



Prolongement du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine : Un premier bilan



La présente étude est une contribution de la FNAUT Ile-de-France aux réflexions et à l'action de la Ville de Paris en matière de mobilité. Son thème a été défini en concertation avec la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD).

Elle bénéficie du soutien de la Ville de Paris.

La rédaction de l'étude a été assurée par Jean-Loïc Meudic et Michel Babut, Vice-Présidents de l'association. Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs.

Nous remercions Anne Gogien et Pauline Rago (DVD) pour leur accueil et les informations qu'elles nous ont communiquées.

Sommaire

| | |
|--|----|
| Introduction | 4 |
| Une fréquentation encore relativement modeste à ce jour | 5 |
| Des pôles de correspondance à optimiser | 6 |
| - Porte Champerret et Porte Maillot : deux pôles majeurs..... | 6 |
| - Porte Dauphine : un terminus provisoire ?..... | 7 |
| Correspondances tram / bus : mieux faire connaître les possibilités offertes par le réseau de bus | 7 |
| - Marguerite Long (Porte d'Asnières)..... | 7 |
| - Square Sainte-Odile..... | 7 |
| - Anny Flore..... | 8 |
| - Porte Dauphine..... | 9 |
| Observations sur le fonctionnement du prolongement | 10 |
| - Partage de la voirie et conflits d'usage..... | 10 |
| - Porte d'Asnières..... | 10 |
| - Porte de Champerret..... | 11 |
| - Thérèse Pierre..... | 11 |
| - Porte Maillot | 12 |
| - Porte Dauphine..... | 13 |
| - Une signalisation claire et bien entretenue : condition indispensable pour éviter les conflits d'usage..... | 14 |
| - Porte Maillot : quand la pratique ne respecte pas la signalisation théorique..... | 14 |
| Quelques retours « d'expérience client » | 16 |
| - Accessibilité..... | 16 |
| - Conception des stations..... | 16 |
| - Équipement des arrêts..... | 17 |
| - Bornes d'information voyageurs..... | 17 |
| - Sièges (sans abri)..... | 17 |
| Bus PC : en sursis avant le « bouclage » du tramway autour de Paris ? | 18 |
| Conclusion | 19 |



Introduction

Le prolongement de la ligne de tramway T3b entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine a été mis en service le 5 avril 2024.

Cette opération se voulait répondre aux objectifs suivants :

- Améliorer la desserte locale dans le secteur Nord-Ouest de Paris
- Assurer un maillage avec les lignes structurantes du réseau (RER et Métro)
- Augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements
- Renforcer les liaisons avec les communes limitrophes

Plusieurs mois après la mise en service, notre étude a pour but de vérifier que ces objectifs ont bien été atteints.

Notre étude s'attache à répondre aussi précisément que possible aux attentes de la DVD :

- Constater le fonctionnement global du prolongement du T3b : fréquentation, montée/descente, exploitation (passage des carrefours),
- Observer l'usage des nouveaux arrêts, en particulier aux Portes de Champerret, Maillot et Dauphine, les deux premières citées ayant bénéficié d'un réaménagement complet (au jour de rédaction de notre étude, l'achèvement de la gare routière de la Porte de Champerret n'est pas encore terminé).
- Analyser si la restructuration du réseau bus mise en place avec ce prolongement est bien identifiée par les usagers.
- Observer l'usage du PC dans les deux sens entre la Porte Dauphine et la Porte Maillot afin d'émettre une première opinion sur l'atteinte des objectifs fixés.

Au fil de nos constatations sur la base de nos visites de terrain, nous émettrons si nécessaire des recommandations à destination de la DVD, étant précisé que nous avons déjà transmis certaines d'entre elles à la RATP.

Une fréquentation encore relativement modeste à ce jour

Nos visites de terrain nous ont permis de constater que la fréquentation de cette nouvelle section était contrastée : alors que le segment Porte d'Asnières – Porte Maillot connaît une fréquentation moyenne, la section suivante, jusqu'à la Porte Dauphine, reste très peu utilisée.

Ce constat appelle plusieurs commentaires :

- En premier lieu, **il faut tenir compte du temps d'appropriation de cette nouvelle desserte par les usagers potentiels** : un recul de 6 mois après la mise en service est sans doute insuffisant pour porter un jugement définitif.
- En second lieu, il faut souligner que **le potentiel de deux pôles de correspondance majeurs situés sur le parcours n'est pas encore exploité au maximum.**

Ainsi, la gare routière de la **porte de Champerret** n'étant pas encore achevée, les échanges avec la ligne de métro et les nombreuses lignes de bus intramuros et vers la banlieue restent à développer.

