

MAIRIE DE PARIS



Clichy
Batignolles

NOTA
BENE

?



TRANSPORTS ET MOBILITÉS

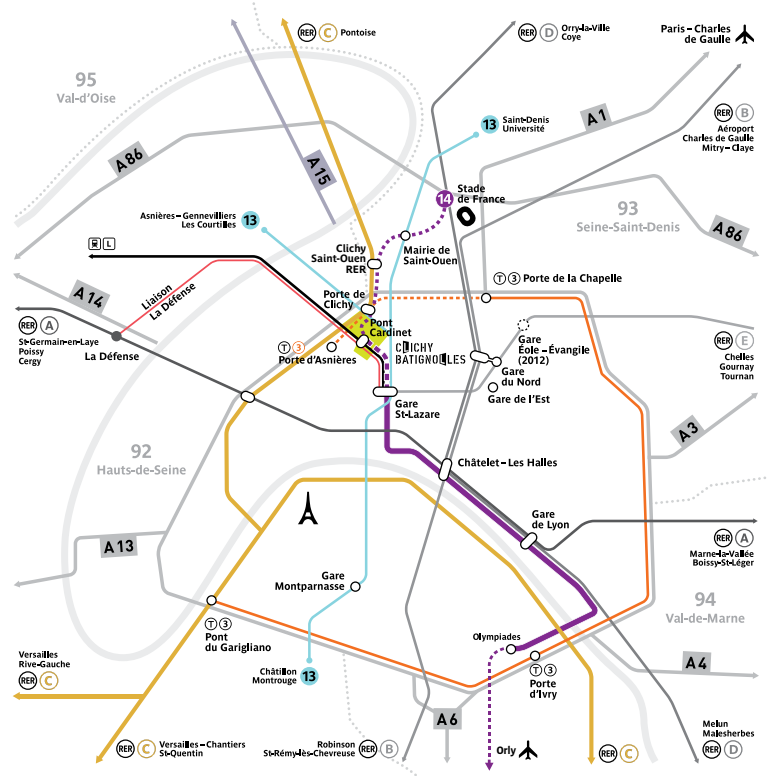
2015



TRANSPORTS ET MOBILITÉS

Une amélioration substantielle de la desserte par les transports en commun accompagnera le développement de l'éco-quartier Clichy-Batignolles. L'objectif est de désaturer la ligne 13 et de répondre aux besoins des habitants actuels comme des futurs résidents et usagers du site qui représenteront à terme 7 500 habitants et 12 700 salariés. Le projet urbain est aussi le moyen de faciliter les liaisons entre les quartiers et l'occasion d'instaurer un nouveau mode de partage de l'espace public, faisant la part belle aux modes de déplacement doux.

Prolongement des lignes M14 et T3b



Les transports en commun actuels renforcés

Dans la perspective de l'arrivée de nouveaux habitants et salariés, les autorités responsables des transports collectifs ont pris différentes mesures ou décisions afin d'améliorer l'offre existante.

La ligne M 13 plus efficace

- Plusieurs interventions ont eu lieu ou sont prévues à court et moyen termes :
- réduction de l'intervalle entre les rames aux heures de pointe
 - rénovation des trains
 - installation de portes palières pour fluidifier le trafic

Une offre de bus plus performante

Entre 2008 et 2010, toutes les lignes du secteur ont été renforcées : fréquence augmentée aux heures de pointe, création de services les dimanches et jours fériés ainsi qu'en soirée.

Le service de navette reliant la gare Pont Cardinet et la station RER Pereire a été repensé en 2011 pour mieux desservir le quartier.

