

La Porte Dauphine bien partie pour accueillir le terminus du T3



Boulevard

MacDonald (XIXe). Le Conseil de Paris se penche ce lundi soir ou mardi sur le prolongement du tramway des Maréchaux jusqu'à Porte Maillot ou Porte Dauphine. Les variantes de tracé seront présentées aux riverains début 2016. **(LP/J.D.)**

Plébiscité par les Parisiens qui sont 300 000 à l'emprunter chaque jour, le tramway des Maréchaux part à la conquête de l'ouest. Alors que son prolongement entre Porte de la Chapelle (XVIII^e) et Porte d'Asnières (XVII^e) est en plein chantier pour une mise en service prévue fin 2017, le Conseil de [Paris](#) se penchera la semaine prochaine sur son extension jusqu'à Porte Maillot (XVII^e) ou Porte Dauphine (XVI^e).

Sur le même sujet

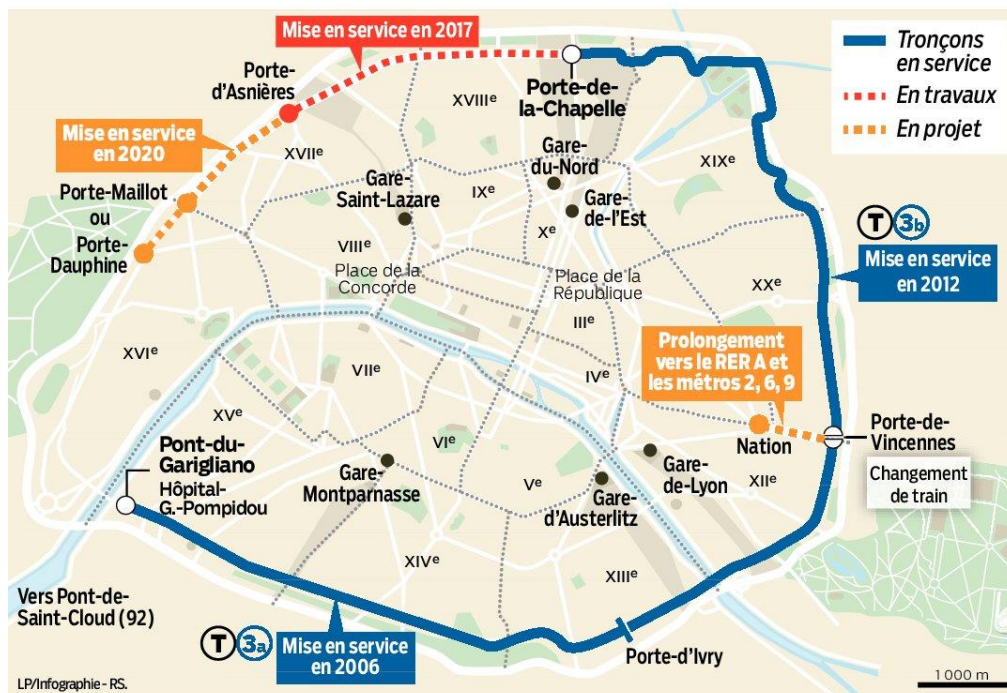
[La ligne T3 du tramway poursuit sa route à l'ouest](#)

[L'extension des lignes de tram en bonne voie](#)

Cette dernière option semble d'ailleurs privilégiée par la Ville et le Syndicat des transports d'Ile-de-[France](#) (Stif). Explications.

Quatre variantes de tracé Porte Maillot. Après étude, le Stif a retenu quatre scénarios pour la traversée de la porte Maillot, le secteur le plus dense que le T3 aura à traverser en termes d'habitants et d'emplois. Sont notamment étudiés le passage par l'ouest du palais du Congrès via le boulevard Pershing ou par l'est via le boulevard Gouvion-Saint-Cyr, le prolongement jusqu'à Maillot ou Dauphine et l'éloignement des correspondances avec le [métro](#) ligne 1, le RER C et la future gare du RER E. Toutes ces options seront présentées aux habitants début 2016 dans le cadre d'une large concertation.

Une mise en service en 2020...



Le prolongement à Dauphine pas plus cher. « Ce que l'on a constaté, c'est que les variantes du passage par l'ouest nécessitent de passer par le tunnel routier dit du Grand Maillot, ce qui est assez onéreux, détaille l'adjoint (EELV) aux Transports Christophe Najdovski. Pour les mêmes coûts, on peut aller jusqu'à la porte Dauphine via le boulevard Gouvion-Saint-Cyr et la place Maillot. C'est cette variante que l'on privilégie, d'autant qu'elle permet de desservir l'université Dauphine, le bois de Boulogne, le RER C, la ligne 1 du métro... » Cette hypothèse, d'un montant de 170 M€ (hors taxe) pour un tronçon de 3 km, est également approuvée par le maire (LR) du XVI^e Claude Goasguen. Elle nécessitera une reconfiguration au moins partielle de la place de la porte Maillot.

Le tunnel routier de Champerret supprimé. Plus au nord, avant la porte de Champerret, il faudra trancher une autre question : faut-il faire passer le tram par les avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé ou plus au sud via le boulevard Berthier ? Dans les deux cas, le passage souterrain pour voitures Champerret sera comblé. « Dans ce secteur, l'arrivée du tram va nous permettre de redistribuer l'espace public au profit des piétons et de réaliser des pistes cyclables qui n'existent pas » fait valoir Christophe Najdovski.

Un tram ou un super bus pour boucler la boucle ? Le tramway poursuivra-t-il sa route après la porte Dauphine ? En 2014, lors de sa campagne Anne Hidalgo avait promis de « boucler le tramway des Maréchaux ». Pour l'heure, « des études de fréquentation sont menées pour déterminer le mode le plus approprié : tram lourd ou tram léger, explique l'adjoint aux Transports. Mais ce sera au moins un bus à haut niveau de service (BHNS), c'est-à-dire en site propre avec une grande fréquence ». Des études techniques sont également en cours pour déterminer si le pont de Garigliano au-dessus de la Seine peut supporter le passage d'un tram ou devra être adapté. Réponse dans quelques mois.

Le T9 également à l'étude

Il est évidemment nettement moins avancé que le tramway des Maréchaux... puisque sa construction n'a pas encore commencé. Mais les élus parisiens vont également se pencher au conseil sur le dossier du T9 pour voter une première convention de financement. Cette nouvelle ligne, de 10 km, reliera le centre-ville d'Orly (Val-de-Marne) à la Porte de Choisy (XIII^e) où le T9 sera en correspondance avec le tramway parisien. Elle remplacera la ligne bus 183 présentée comme la plus fréquentée de banlieue. Les travaux devraient débuter l'an prochain pour une mise en service attendue en 2020. Le coût total du projet T9 est estimé à 403 M€. La ville de Paris devrait contribuer à ce budget à hauteur de 13 M€

Le Parisien - Julien Duffé | 18 Nov. 2015,