La **Porte Maillot** a connu un réaménagement complet qui vient d'être achevé. La mise en service du RER E qui a eu lieu le 15 décembre 2024 va sans doute entraîner un accroissement significatif du trafic du T3b. A cet égard, il faut mentionner l'annonce faite par Transilien SNCF et IDFM (Extrait du communiqué de presse du 25 novembre 2024) :

« A partir du dimanche 15 décembre 2024, l'ensemble des trains du RER E en provenance de l'est (Chelles – Gournay, Villiers-sur-Marne – Le Plessis Tréville et Tournan) seront prolongés jusqu'à Nanterre-la-Folie. La ligne RER E sera ainsi interconnectée d'est en ouest : il ne sera plus nécessaire de changer de train en gare de Magenta Gare du Nord ou en gare de Haussmann Gare Saint-Lazare. L'offre sera par ailleurs complète : ce sont 16 trains par heure qui circuleront aux heures de pointe soit 1 train toutes les 4 minutes, et 10 trains par heure aux heures creuses soit 1 train toutes les 6 minutes



Entre les Portes Maillot et de Champerret



Entre les Portes Maillot et Dauphine
Photos prises un jour ouvrable de base, après-midi

Le trafic sur la section Porte Maillot – Porte Dauphine semble très faible. La Porte Dauphine fait un peu figure d'arrière-gare de la porte Maillot.

On aurait pu imaginer que le prolongement intéresserait en premier lieu les 13 000 personnes (en chiffres ronds) fréquentant l'Université de Paris-Dauphine or, force est de constater (observation faite un « JOB – Jour Ouvrable de Base - à 16 h 30, heure de sortie des cours) que l'immense majorité des étudiants se dirige vers la station de métro Porte Dauphine de la ligne 2 (d'ailleurs assez mal signalée). Très peu d'entre eux empruntent le T3b et quasiment aucun le RER C.

Ces constats sont évidemment à confirmer par les statistiques de trafic. La RATP nous a précisé que des comptages allaient être mis en place en 2025 à l'approche du premier anniversaire de la mise en service. Jusqu'ici, comme pour toute ligne nouvelle, la montée en charge est progressive. Au surplus cette dernière a été affectée par les Jeux Olympiques.

Les autres stations du parcours connaissent un trafic relativement limité.

Des pôles de correspondance à optimiser

Porte de Champerret et Porte Maillot : deux pôles majeurs :

La **Porte de Champerret** est desservie par les lignes suivantes :

- **Métro ligne 3** Pont de Levallois-Bécon - Gallieni, ligne traversante desservant notamment la Gare Saint-Lazare, l'Opéra et la place de la République,

- Lignes de bus ayant leur terminus Porte de Champerret :

- 92 vers la Porte d'Orléans assurant (entre autres) la desserte de la Place de l'Étoile et de la Gare Montparnasse,
- 164 vers Argenteuil. Cette longue ligne dessert non moins de 6 communes de banlieue. Elle comble une sorte de vide entre d'une part les lignes J et L du Transilien et le RER E d'autre part. Elle pallie l'absence de prolongement de la ligne 3 du métro de Pont de Levallois à Bécon-les-Bruyères, projet ancien qui vient d'être réactivé par l'inscription au Contrat de plan État région (CPER) 2023 2027 d'un crédit d'étude de faisabilité.
- 165 vers Asnières, assurant une desserte fine de Levallois-Perret et d'Asnières.

- Lignes de bus desservant la Porte de Champerret :

- 93 : Suresnes- de Gaulle – Invalides assurant une desserte fine des communes de Neuilly et de Levallois,
- 163 : Nanterre préfecture RER-Porte de Clichy desservant 5 communes de proche banlieue et permettant de multiples correspondances sur son itinéraire parisien entre Porte de Champerret et Porte de Clichy, notamment Pont-Cardinet (correspondances avec les Transilien et la ligne 14 du métro),

Les arrêts de ces lignes à la Porte de Champerret sont relativement groupés de sorte que les correspondances seront facilitées pour les usagers non familiers des lieux.

