



DOSSIER

Et si on parlait énergie ?



PRÈS DE CHEZ VOUS

Exposition : « Les femmes et les hommes du Tramway »



VIE ÉCONOMIQUE

Bienvenue aux nouveaux commerçants !



RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Le réseau de tramway s'étend

LE JOURNAL DU

JUILLET - SEPTEMBRE 2005 N° 11

TRAMWAY

EDITO

Le tramway « en route » vers Paris !

Dès septembre prochain, la première rame du tramway arrivera dans la capitale. Dès cet automne, on pourra la voir faire ses essais dans le 15^e arrondissement, sur le premier tronçon achevé. Et dès la fin 2006 la ligne sera mise en service.



D'ici là, que de travail aura été accompli ! L'aménagement de la ligne de tramway ①③ entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Ivry constitue le plus important projet lancé à Paris depuis la réalisation du boulevard périphérique dans les années 60 : plus de 1000 arbres plantés et 36 000m² de gazon, élargissement des trottoirs, aménagement de pistes cyclables, modernisation complète de l'éclairage, implantation de la plate-forme du tramway et aménagement des stations...

Les Maréchaux vont ressortir de cette cure de jouvence totalement transformés, embellis et apaisés. Les riverains et les commerçants seront les premiers bénéficiaires de cette métamorphose, synonyme de qualité de vie améliorée et de conditions de déplacement facilitées.

Grâce au tramway, c'est la vie quotidienne de dizaines de milliers de personnes, usagers des transports collectifs à Paris et en banlieue, qui sera facilitée, c'est l'environnement urbain de centaines de milliers de riverains qui sera embelli, et c'est la qualité de l'air respiré par des millions de Franciliens qui sera améliorée. Un projet emblématique de la politique parisienne et francilienne des déplacements.

DENIS BAUPIN

Adjoint au Maire de Paris, chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie.



Infrastructures et aménagements de voirie

Le nouvel espace urbain se dessine...

2005 marque l'achèvement des premières réalisations sur la chaussée et les trottoirs pour accueillir les essais de la première rame dès le mois d'octobre.

Terrassement, fondations des trottoirs, construction de la plate-forme du tramway, pose de rails, réaménagement de la chaussée et des trottoirs, plantation d'arbres : les importants travaux de ce premier semestre se poursuivent tout au long du tracé. Dans certains quartiers, la pose des revêtements des trottoirs et de la plate-forme est déjà très avancée ; les barrières de chantier tombent peu à peu et laissent apparaître de jolis pavés et des asphaltes lisses et propres. Les premiers éléments de mobilier urbain sont installés : potelets, candélabres...

Progressivement, piétons et cyclistes peuvent enfin circuler en retrouvant l'accès aux nouveaux espaces qui leur sont réservés.

Dans le 15^e arrondissement, l'arrivée de la première rame se prépare activement. Elle sera livrée et montée à l'atelier de maintenance et de remisage. Celui-ci doit être achevé avant l'automne pour permettre au tramway de commencer les essais techniques entre la station terminus Pont du Garigliano et l'avenue de la porte de Sèvres.

Sur ce secteur, depuis le 6 juin, la chaussée sud est fermée et la circulation déviée sur cette portion, ce qui a permis de terminer les aménagements de trottoirs, la pose des mâts qui

supportent la Ligne Aérienne de Contact (LAC), les équipements nécessaires à l'éclairage public et la signalisation automobile.

La mise en place de ces mâts consiste à les positionner, les fixer et les régler sur un support en béton déjà installé.

Chaque mât pèse environ 2 tonnes et mesure jusqu'à 9 mètres de haut.

Ces opérations de « mâtage » requièrent l'utilisation d'une grue de levage de 35 tonnes, qui occupe un espace équivalent à deux voies de circulation. Elles nécessitent la fermeture partielle de petits tronçons des boulevards des Maréchaux, pendant 2 à 4 jours ou 2 nuits selon les cas.

L'installation des mâts s'organise selon le lieu et le moment d'intervention :

- soit en journée, entre 8h et 17h ou 9h et 18h, avec réouverture de la voirie en soirée ;
- soit la nuit, entre 21h et 6h avec réouverture de la voirie pour toute la journée.

Des mesures spécifiques concernant la circulation des bus et des automobilistes seront mises en place ; des courriers « Infos Minute » diffusés directement dans votre boîte aux lettres vous renseigneront de façon précise.

DOSSIER

Et si on parlait énergie ?

