

La porte Dauphine bien partie pour accueillir le terminus du T3

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 la porte de la Chapelle (XVIII^e) et la porte d'Asnières (XVII^e) est en chantier pour une mise en service prévue fin 2017, le Conseil de Paris se penchera la semaine prochaine sur son extension jusqu'à la porte Maillot (XVII^e) ou la porte Dauphine (XVI^e). Cette dernière option semble d'ailleurs privilégiée par la Ville et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).

■ **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 des Congrès via le boulevard Pershing ou par l'est via le boulevard Gouvion-Saint-Cyr, mais aussi le prolongement jusqu'à la porte Dauphine et l'éloignement des correspondances avec la ligne 1 du métro, le RER C et la future gare du RER E. Toutes ces options seront présentées aux habitants début 2016 dans le cadre d'une concertation.

■ **Pour le même coût, il peut être prolongé jusqu'à Dauphine.** « 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 de la Porte-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... » Cette hypothèse, d'un montant de 170 M€ (hors taxes) 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.

■ **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 bus à haut niveau de service pour boucler la boucle ?** Le tramway poursuivra-t-il sa route après la porte Dauphine ? En 2014, lors de la campagne municipale, 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, expli-

que 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. **JULIEN DUFFÉ**

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 vont également se pencher au prochain Conseil de Paris sur le dossier du T9. Y figure le vote d'une première convention de financement. Cette 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€. **B.H.**