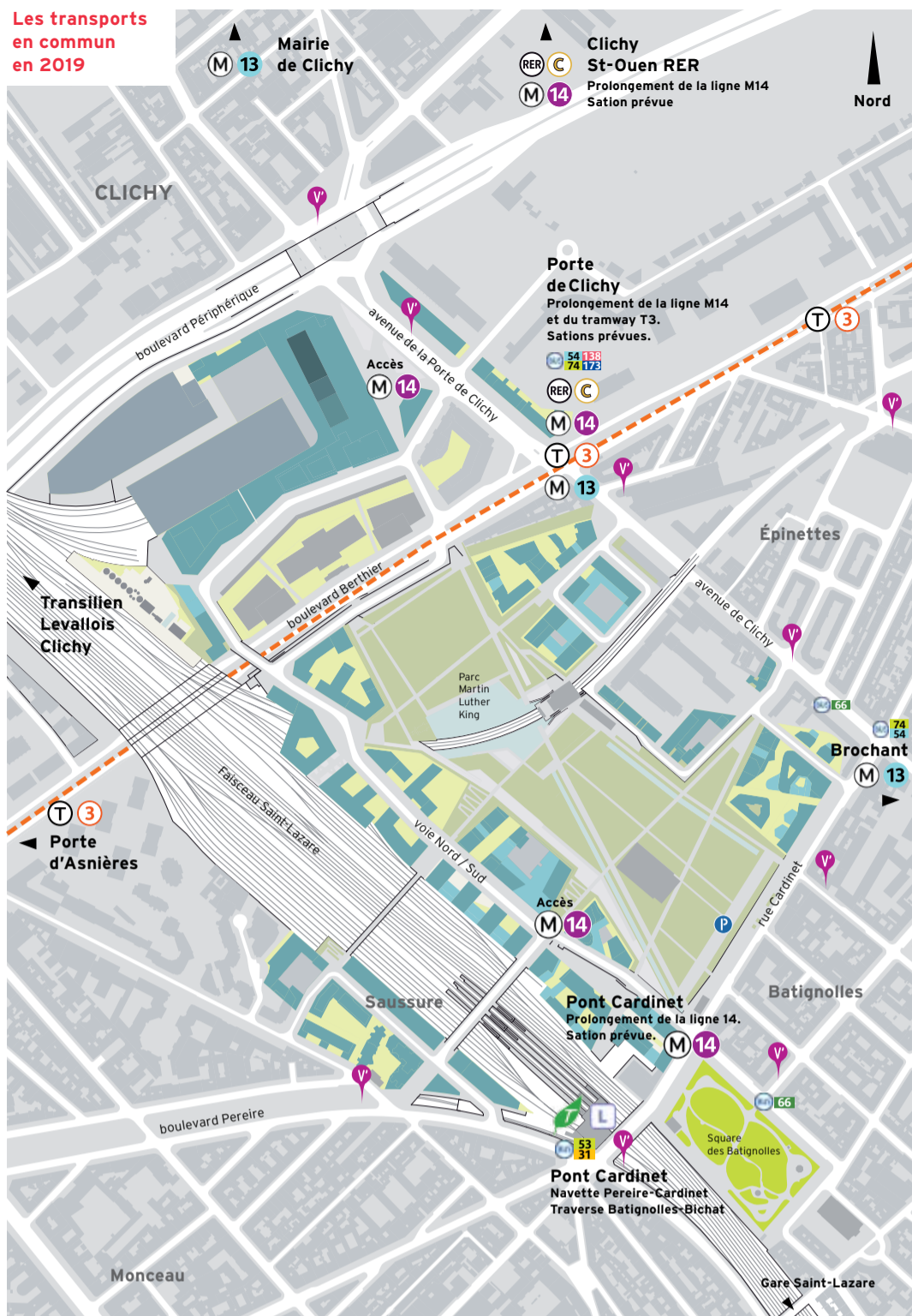
Depuis décembre 2011, la Traverse Batignolles-Bichat irrigue les Batignolles et les Épinettes en passant par la gare Pont-Cardinet, reliant Clichy-Batignolles aux quartiers existants, grâce à 28 points d'arrêts répartis sur une boucle de 8 kilomètres. Service de proximité mis en place par la Mairie de Paris, la Traverse est un bus 100 % électrique de 22 places accessibles à tous.



© RATP

La Gare Pont-Cardinet mieux desservie et accessible

La gare sera transformée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite et la conception du pont franchissant le faisceau permettra la réalisation à terme d'un second accès. Sa desserte par la ligne L du transilien Saint-Lazare sera renforcée. À l'horizon 2020, le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) et la SNCF étudient une possible augmentation des fréquences de la ligne St-Lazare / Nanterre Université via La Défense avec un arrêt à Pont-Cardinet.



De nouvelles dessertes

À l'horizon de l'ouverture du futur palais de justice de Paris et de l'achèvement du projet Clichy-Batignolles, de nouvelles offres de transports en commun viendront compléter les réseaux existants.

La ligne 14 prolongée jusqu'à Mairie de Saint-Ouen

Intégré au projet du Grand Paris Express, le prolongement de la ligne (M) 14 permettra en particulier de désaturer la ligne (M) 13. Deux stations sont prévues à Clichy-Batignolles: Pont Cardinet et Porte de Clichy.

Le plan local des bus restructuré

Le plan local des bus sera également restructuré pour s'articuler à ces nouvelles lignes de métro et de tramway et assurer une desserte fine des quartiers.

