

Contribution dans le cadre de la concertation sur le prolongement du tramway T3b à l'ouest

Deux objectifs complémentaires

Le projet, très attendu, de prolongement du tram T3b de la porte d'Asnières à la porte Maillot ou à la porte Dauphine répond à deux besoins complémentaires :

- **Assurer une desserte fine** des quartiers nord-ouest de Paris et des limites des communes limitrophes, tout en permettant une recomposition de la voirie au profit des modes actifs (marche, vélo, etc...) et des transports publics.
- **Fournir une liaison pratique** vers le nord-ouest et le nord de Paris aux Franciliens accédant à ce secteur par les moyens de transport existants ou en projet :
 - RER C et E à la porte Maillot, RER C à la porte Dauphine,
 - Métro (lignes 1 à Porte Maillot, 2 à Porte Dauphine, 3 à Porte de Champerret),
 - Bus aux portes d'Asnières, de Champerret et Maillot.

Il convient donc de porter la plus grande attention à la qualité des correspondances entre le tram T3b prolongé et les autres transports publics, en particulier à la porte Maillot.

De porte d'Asnières aux approches de la porte de Champerret (bd Berthier)

L'insertion du tramway sur le boulevard Berthier, se substituant au PC3, permet de maintenir dans chaque sens deux voies de circulation et une piste cyclable. En revanche, le **bus 341 perd son site protégé** : ne conviendrait-il pas de réserver dans chaque sens l'une des deux voies à ce bus, aux taxis et aux véhicules d'urgence ?

Desserte de la gare routière de porte de Champerret (place Stuart Merrill)

Le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (**DOCP**) présente deux variantes : arrivée à la gare routière par le sud, en continuant sur le boulevard Berthier puis en rejoignant la place Stuart Merrill par un petit crochet empruntant l'avenue de Villiers ; arrivée par le nord en empruntant les avenues Paul Adam et Stéphane Mallarmé.

La **variante "tracé sud"** par Berthier - Villiers conduit à **fermer à la circulation le tronçon emprunté de l'avenue de Villiers** (les voitures doivent contourner la place par le nord). Cela présente l'avantage d'élargir ainsi la place au sud par un espace partagé entre tramway, bus, piétons et cyclistes. Le DOCP prétend que cela oblige à reporter des arrêts bus : cela reste à prouver.

Sur le parcours boulevard Berthier qui précède, les cyclistes sont amenés à rouler sur les deux allées latérales, et à y partager l'espace avec les voitures. **Le DOCP ne prévoit pas de bande cyclable** ; or, on est sur un axe cycliste "structurant" au sens du "Plan vélo" de la Ville de Paris. Il y aurait de la place pour une bande cyclable sur ces contre-allées.

La **variante "tracé nord"** par Adam et Mallarmé utilise, pour pouvoir faire passer le tramway, la place libérée par le comblement proposé du tunnel joignant l'avenue Paul Adam au boulevard Gouvion Saint-Cyr

et la suppression en conséquence des trémies d'accès y conduisant : comblement qu'il faudra faire *même dans la variante "tracé sud"*, du fait de la suppression nécessaire de la trémie d'accès boulevard Gouvion Saint-Cyr pour pouvoir faire passer le tramway à la sortie de la porte Champerret.

Ce comblement nous paraît justifié : accélérer la circulation automobile en ville n'est plus une priorité, et les trémies constituent des coupures entre quartiers, qui dissuadent la marche et les échanges.

De porte de Champerret aux approches de la porte Maillot (bd Gouvion Saint-Cyr)

Le souhait de maintenir une largeur convenable pour les piétons et pour les voies cyclables impose pratiquement la solution 2x1 voies résiduelles pour les voitures. Elle permet en outre de maintenir une file de stationnement dans chaque sens.

Desserte du palais des Congrès et de la place de la porte Maillot

À partir du carrefour Gouvion Saint-Cyr - Pershing, le DOCP prévoit deux variantes de tracé : une variante "tracé ouest" par l'avenue Pershing, une variante "tracé est" par la continuation sur le boulevard Gouvion Saint-Cyr.

Le DOCP semble à juste titre privilégier cette deuxième variante, qui consiste à **longer le palais des Congrès par l'est**. La variante par l'ouest (boulevard Pershing) nécessiterait soit le comblement d'un tunnel et de ses deux trémies d'accès pour laisser la place au tramway, soit l'utilisation du tunnel par le seul tramway avec une solution compliquée (et peu commode) pour l'arrêt porte Maillot, soit de se contenter d'un terminus "Porte Maillot" en surface, en reportant à plus tard toute réflexion sur le prolongement vers porte Dauphine : ce qu'on ne peut accepter.