À lire en page 2



Dates du chantier

Des opérations de pose de mâts et de la Ligne Aérienne de Contact seront menées entre juillet 2005 et avril 2006, en suivant le rythme d'avancée des travaux.

Le chantier quartier par quartier :

- 15^e arr.** Pose des mâts
De juillet à septembre 2005
Pose de la LAC
De fin juillet à mi-novembre 2005
- 14^e arr.** Pose des mâts
De janvier à avril 2006
Pose de la LAC
De janvier à avril 2006
- 13^e arr.** Pose des mâts
De février à avril 2006
Pose de la LAC
Non encore défini

Ces dates sont prévisionnelles et pourront être modifiées suivant l'avancement du chantier.

DOSSIER

Et si on parlait énergie ?

Le tramway, c'est aussi une histoire d'énergie : pour faire circuler le tramway, alimenter les systèmes d'information des voyageurs, actionner les feux de circulation et assurer l'éclairage des stations, trottoirs et voies de circulation. Pour cela, il faut amener cette énergie sur le parcours et la distribuer tout au long des 7,9 kilomètres du tracé.



Les différents éclairages aux abords des stations

La lumière

Le système d'éclairage proposé par le concepteur Louis Clair apporte une lumière « blanche », créée par des lampes à iodure métallique. L'objectif est d'augmenter l'impression de bien-être pour les usagers et de restituer les couleurs comme en plein jour.

Ces lampes favorisent une économie d'énergie estimée à près de 95 000 KWh par an, soit l'éclairage d'une ville de 10 000 habitants. Deux sources de lumière éclairent la chaussée et les trottoirs le long des espaces traversés ; une troisième source souligne, jusqu'à minuit, la frondaison des arbres.

Sur les quais de stations, la voûte des abris voyageurs accueille un éclairage particulier qui change d'intensité à l'approche du tramway. Des spots encastrés au pied des arbres complètent le dispositif. Les stations forment ainsi de véritables îlots éclairés et verdoyants, créant des repères aisés et rassurants pour les piétons et les utilisateurs du tramway.

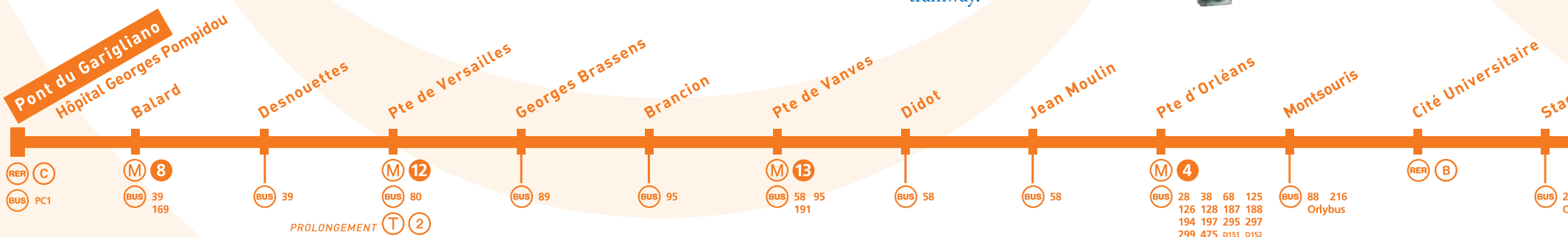
L'alimentation du tram

L'énergie est transmise au tramway par la Ligne Aérienne de Contact (LAC). Cet équipement aérien permet le fonctionnement du système de transport en toutes circonstances.

La gestion de l'énergie, entièrement automatisée, assure l'alimentation du courant de traction de manière fiable et parfaitement sécurisée. Le courant alternatif de 20 000 volts, fourni par EDF, est transformé en courant continu de 750 volts, grâce à 6 postes de redressement répartis sur le parcours.

Les mâts porte LAC sont implantés dans l'alignement des arbres. Ils accueillent également l'éclairage des voies piétonnes et de circulation automobile.

Cet usage « mixte » limite la présence du mobilier urbain.



PRÈS DE CHEZ VOUS



Vous avez jusqu'au 30 juillet pour découvrir cette exposition sur les métiers du tramway.

La ville de Paris, la RATP et leurs partenaires rendent hommage aux quelques 2000 acteurs du chantier – asphaltateurs, poseurs de pavés, soudeurs de rails, conducteurs d'engins, etc. – qui, depuis 2004, travaillent sur le chantier.