À l'étude

Le prolongement de deux lignes de bus entre la Porte de Clichy et Saint-Lazare via Pont-Cardinet, passant par la rue principale de Clichy-Batignolles (voie nord-sud située à l'ouest du parc).

Le T3 prolongé jusqu'à la Porte d'Asnières

Depuis son actuel terminus de la Porte de la Chapelle, le tramway (T) 3 des Maréchaux s'étendra sur 4,3 km supplémentaires pour desservir 8 nouvelles stations dont 2 à proximité de Clichy-Batignolles: Porte de Clichy (liaison avec les lignes (M) 13, (M) 14, (RER) C, bus 54, 74, 138, 173, N15 et N51) et Porte d'Asnières (liaison avec les bus PC3, 53 et 94)

Avancement

À la suite des enquêtes publiques qui se sont déroulées en 2012, le chantier de la ligne (M) 14 ainsi que les travaux préparatoires à la réalisation du Tramway, ont démarré mi 2014.

Déplacements facilités, modes équilibrés

De nouvelles liaisons créées entre les quartiers

Grâce à une nouvelle passerelle et deux ponts franchissant le faisceau Saint-Lazare et le boulevard Berthier, il deviendra plus facile de se rendre d'un quartier à l'autre. Avec ses horaires d'ouverture élargis, le parc proposera en outre de nombreuses entrées et différents cheminements dans le prolongement des rues des quartiers environnants.

Priorité aux modes de déplacement doux

Les rues nouvelles étant destinées à la desserte locale du quartier, la vitesse y sera limitée à 20 km/h ou 30 km/h pour donner la priorité aux piétons et aux modes de déplacement doux. Leur aménagement se rapproche de celui d'un plateau unique partagé entre les différents usagers (piétons, cycles, bus et voitures) sans couloirs dédiés, la végétation étant employée pour guider les parcours, sécuriser les piétons et empêcher le stationnement sauvage.

L'absence de pente de plus de 4 %, des hauteurs de trottoirs inférieures à 2 cm, une signalétique podotactile et des quais surélevés aux arrêts de bus faciliteront les déplacements des personnes à mobilité réduite. Pour les cyclistes, des pistes dédiées seront ouvertes sur les voies existantes à forte circulation : rue Cardinet, avenues de Clichy et de la Porte de Clichy, boulevard Berthier.

Le projet prévoit de nouvelles stations Velib' et Autolib'.

Une offre de stationnement raisonnée

L'offre de transports en commun est telle que les besoins en stationnement seront limités. Logements et bureaux disposeront de places de stationnement en sous-sol selon les ratios suivants (valeurs plafond):