Porte Maillot

Comme indiqué plus haut, la desserte de la Porte Maillot sera dynamisée par la montée en puissance du RER E qui vient en complément de la ligne M1 et du RER C. Pour ce qui concerne sa desserte par les bus, nous renvoyons aux pages 19 et 20 de [l'étude que nous avons faite en 2023 sur la desserte du Bois de Boulogne](#).



Porte Dauphine : un terminus provisoire ?

Cette station est desservie par la ligne 2 du métro qui y a son terminus, par le RER C au même endroit (mais qui porte le nom d'Avenue Foch) et par le PC assurant le « chaînon » manquant du bouclage du tramway depuis le Pont du Garigliano jusqu'à la Porte Maillot, afin d'y maintenir les correspondances.



Correspondances tram / bus : mieux faire connaître les possibilités offertes par le réseau de bus

Le prolongement du T3 b a permis de resserrer le maillage de la desserte par bus grâce à des modifications (limitées) de leur parcours et du repositionnement de leurs terminus.

Porte d'Asnières :

Cette station est dénommée Marguerite Long sans mention de la Porte d'Asnières tandis que les arrêts de bus situés à proximité sont dénommés soit Porte d'Asnières, soit Porte d'Asnières-Marguerite Long, soit Marguerite-Long. Il semble donc souhaitable que la dénomination des arrêts de bus soit uniformisée.

Elle permet une correspondance avec les lignes suivantes :

- 20 et 94 en provenance de Levallois-Perret et respectivement à destination :
 - De la Porte des Lilas (grande ligne traversante créée dans le cadre du Grand Paris des Bus à la régularité incertaine)
 - De la gare Montparnasse (à la fréquentation assez confidentielle malgré l'intérêt de son parcours),



Arrêt commun aux bus 20 et 94 en direction de Paris, dénommé Porte d'Asnières- Marguerite Long. L'arrêt du T3b, dénommé Marguerite Long (sans aucune référence à la porte d'Asnières !), est situé à une centaine de mètres !

- 341 (Charles de Gaulle – Porte de Clignancourt) à l'itinéraire compliqué afin de desservir successivement Levallois-Perret, Clichy et Saint-Ouen.

L'arrêt des bus 20 et 94 en direction de Paris est dissocié de celui du 341 et est implanté à une centaine de mètres du tramway. Ce positionnement handicape les correspondances bus / tram.



Sur le même trottoir en direction de Paris, l'arrêt du bus 341, plus proche du carrefour où passe le T3b, est dénommé... Marguerite Long

Square Sainte-Odile :

La station est située à proximité des lignes :

- 84 : Levallois Alsace (Centre commercial So Ouest à Levallois) -Panthéon
- 92 : vers la Porte d'Orléans ; à l'occasion de la mise en service du T3b, le nouvel itinéraire de la ligne vers Porte d'Orléans a permis de la rapprocher de la station
- 165 : Porte de Champerret-Asnières 18 juin
- 341 : (voir ci-dessus)

Il faut souligner que les arrêts de ces quatre lignes sont bien dénommés « Square Sainte-Odile ».

Anny Flore :



Cette station est en correspondance avec les lignes :

- 43 : gare du nord – Neuilly-Bagatelle (prolongé à l'Hippodrome de Longchamp en fin de semaine)
- 82, reliant l'Hôpital américain de Neuilly au jardin du Luxembourg



L'arrêt de cette ligne est situé à proximité de l'avenue des Ternes (l'arrêt en direction de Neuilly est actuellement en travaux)

- 274, en provenance de Saint-Denis, Saint-Ouen, Clichy, Levallois, à destination de Porte Maillot,

L'amélioration dans le cadre du Grand Paris des bus est notable : en effet, le terminus du 274 était antérieurement situé à Levallois (Voltaire-Villiers) après avoir permis une unique correspondance avec la ligne 3 du métro à la station Anatole-France alors qu'il est désormais situé Boulevard Pershing, le long du Palais des congrès. Cependant, le cheminement entre la station Anny Flore et ce terminus n'est pas évident et curieusement, le terminus de la ligne est dénommé : Porte des Ternes, Anny Flore.



Le terminus du 274 commun avec le 82 (ci-dessus) est situé à proximité relative de la station Anny Flore. Un parcours pédestre de plusieurs dizaines de mètres est nécessaire pour les usagers en correspondance qui doivent contourner le Palais des congrès (visible sur la photo ci-contre en haut à gauche) en empruntant l'avenue des Ternes.