Lieu de l'exposition : le parvis du centre commercial Italie 2 de la Place d'Italie (13^e)

Exposition : « Les femmes et les hommes du Tramway »

Au travers de douze portraits, l'exposition permet de découvrir les savoir-faire et le vécu de tous ces professionnels qui représentent l'âme de cet impressionnant chantier. Douze colonnes de plus de

3 mètres de hauteur ont été créées. Elles habillent les candélabres publics du parvis du centre commercial et métamorphosent l'espace. La scénographie est signée Thomas Klug, concepteur

scénographe du parcours « Paris insurgé – Paris libéré ». Il a imaginé de jour, le parvis animé de multiples touches colorées et de nuit, les modules rétro éclairés qui lui donnent une dimension magique.

L'exposition itinérante : une nouvelle version en mairies des 13^e et 14^e arrondissements

Neuf panneaux thématiques sont les points d'entrée pour comprendre l'ensemble du projet de façon claire, concrète et exhaustive. Un mini film d'animation permet de visualiser le tramway en situation et une maquette de la rame sur les futurs Maréchaux révèle les nouveaux aménagements et le design, en volume, de ce mode de transport urbain innovant.

Vous pouvez visiter cette exposition **jusqu'au 31 juillet**, à la **mairie du 13^e**, 1, place d'Italie.

Ensuite, elle sera présentée en **mairie du 14^e**, 2, place Ferdinand Brunot, du **15 septembre au 15 octobre**. Deux conférences se tiendront à cette occasion :

- 27 septembre, de 19 h à 21 h en salle des mariages : *Il y a 150 ans, le premier tramway parisien*
- 4 octobre de 19 h à 21 h en salle des mariages : *Tramway et paysage urbain sur les Maréchaux*.

Trois questions à... Evelyne Paulandré,

Chargée de l'équipement des postes de redressement et du poste éclairage-force alimentant l'atelier.



Pourquoi six postes de redressement ?

Les postes de redressement de la ligne sont organisés par groupe de trois et servent à alimenter en énergie électrique l'installation. Leur nombre est calculé pour permettre l'arrêt d'un poste en cas d'entretien ou d'incidents, sans perturber l'exploitation de la ligne.

Ces postes sont contrôlés par des automates qui veillent au bon fonctionnement des installations.

La LAC est-elle toujours alimentée en électricité ?

Oui, y compris pendant l'interruption du service aux voyageurs. Elle est

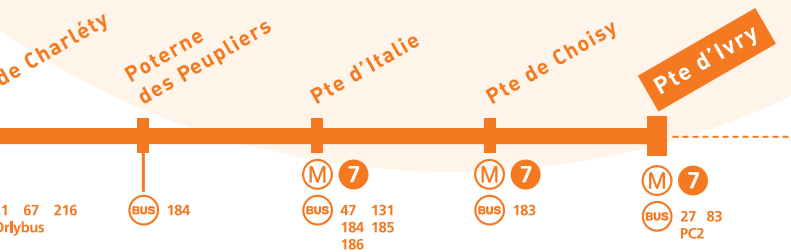
toujours sous tension.

Cette mise sous tension n'est pas consommatrice d'énergie. La surveillance est assurée par un système centralisé : le poste de commande d'énergie qui gère l'ensemble des postes de redressement de tous les réseaux de la RATP (métro, RER, tramway).

A partir de quelle date la LAC est-elle alimentée en courant ?

La mise sous tension se fait en trois étapes. Afin de commencer les essais de la première rame dès le mois d'octobre aux abords du site de maintenance et de remisage, le boulevard Martial Valin, entre le pont du Garigliano et le square Desnouettes, ainsi que l'avenue de la porte de Sèvres, seront les premiers concernés. Cette mise sous tension aura lieu à partir du 12 septembre 2005.

Les deux étapes suivantes seront réalisées après la pose des mâts porte LAC dans les 14^e et 13^e arrondissements au printemps et à l'été 2006.



Le tramway : un futur bon voisin !

Le 31 mai dernier, à l'occasion de la « Fête des voisins », le tramway a invité riverains et voyageurs à se retrouver de 18h30 à 21h pour prendre un verre sur les boulevards des Maréchaux. Trois lieux de rencontre étaient prévus à proximité des points « Info tramway » : square René Bajac dans le 13^e, square du Serment de Koufra dans le 14^e et Porte de Versailles dans le 15^e. Dans une ambiance chaleureuse

et festive, trois fanfares sont venues animer ces quartiers. Ces « apéros des Maréchaux » ont permis au tramway d'inviter ses riverains à partager un moment de fête. Les responsables des travaux proposaient une information sur le chantier avec la participation des associations locales. Largement suivie, l'opération a réuni environ un millier de personnes dans une atmosphère conviviale et détendue.