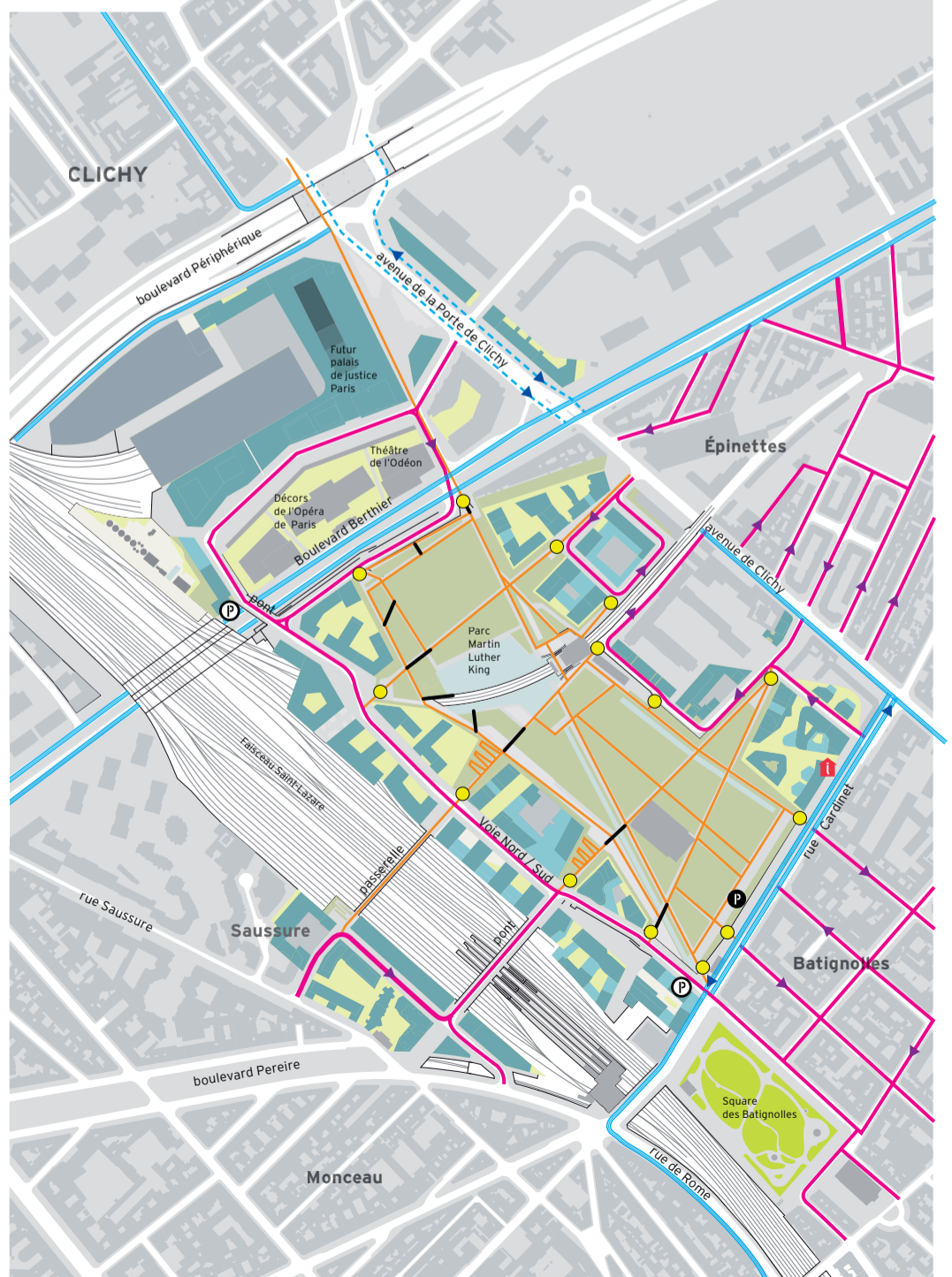
- Pour les salariés des bureaux: 0,33 place pour 100 m²
- Pour les salariés des commerces: 0,28 place pour 100 m²
- Pour les logements familiaux: 1 place pour 100 m² (valeur plancher du PLU)

En complément, trois parcs de stationnement sont prévus sur l'opération :

- Parking abonnés, rue Cardinet (600 places), ouvert en 2011.
- Parking visiteurs rotatif sur la voie nord/sud, pour les commerces, bureaux et logements, (environ 200 places)
- Parking visiteurs rotatif, notamment pour les visiteurs du palais de justice, du cinéma et de l'Opéon Théâtre de l'Europe (250 voitures et 100 motos)

- 14 entrées du parc
- cheminements piétons principaux (pente de moins de 4%, accessible PMR)
- franchissements des différents niveaux par escaliers dans le parc
- voies limitées de 20 à 30 km/h piétons, véhicules, cyclistes
- itinéraires cyclables existants
- itinéraires cyclables à l'étude
- parking résidentiel
- parking visiteurs privés rotatifs
- Maison du projet Clichy-Batignolles

Les circulations douces



Transports : qui fait quoi ?

Différents partenaires publics coopèrent autour de ces projets de transport.

LA MAIRIE DE PARIS, compétente en matière de politique publique de transport, investit chaque année plus de 350 M€ dans l'organisation et l'amélioration des transports franciliens et parisiens. Elle organise les services de bus qui assurent une desserte de proximité, participe à la mise en accessibilité du réseau et intervient dans le pilotage de projets de transports comme le prolongement du tramway T3.

LE STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) est l'autorité organisatrice des transports de voyageurs de la région. Il coordonne les études techniques et estime les coûts et les délais de réalisation des projets. Le STIF conduit le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen.

LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE contribue à l'élaboration et au financement de certains projets de transport dans le cadre de sa participation au STIF, qu'elle préside.

L'ÉTAT finance en partie certains projets d'investissement de transport dans le cadre de contrats pluriannuels avec la Région.



LA MAISON DU PROJET
155 BIS RUE CARDINET PARIS 17^E
OUVERT DU VENDREDI
AU DIMANCHE DE 14H À 18H

POUR EN SAVOIR PLUS
ET PARTICIPER À LA CONCERTATION
WWW.CLICHY-BATIGNOLLES.FR 

**PARIS
BATIGNOLLES
AMÉNAGEMENT** MAIRIE du 17^e 