Porte Dauphine

A la Porte Dauphine, la correspondance tram / PC en direction du Pont du Garigliano est mal commode.



Si la correspondance PC / T3b en direction de Porte de Vincennes se fait de plain-pied (on remarquera le vaste abri double, équipant la station), il n'en est pas de même dans l'autre sens. En effet, pour rejoindre l'arrêt du PC, il faut emprunter le passage protégé que l'on distingue au bout du quai. La tentation est grande de traverser la chaussée pour éviter ce détour.



Arrêt du PC, direction pont de Garigliano, situé en vis-à-vis de la photo précédente



A cet égard, il faut souligner que plusieurs stations du T3b sont équipées de quais décalés, ce qui peut inciter les usagers à traverser les voies en dehors des passages piétons. La RATP nous indique avoir bien identifié cette « pratique » mais n'a pas relevé d'accidentologie.

Ces multiples possibilités de correspondance devraient inciter à renforcer l'attractivité de ces lignes de bus. Il nous semble indispensable de mieux faire connaître l'intérêt des correspondances bus / tram aux arrêts ou à proximité des arrêts du prolongement du T3b et, plus généralement, à renforcer l'attractivité de ces lignes de bus en améliorant leur régularité. A cet égard, afin de compléter les informations données par les outils numériques, il est très souhaitable de multiplier les plans de zone et améliorer l'implantation des arrêts. La « révolution billettique » décidée par IDFM au début de 2025 pourrait ainsi s'accompagner d'une campagne d'information spécifique à destination des usagers occasionnels utilisant les nouveaux titres bus-tram.

Il reste que le tramway, aussi bien que les bus, doit composer avec la circulation des autres modes de transport.

Observations sur le fonctionnement du prolongement

- Partage de la voirie et conflits d'usage

Le tracé du prolongement du T3b a été conçu avec soin et son emprise permet globalement une cohabitation harmonieuse avec la circulation.

Cependant la ligne traverse plusieurs carrefours « difficiles » du fait de l'intensité de la circulation automobile : Porte d'Asnières (Marguerite Long), Porte de Champerret, Porte Maillot et Porte Dauphine.

Les difficultés proviennent essentiellement :

- Des nombreux « tourne à gauche et à droite » des véhicules automobiles qui ne peuvent pas toujours dégager les carrefours à temps et bloquent donc la circulation du tramway, soit parce qu'ils se sont engagés imprudemment, soit par ce qu'ils doivent s'arrêter pour laisser traverser les piétons,
- De l'exiguïté des sas d'attente qui sont vite insuffisants dès qu'un seul véhicule « force » la signalisation lumineuse et ne parvient pas à dégager à temps les carrefours.

La RATP nous a précisé que, depuis la mise en service du prolongement, **les causes des collisions sont similaires aux causes observées sur le reste de la ligne, notamment le comportement des tiers qui ne respectent pas la signalisation.**

Porte d'Asnières :

Les véhicules circulant sur l'axe transversal Levallois – Boulevard Malesherbes devraient faire preuve d'une discipline « absolue » afin de ne pas bloquer la circulation du tramway. Comme on le voit sur la photo, l'étrécissement de l'espace disponible empêche la circulation du tramway en direction de la Porte de Clichy dès qu'un véhicule est contraint de s'arrêter.

Une réflexion sur une amélioration de l'aménagement de ce carrefour très encombré, notamment aux heures de pointe, mériterait d'être entreprise.



Porte d'Asnières (au droit de la station Marguerite Long)

Porte de Champerret :

L'intensité du trafic entrant et sortant de Paris par les avenues de Villiers et de la Porte de Champerret constitue une menace constante d'obstruction de la ligne de tramway. Les aménagements en place peinent à assurer la fluidité de la circulation. Cette dernière repose essentiellement sur le strict respect des feux de signalisation par les automobilistes qui, néanmoins, peuvent se trouver « piégés » en cas de difficultés avenue de Villiers.



Porte de Champerret : clichés pris un samedi après-midi du mois de décembre 2024

Thérèse Pierre :

A l'approche de la station, des panneaux préviennent de l'existence d'un dispositif de vidéo-verbalisation et « invitent » les autres usagers à ne pas bloquer le carrefour. Cette recommandation n'est malheureusement pas toujours suivie d'effet.