EN BREF

Vivre avec le chantier : l'affaire de tous

Des efforts importants sont demandés aux services de propreté de la ville et aux entreprises qui interviennent sur les boulevards des Maréchaux pour la tenue et la propreté des zones de travaux.

Toutefois, la situation n'est pas toujours satisfaisante, les emprises sont souvent utilisées comme des zones de décharge. Si les poubelles ont certes partiellement disparu du fait des travaux, il est demandé à chacun de rester vigilant pour maintenir propres ces zones de chantier et leurs abords.

Les trottoirs sont les espaces réservés aux piétons. Peu à peu les travaux s'achèvent et les emprises de chantiers disparaissent, il convient donc de respecter les nouveaux aménagements et de ne pas stationner n'importe où.

Les efforts de chacun contribuent à la qualité de notre environnement !

Premiers prototypes de mobilier de station



Ces prototypes sont en place sur le quai nord de la station Porte d'Italie depuis avril dernier. Ils permettent de tester les principes de fixation, la qualité de

réalisation du mobilier et les équipements techniques. L'abri est de deux teintes, mariant fonte pour les poteaux et acier pour l'ossature de l'auvent. La partie inférieure de la station, peinte en marron métallisé, reprend la teinte traditionnelle du mobilier de la Ville de Paris. La partie supérieure, en teinte inox, rappelle les nouvelles gammes de mobilier de la RATP.

Cet abri protège les équipements techniques qui assurent les services proposés aux voyageurs :

- le système d'information dynamique sur les temps d'arrivée des deux prochaines rames et sur l'état du trafic,
- le distributeur de titres de transport,
- l'interphone,
- les plans de réseaux, de ligne et de quartier.

L'auvent contient le système d'éclairage de la station, visible de nuit ; il permet de protéger les voyageurs des intempéries

Ce mobilier sera installé sur les quais à partir de novembre 2005.



Points d'information, les horaires d'été

Les permanences "Informations Tramway" se tiendront du 1^{er} juillet au 31 août aux Points d'Information :

- porte d'Italie : le mardi de 8h30 à 10h30
- porte d'Orléans : le mercredi de 8h30 à 10h30
- porte de Versailles : le jeudi de 8h30 à 10h30



INTERVIEW

André Santini,
Maire d'Issy-les-Moulineaux

« Deux tramways importants : le T2 et le T3 »



Dans le cadre du prolongement du T2, qu'attendez-vous, pour Issy-les-Moulineaux, de la fin des travaux du T3 dans le 15^e ?

André Santini : Les travaux de prolongement du T2 entre Issy Val de Seine et la porte de Versailles répondent à un enjeu de desserte urbaine dans un secteur à très forte activité économique et qui est peu desservi par les transports en commun sur la partie parisienne. Le T2 sera en correspondance avec le T3 à la porte de Versailles et assurera un bon maillage avec le réseau de transport en commun existant (ligne M12). Dans le 15^e arrondissement, deux tramways importants, le T2 et le T3, vont coexister.

Imaginez que, sur le tronçon parisien du T2, le tramway va desservir près de 33 000 habitants et emplois majoritairement situés à Issy-les-Moulineaux.

Le T3 complètera utilement cette offre de transports exceptionnelle en permettant une correspondance appréciable vers le sud de la capitale. A l'exemple du T2, j'ai bon espoir que le T3 allègera aussi la circulation automobile qui asphyxie Issy, notamment les jours de salons à la porte de Versailles.

Dans quelle mesure pensez-vous que le tramway va accroître le dynamisme économique d'Issy ?

A.S. : Parmi ses nombreux avantages, le tramway redistribue l'espace public, il requalifie la Ville. Les commerçants qui sont gênés depuis quelques mois par les travaux devraient bientôt tirer profit de ces atouts.

Sur ma commune, deux nouveaux pôles de bureaux se développent, la Zone d'Aménagement Concerté Forum Seine et le secteur des bureaux de la Porte de Seine (îlot Bara, terrains dits GENERALI et de la tour EDF). Un troisième projet est en cours d'élaboration, celui de la reconstruction des bureaux au Pont d'Issy dans les prochaines années. Là encore, le tramway sera très utile pour la desserte de ce quartier. Au total, c'est près de 12 000 emplois qu'Issy s'appête à accueillir dans les cinq années à venir.