De plus, le passage par le boulevard Pershing ne permet pas d'accéder aisément au métro (ligne 1), au RER C ou au futur RER E. Si ce tracé était malgré tout choisi, **il serait indispensable de prévoir des accès à ces trois lignes de transport majeures**.

La variante "tracé est" (boulevard Gouvion Saint-Cyr) **assure les meilleures correspondances avec elles**. De plus, elle est compatible avec un terminus provisoire à Porte Maillot. Le passage du tramway combiné avec le maintien d'une piste cyclable bidirectionnelle, de trottoirs confortables et de surfaces de stationnement pour taxis, autocars, dépose hôtel Méridien etc. milite pour la restriction de la circulation automobile à une voie de circulation dans un seul sens (sud – nord).

Cette solution colle très bien avec un projet de **réaménagement de la place de la porte Maillot** porté par la ville de Paris, qui consiste à remplacer le rond-point de la place de la porte Maillot par un simple croisement entre le boulevard Gouvion Saint-Cyr et l'avenue de la Grande Armée : la suppression de l'espace vert ovoïde central serait avantageusement remplacée par une extension du parvis du palais des Congrès au nord et du square Parodi au sud. Ce qui permettra en plus d'aménager à la hauteur du parvis prolongé du palais des Congrès une **station T3 « Porte Maillot » proche des accès à la ligne 1 du métro, au RER C et au futur RER E prolongé**.

De la porte Maillot aux approches de la porte Dauphine (bd de l'amiral Bruix)

Intérêt d'un prolongement du tramway vers la porte Dauphine : une correspondance avec la ligne 2 du métro, une nouvelle correspondance avec le RER C, enfin la desserte de la faculté et d'une des principales portes d'entrée du bois de Boulogne.

Sur la partie du boulevard de l'Amiral Bruix comprise entre la porte Maillot et le carrefour Amiral Bruix – Thierry de Martel, le DOCP propose une réduction à 2 x 1 voies de la circulation automobile, ce qui laisse la place au site du tramway, à deux bandes cyclables (mais pourquoi deux bandes de part et d'autre des voies automobile plutôt qu'une piste bidirectionnelle ?), à un très large trottoir piéton d'un côté et à une contre-allée ajoutée à un trottoir de l'autre. Ce partage paraît logique.

(Nous n'examinons pas ici le prolongement vers le sud de la "variante tracé ouest" évoquée ci-dessus pour le passage de la porte Maillot, que nous ne préconisons pas).

Après le carrefour qu'il forme avec le boulevard Thierry de Martel, le boulevard de l'Amiral Bruix devient très large, et l'insertion du tramway laisse la place à plus de place encore pour les piétons.

Porte Dauphine

À l'approche de la porte Dauphine apparaît, sur le boulevard de l'Amiral Bruix, une nouvelle trémie d'entrée dans un tunnel (passage sous voirie Henri Gaillard) qui permet aux voitures d'atteindre directement le boulevard Lannes en traversant en souterrain la place du Maréchal de Lattre de Tassigny (ou place de la porte Dauphine).

Le DOCP laisse à penser que la seule bonne solution pour le passage du tramway consiste à boucher ce tunnel ainsi que ses deux trémies d'entrée-sortie. Le profil en large reste alors inchangé.

La station terminus pourrait alors être aménagée juste après la traversée de la place, au début du boulevard Lannes.

Conclusion

D'une manière générale, les choix de tracé et de partage de voirie proposés par le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales mettent en avant des préoccupations que nous approuvons :

- une desserte tramway attractive et efficace,
- des correspondances aisées avec le réseau de T.C. (RER C, métros 1, 2, 3, gares bus, future extension du RER E),
- une continuité du réseau cyclable,
- des trottoirs larges,
- la voiture "prend la place qui reste", même si elle se trouve souvent réduite à 2x1 voies (et même une voie dans un seul sens à la hauteur du palais des Congrès). Cela va jusqu'à combler deux tunnels et leurs trémies d'accès : ces solutions d'un autre temps relevaient du souci de "faire rouler les voitures" comme premier impératif d'une bonne politique des déplacements : on n'a plus la même vision aujourd'hui.

Contacts AUT :

- Bernard GOBITZ, vice-président : 06 62 17 58 29 bernard.gobitz@free.fr
- Jean MACHERAS, délégué Paris : 01 43 22 72 85 jean.macheras@infonie.fr