Porte Maillot :

La difficulté majeure vient du flux de véhicules en provenance de l'avenue de Malakoff qui doivent s'insérer dans le boulevard de l'Amiral Bruix avant de stationner éventuellement pour tourner ensuite à droite ou à gauche dans l'avenue de la Grande Armée. Le flux des piétons et la faible longueur des zones d'attente provoquent régulièrement un stationnement sur les voies du tramway. Là encore, l'indiscipline des véhicules qui ne respectent pas strictement les feux est à l'origine de ces dysfonctionnements.



Intersection de l'avenue de la Grande Armée (au premier plan) avec, au second plan : les avenues de Malakoff à gauche et de l'Amiral Bruix à droite.

Le trafic sur la Place reste très élevé et provoque des retenues importantes aux feux.



Vue prise un samedi après-midi de décembre (aucun incident majeur identifié avenue de la Grande-Armée)

Porte Dauphine (place du Maréchal de Lattre de Tassigny) :

La station Porte Dauphine étant implantée le long de la gare du RER C (dénommée avenue Foch), le tramway doit franchir l'avenue Foch afin de rejoindre le boulevard de l'Amiral Bruix. Le trafic sur l'avenue Foch et la contre-allée est relativement intense car la place du Maréchal de Lattre de Tassigny est située à proximité d'accès au Boulevard périphérique. Peu après la mise en service, des difficultés liées au réglage des feux (rétention prolongée des véhicules) sont apparues. Il semble que le problème soit désormais réglé et que la circulation soit relativement fluide mais le respect strict des feux est indispensable pour éviter les conflits de circulation avec le tramway.



Avenue Foch : file d'attente en direction de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny



Abords de la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny



Avenue Foch et contre-allée très circulée, notamment par les véhicules empruntant la rue Pergolèse pour éviter la Porte Maillot

Selon les informations données par la DVD, il est prévu de compléter la signalisation au sol par des damiers, y compris sur les voies de tramway, dans les carrefours où les conflits de circulation sont les plus importants (Porte d'Asnières et Porte Maillot entre autres)

Une signalisation claire et bien entretenue : condition indispensable pour éviter les conflits d'usage :



Porte de Champerret : une signalisation claire au sol permet d'éviter les conflits d'usage



A proximité de la station Anna de Noailles : 9 mois après la mise en service du prolongement, on espère que les utilisateurs ont eu le temps de mémoriser le message : « rouge clignotant, arrêt absolu »

Porte Maillot : quand la pratique cycliste ne respecte pas la signalisation « théorique » :

Si l'on observe la signalisation, la piste cyclable reliant Neuilly à l'avenue de la Grande Armée s'interrompt à l'entrée de la place de sorte que les cyclistes devraient « en théorie » traverser deux fois l'avenue de la Grande Armée pour emprunter la piste située devant le Palais des Congrès. Faut-il préciser qu'aucun cycliste ne procède ainsi et que tous continuent tout droit ?



Porte Maillot : en théorie, la piste venant de droite (avenue de la Grande Armée) s'interrompt ici ce qui suppose que les cyclistes se rendant à Neuilly (et inversement) traversent l'avenue pour circuler sur la piste située devant le palais des Congrès.



Apparemment, la piste située devant le Palais des Congrès est unidirectionnelle.



Le panneau (sur fond bleu) et le revêtement indiquent clairement que la voie devient une allée piétonne. Les usagers du bus 82 doivent redoubler d'attention

Ici, comme ailleurs, ce panneau semble inconnu de la plupart des cyclistes (voir, par exemple, les pratiques sur la Place de Catalogne dans le 14e où a été créée récemment une « forêt urbaine »). **En effet ce panneau n'interdit pas aux cyclistes d'emprunter cette voie mais les invite à circuler au pas et à laisser la priorité aux piétons. Cette signalisation n'est pas claire et provoque, ici comme ailleurs, des conflits d'usage.**

Les photos permettent de constater que les cyclistes ne respectent pas la signalisation et circulent (parfois à vive allure) sur cette allée réservée aux piétons.

Pour être objectif, il faut convenir que la traversée de la Porte Maillot peut rester difficile pour les cyclistes du fait de l'intensité du trafic automobile et des retenues aux feux (clichés pris un samedi de décembre après-midi).



Car arrêté au feu (situé 200m en avant avenue de la Grande-Armée) obstruant la traversée cyclable



La circulation des bus PC et 244 qui ont leur terminus (en boucle) au second plan n'est heureusement pas affectée par les difficultés de circulation.