Les 63 000 habitants de ma commune ne seront pas non plus en reste pour apprécier ce nouveau maillage par les transports collectifs. Les candidats à l'achat d'un logement seront eux aussi sensibles à ce service, j'en suis persuadé.

J'ajoute que le tramway s'intégrera parfaitement à nos projets urbanistiques inspirés, eux aussi, par une logique de développement durable et de haute qualité environnementale.

Dans une ville moderne, des transports en commun performants sont la condition sine qua non de la réussite. Je regrette simplement parfois que ces projets de transports ne voient pas le jour plus rapidement car ils ne suivent pas, loin s'en faut, le rythme des activités économiques.

Le chantier du tramway a été l'occasion d'un renouvellement des relations entre Paris et les communes limitrophes. Qu'en pensez-vous ?

A.S. : Le tramway suscite un débat sympathique et rassurant d'un point de vue démocratique qui est également intéressant parce qu'il traverse les clivages politiques. Sur ce point précis, nos relations avec la Ville de Paris sont plutôt constructives. Elles sont assez conformes à l'esprit de la charte qu'Issy a été l'une des premières villes à signer avec la capitale. Je fais le pari que la sagesse des uns et des autres permettra de faire émerger du rapport de force ainsi instauré, des solutions acceptables par tous, dans l'intérêt bien compris de nos concitoyens.

VIE ÉCONOMIQUE

Bienvenue aux nouveaux commerçants !

L'arrivée prochaine du tramway a d'ores et déjà incité de nouveaux commerçants à s'implanter sur les Maréchaux. Visite dans le 15^e arrondissement.



Le Pétrin Alsacien, boulangerie pâtisserie de tradition alsacienne, installée au 169, boulevard Lefebvre.

« M. et Mme Mader, déjà propriétaires d'une boutique à Malakoff, ont misé sur le projet de tramway lorsqu'ils ont ouvert celle-ci », explique M. Maignan, responsable de la boutique parisienne.

« Nous prévoyons que le tramway va générer une affluence plus importante, avec de nouvelles entreprises et des déplacements

plus faciles pour de nombreuses personnes. En plus, nous avons la chance d'avoir un arrêt tout près de la boutique.

Nous avons ouvert il y a un an et demi. Cela nous permet de nous faire connaître, de montrer notre qualité de produits et notre accueil, et nous progressons constamment. Nous sommes un peu gênés actuellement par les travaux qui cachent en partie la vitrine du magasin et empêchent les gens qui voudraient juste acheter une baguette, par exemple, de se garer facilement. Mais l'arrivée du tramway va vraiment embellir le quartier. Je suis allé voir les maquettes, nous allons avoir quelque chose de très beau ».

Hollandbikes.com, installé depuis septembre 2004 au 77, boulevard Lefebvre, est le premier magasin en France à cibler exclusivement le vélo de ville.

« Il s'agit d'un magasin pilote » explique M. Schröder, l'un des associés de Hollandbikes.com. « C'est un concept que nous aimerions bien développer dans les grands centres urbains.

Le tramway, avec sa piste cyclable, faisait partie de notre choix. Pour nous c'est un investissement sur le long terme. Nous sommes convaincus que l'avenir est au vélo de ville. En France, nous avons 20 à 30 ans de retard dans ce domaine. Un vélo de ville doit pouvoir être utilisé pour tous les déplacements de la vie courante, par exemple en costume pour aller au bureau ou pour faire ses courses, etc. Et il n'y a pratiquement que les vélos hollandais qui permettent cela.

Nous avons anticipé la fin des travaux et nous nous sommes installés il y a déjà plusieurs mois, car il faut du temps pour se faire connaître. Bien sûr les travaux occasionnent une gêne, surtout en ce moment où il y a très peu de place

devant le magasin pour installer les vélos et pour circuler. Mais bientôt, avec la piste cyclable, ça va être génial ».



BON À SAVOIR

Depuis un an, une Commission de règlement amiable étudie les demandes d'indemnisation des commerçants.

En juillet 2004, le Conseil de Paris a institué une Commission consultative, qui réunit tous les partenaires du projet. Elle est destinée à prévenir les contentieux relatifs aux conséquences des travaux sur le chiffre d'affaires des entreprises situées sur les boulevards des Maréchaux Sud.

Son rôle consiste à identifier les cas où le préjudice subi par un professionnel donne droit à une indemnisation, sans que ce professionnel n'ait à saisir le juge et dans le cadre de la jurisprudence administrative actuelle. Depuis septembre 2004, 33 dossiers ont été enregistrés, dont près des deux tiers en 2005. 29 dossiers ont été examinés et 4 dossiers sont en cours d'instruction. 5 ont fait l'objet d'une proposition d'indemnisation de la part de la Commission de règlement amiable.

