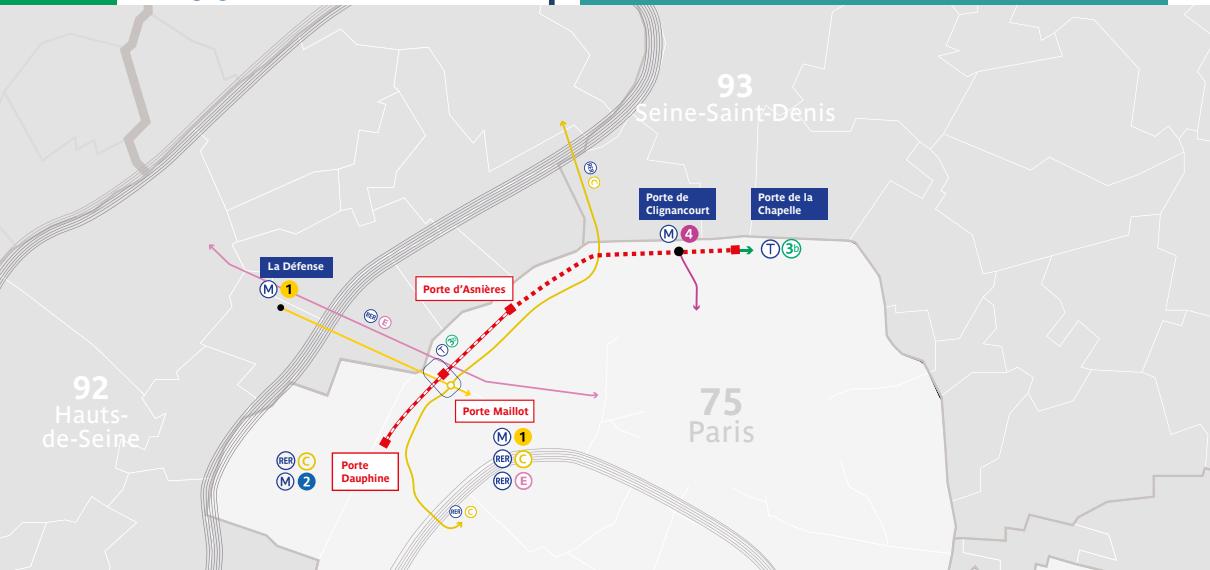
(M) 4 13

Après prolongement à Porte Maillot ou à Porte Dauphine :

RER C E M 1 3

Dans le cas d'un prolongement à Porte Dauphine :

(M) 2



LE PROJET

Dans la continuité des infrastructures réalisées et successivement mises en service en 2006 (Pont du Garigliano-Porte d'Ivry) et 2012 (Porte d'Ivry-Porte de la Chapelle), puis prochainement mises en service en 2018 Porte de la Chapelle-Porte d'Asnières ; le tramway T3 poursuit sa route et son avancée dans la Ville de Paris, affirmant par là-même son rôle de rocade et de maillage du réseau structurant francilien.

Le prolongement du T3b à la Porte Dauphine est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), approuvé par le Conseil régional le 18 octobre 2013. Le Contrat de Plan État Région Île-de-France (CPER) 2015-2020 a par ailleurs reconnu l'intérêt de ce prolongement en l'inscrivant dans son volet mobilité multimodale.



LES BÉNÉFICES VOYAGEURS

OFFRE

Ce prolongement permettra de renforcer le maillage du réseau structurant, en se connectant au RER C, au prolongement du RER E à l'ouest (EOLE), ainsi qu'à 3 lignes de métro.



LES BÉNÉFICES VOYAGEURS

INTÉGRATION URBAINE

La réalisation du prolongement ouest du tramway T3 a pour objectif de proposer une desserte en transport en commun efficace et accessible à tous sur la section Nord-Ouest de la rocade parisienne.

Le prolongement du tramway à l'Ouest vient irriguer des secteurs extrêmement denses en population et en emploi, aujourd'hui desservis par les lignes de bus de petite ceinture (PC1 et PC3). Ce prolongement dessert le secteur majeur et stratégique de la **Porte Maillot, pôle métropolitain de premier ordre** contribuant au rayonnement international de Paris dans le champ économique et le tourisme d'affaire.

Le projet participe à la **mutation profonde du secteur de la Porte Maillot**, qui fait l'objet de réflexions d'aménagement (**extension du Palais des Congrès et reconfiguration de l'anneau routier**) par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) et la Ville de Paris.

Le T3b desservira également l'université Paris Dauphine.



LES ACTEURS

La conduite des études est assurée par IDFM et la Ville de Paris :

- **IDFM** – l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France – conduit les études pour l'élaboration du DOCP et conduira les études de schéma de principe relatives au système de transport;
- **La Ville de Paris** a la charge d'organiser la concertation préalable, et conduira les études de Schéma de Principe relatives à l'insertion urbaine, elle coordonne la réalisation du Schéma de Principe ainsi que le dossier d'enquête publique.

Ils ont pour partenaires :

- La Ville de Paris
- **Les financeurs du projet :**
L'État, la Région Île-de-France.
- **Les acteurs locaux :**
Le 16^e et le 17^e arrondissement de Paris, la commune de Levallois-Perret, la commune de Neuilly-sur-Seine, le département des Hauts-de-Seine (92).

LE CALENDRIER

Les principales étapes



7 OCTOBRE 2015

Le DOCP a été approuvé par le Conseil d'Administration d'IDFM

Le DOCP a été approuvé par le Conseil d'Administration d'IDFM le 7 octobre 2015.

La concertation a eu lieu du 18 janvier au 21 février 2016. La définition du projet sera affinée au cours de phases d'études de plus en plus précises :

- Le Schéma de Principe
- L'enquête publique
- L'étude d'impact et les études AVP
- Les études PRO
- La consultation des entreprises
- La réalisation des travaux
- Les essais et la marche à blanc
- La formation et la mise en service

Le planning des études et de réalisation du prolongement de la ligne T3 à l'Ouest pourra varier selon la variante finalement retenue.

18 JANVIER-21 FÉVRIER 2016

Concertation



LE COÛT ET LES FINANCIEMENTS DU PROJET

L'INFRASTRUCTURE

Le coût d'investissement du projet hors matériel roulant est estimé à 205 M€.

Les financeurs du projet

Le financement du projet est assuré par :

- **La Ville de Paris**
- **L'État**
- **La Région Île-de-France**

LE MATÉRIEL ROULANT

Le coût d'acquisition du matériel roulant est estimé à **28 M€ HT** CE 04/2015 (8 rames).

L'EXPLOITATION

Le coût d'exploitation sera financé à 100 % par IDFM.