Faut-il préciser que pendant nos visites sur place, nous n'avons vu aucune voiture des lignes 73 et 82 qui empruntent cet itinéraire en direction de Paris ?

Quelques retours « d'expérience client »

Accessibilité :

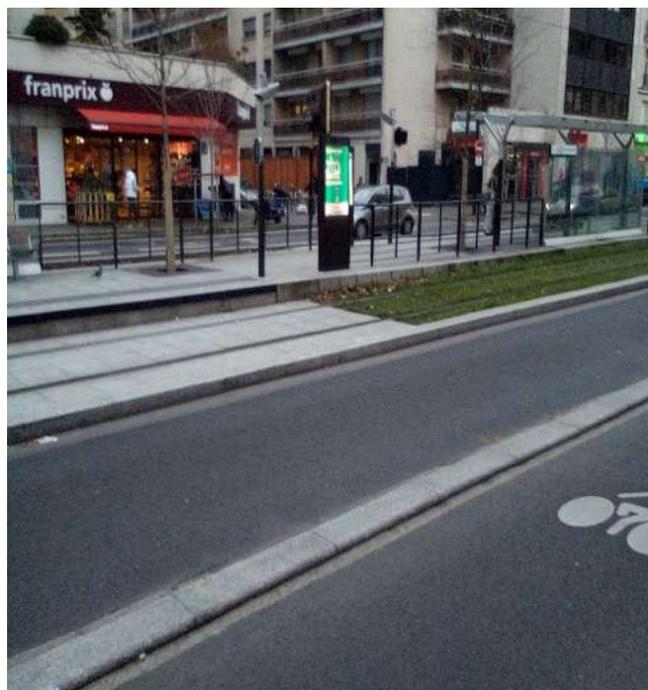
Toutes les stations sont accessibles.



La bonne accessibilité de la station Anny Flore semble appréciée par les cyclistes

Conception des stations :

Plusieurs stations (Square Saint-Odile, Thérèse Pierre, Anny Flore), sont équipées de quais alternés du fait de la largeur insuffisante de la voirie pour aménager des quais en vis-à-vis. Cette implantation allonge les cheminements, en particulier pour traverser les voies puisqu'aucun passage piéton n'a été prévu au centre de la station. Certains usagers s'affranchissent de cette contrainte d'autant plus facilement qu'aucun obstacle physique ne s'y oppose. Certes les rames de sens opposé sont en principe à l'arrêt mais il est clair que les usagers se mettent en danger s'ils traversent au moment du redémarrage et peuvent nécessiter un « FU (Freinage d'Urgence) » s'ils trébuchent ou chutent.



Vues de la station Thérèse Pierre (Porte de Villiers) :

L'interdiction de traverser, suggérée par l'engazonnement de la voie opposée, pourrait utilement, à notre avis, être renforcée par la pose de barrières à défaut de pouvoir réaménager les quais en créant un passage central (cette demande devra être étudiée pour de nouvelles stations dans l'hypothèse d'un « bouclage » de la ligne jusqu'au Pont du Garigliano).

Equipement des arrêts :

Nous avons constaté avec satisfaction que toutes les stations étaient équipées de distributeurs de titres dans les deux directions.



Abris bien dimensionnés, plans de quartier et des lignes de transport à proximité, distributeur de titres de transport, annonce (fonctionnelle) des deux prochains passages : un équipement que l'on aimerait voir systématisé aux stations de bus les plus fréquentées (station Anne de Noailles)

Cependant, il reste à mettre en service le « point services » de la Porte Champerret.



Bornes d'information voyageurs :

BIV : alors que les BIV sont toutes opérationnelles sur le prolongement du tram, de nombreuses BIV, dans les abribus des lignes du secteur, restent hors service (pas de BIV ou BIV éteintes).

Sièges sans abri :

La plupart des stations disposent de sièges sans abri concurremment avec les sièges abrités



Anne de Noailles : Sièges sans abri... pour mieux profiter de la fraîcheur du Bois de Boulogne tout proche ?



Porte de Champerret : La toiture du « terminal », œuvre de Jean Prouvé, parfaitement restaurée, permet de s'affranchir des classiques abribus au profit d'appuis ischiatiques (précédemment dénommés : « miséricordes » en référence au mobilier religieux). Ces appuis bienvenus ne protègent malheureusement pas des courants d'air.