En septembre 2004, une enquête de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris dénombrait 1700 établissements sur le tracé et les abords immédiats du tramway, dont 380 en rez-de-chaussée directement sur le tracé.

Comment s'effectue l'instruction des demandes d'indemnisation ?

L'instruction des demandes s'effectue en trois temps :

- **Premier temps** : une phase de réception et d'instruction des dossiers.
- **Deuxième temps** : l'examen des dossiers et vote de la Commission, au regard de la jurisprudence administrative.
- **Troisième temps** : une phase de suivi de la proposition d'indemnisation par la Commission et passage au Conseil de Paris.

Comment faire pour se procurer le dossier de demande d'indemnisation

Deux choix sont possibles : le télécharger sur le site internet ou le demander auprès du secrétariat de la Commission.

Contacts utiles :

- www.tramway.paris.fr rubrique "Espace Pro"
- Commission de règlement amiable Direction du Développement Économique et de l'Emploi 55, rue de Lyon - 75012 Paris Téléphone : 01 53 02 95 00

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Le réseau de tramway s'étend

Prolongement de la ligne T1 à Asnières Gennevilliers

Ce projet devrait être soumis à l'enquête publique dès l'automne 2005.

Le tramway T1 est un lien essentiel entre les communes de la première couronne. En service depuis 1992 entre St Denis et Bobigny, il transporte plus de 80 000 voyageurs par jour.

En 2009, il est prévu de le prolonger vers l'ouest, ce qui permettra d'atteindre la station Asnières Gennevilliers en moins de 15 minutes depuis la gare St Denis située à Asnières.

Le projet prévoit un prolongement de 4,8 Km, avec la création de

dix nouvelles stations dont deux pôles d'échanges. La fréquence de circulation sera d'un tramway toutes les 4 minutes en heures de pointe. Les correspondances avec les lignes de RER C et D seront facilitées, ainsi qu'avec la ligne 13 du métro et plusieurs lignes SNCF.

Pour en savoir plus sur le projet, consultez le site www.extension-reseau.ratp.fr/t1ag3.

Création de la ligne de tramway Chatillon-Viroflay

Ce projet a obtenu un avis favorable de la commission d'enquête en juin 2005. Les travaux préparatoires de déviation des réseaux concession-

naires pourraient commencer au 1^{er} trimestre 2006, avec une mise en service effective fin 2009.

Étudié depuis de nombreuses années, ce projet est destiné à faciliter les déplacements de banlieue à banlieue à l'intérieur des départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Il améliorera en particulier l'accès à plusieurs secteurs d'activité et d'emplois, tels que ceux de Vélizy II et de Clamart.

Cette ligne trouve une concrétisation dans un projet de tramway sur pneus qui, à partir de la station « Chatillon Montrouge » de la ligne 13 du métro, traversera les communes de Chatillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Meudon, Vélizy-

Villacoublay et Viroflay. Montrouge, Malakoff, mais aussi et Le Plessis-Robinson bénéficieront de la proximité de cette desserte.

Le projet compte près de 14 km de tracé et 21 stations, dont deux souterraines. Il est prévu un tramway toutes les 3mn30 en heure de pointe, et toutes les 7mn en heures creuses. Les correspondances seront facilitées avec la ligne 13 du métro à Châtillon Montrouge, le RER C à Viroflay RG, le Transilien à Viroflay RD, ainsi qu'avec plusieurs lignes d'autobus.

Pour en savoir plus sur le projet, consultez le site www.extension-reseau.ratp.fr/tram-chatillon-viroflay.

INFORMATION TRAMWAY
01 42 76 86 10
www.tramway.paris.fr

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

INFORMATION RATP
08 92 68 77 14 0,34 € la minute
www.ratp.fr

LE JOURNAL DU TRAMWAY

DIRECTEUR DE PUBLICATION Jean-François Poyau / RÉDACTION Mairie de Paris, RATP / CONCEPTION-RÉALISATION Plan créatif - Participe Présent/IMPRESSION Imprimerie Vincent, France / CRÉDITS PHOTO Ville de Paris : Henri Garat, Bernard Millot, Marc Verhille, Bernard Pedretti, Pierre-Jean Santini ; RATP : Jean-Marc Bernardello (Photomontages), Didier Dupuy ; Mairie d'Issy-les-Moulineaux.

