

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 :



Après prolongement à Porte Maillot ou à Porte Dauphine :



Dans le cas d'un prolongement à Porte Dauphine :



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 BÉNÉFICIAIRES 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.

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



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 COÛT ET LES FINANCEMENTS 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.