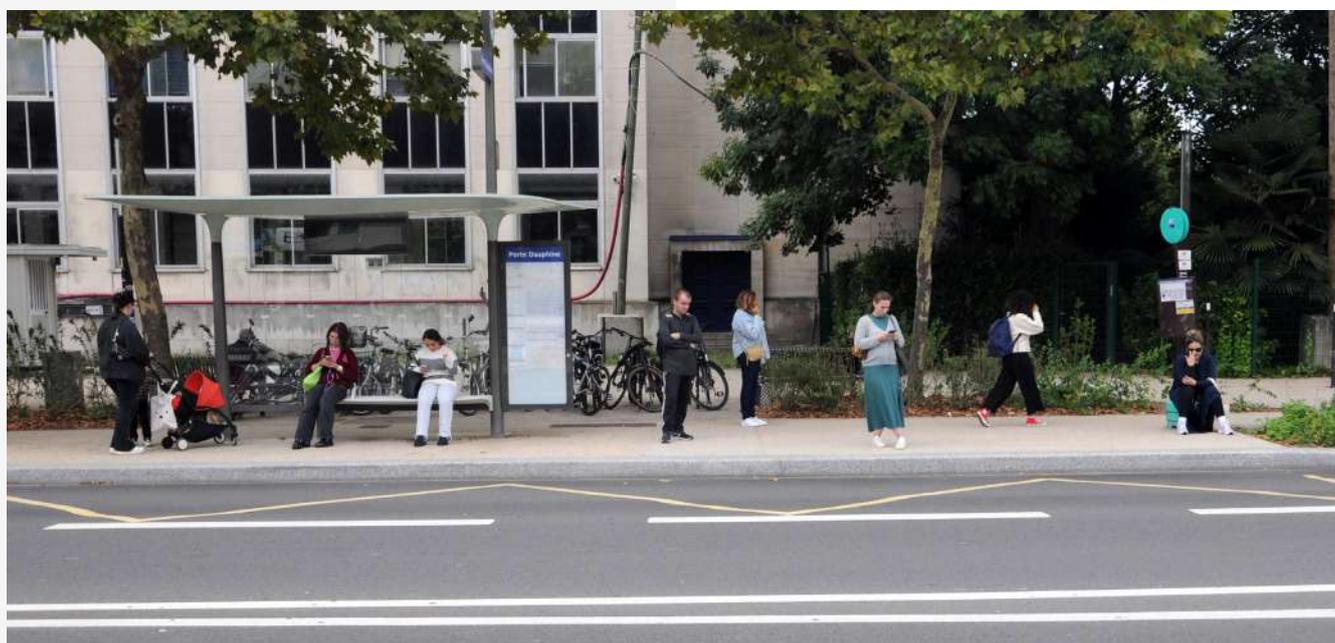
Bus PC : en sursis avant le « bouclage » du tramway autour de Paris ?

A l'occasion du prolongement du T3b, la ligne de bus PC a été maintenue entre la Porte Maillot et la Porte Dauphine. Cependant son itinéraire a été modifié sur cette section afin de mieux desservir le bois de Boulogne (« crochet » par l'Allée de Longchamp pour desservir le Jardin d'acclimatation, voire la Fondation LVMH toute proche). On ne peut que s'interroger sur la pertinence de cette modification car le Bois est déjà desservi par le 244 et la navette LVMH sans oublier, pour les touristes, le « Petit train du Jardin d'Acclimatation ».

Il n'entre pas dans l'objet de ce rapport d'évoquer l'éventualité du prolongement du T3b jusqu'au Pont du Garigliano. Si ce projet est bien identifié dans le SDRIF E 2040 (Schéma de Développement de la Région Ile de France), il reste à le financer. Dans un premier temps, il convient de lancer les études en utilisant l'enveloppe prévue dans le volet mobilités du CPER 2021-2027 (Contrat de Plan Etat région) adopté par le Conseil régional le 13 juin 2024. Nous renvoyons à ce sujet à l'étude précédemment mentionnée sur la desserte du Bois de Boulogne ([La desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs de surface - Association des usagers des transports \(AUT\) \(aut-idf.org\) , p 27](#)).

La charge du PC, qui double la ligne T3b entre les Portes Maillot et Dauphine est relativement faible. Même si la présence de nombreux stades induit une fréquentation de la ligne par des groupes de scolaires ou d'étudiants, on peut s'interroger sur la pertinence d'un bouclage du tramway jusqu'au Pont du Garigliano, sauf à vérifier qu'un tel bouclage, qui permettrait de relier le sud parisien à la Porte Maillot, voire à La Défense, serait susceptible de provoquer un effet de décharge du T2 à partir de la Porte de Versailles.

Dans ces conditions, la fréquentation modeste du PC permet d'utiliser des bus standard, offrant ainsi la possibilité d'affecter les bus articulés à d'autres lignes.



Conclusion :

Le tracé du projet répond au besoin de relier entre eux trois pôles majeurs (Porte d'Asnières, Porte Champerret et Porte Maillot) ainsi que l'université de la Porte Dauphine, qui n'étaient reliés que par le PC, dont les véhicules devaient composer avec une circulation automobile très dense.

Ce prolongement est donc positif.

Cette appréciation doit cependant être nuancée eu égard aux objectifs généraux annoncés :

- S'il est évident que la desserte a été améliorée et connaît un certain succès entre la Porte d'Asnières (Marguerite Long) et la Porte Maillot, la faible fréquentation entre cette dernière et la Porte Dauphine est assez surprenante. La montée en puissance des dessertes assurées par le RER E à Porte Maillot permettra sans doute d'augmenter le trafic. En tout cas, les conditions de correspondance dans cette dernière sont optimales (débouché des escalators à proximité de la station du T3b).
- Le maillage avec les autres lignes structurantes du réseau (RER et Métro) n'appelle pas de commentaires. Les échanges avec les autres modes ne semblent conséquents qu'à la Porte Maillot, avec le métro M1, les RER C et RER E. (Il est difficile de juger de la situation à Porte de Champerret, encore en travaux).
- L'opération a été l'occasion d'améliorer les liaisons par bus avec la banlieue mais un effort de communication semble souhaitable (à l'occasion de la « révolution tarifaire » au 1^{er} janvier 2025 ?) pour permettre aux usagers habituels et surtout occasionnels de tirer parti de ce maillage relativement serré.

Il reste à améliorer l'information sur le réseau de bus (implantation des arrêts) et à assurer le fonctionnement de l'affichage des temps d'arrêt.

Deux points d'amélioration nous semblent devoir être mentionnés :

- Stations de tram :

- Une proportion importante d'assises est sans protection contre les intempéries (et le soleil),
- L'implantation des passages protégés, au-delà de la proximité immédiate des stations de tram, oblige dans certains cas à des détours importants et incite à des traversées «sauvages».

- Traversée des grands carrefours par le T3b :

- Les plans de circulation (sas de stockage pour les tourne-à-droite et à gauche) ne sont pas satisfaisants en particulier à la Porte Maillot (carrefour Amiral Bruix – Avenue de Malakoff / Avenue de la Grande Armée). Ils provoquent des engorgements qui nuisent à la circulation du T3b et des bus. Il serait donc opportun de revoir ce point, comme cela a été le cas à la Porte Dauphine où les difficultés initiales ont été partiellement corrigées. Les phases de feux restent cependant aberrantes avenue Foch
- Il en est de même à la Porte d'Asnières (Marguerite Long).

La généralisation de la vidéoverbalisation mais aussi l'amélioration de la voirie sont donc indispensables pour garantir un écoulement du trafic du T3b appelé à croître.

Enfin, la dénomination des stations du prolongement du T3b prive les usagers occasionnels de points de repères. Ainsi, la station intitulée «Marguerite Long» est en fait située Porte d'Asnières. Il en est de même des stations Thérèse Pierre (Porte de Villiers) et Anny Flore (Porte des Ternes). Sans remettre en cause la politique de dénomination des stations initiée par la Ville de Paris, sans repère géographique, il serait souhaitable d'adopter une dénomination mixte rappelant le nom de la porte desservie à l'exemple de Neuilly / Porte Maillot).

Association des usagers des transports



Membre de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports



L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS

oeuvre pour...
*des transports efficaces,
des déplacements agréables,
des voyageuses et des voyageurs
mieux écoutés.*

**D'ILE-DE-
FRANCE**



www.aut-idf.org/



@aut-idf



@Asso_usagersidf

L'Association des Usagers des Transports AUT Fnaut Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (Fnaut).

La Fnaut regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Maquette : Nina Soto

Crédits photo : Michel Babut, Erick Marchandise, Jean-Loïc Meudic

Janvier 2025 © AUT - Fnaut Ile-de-France