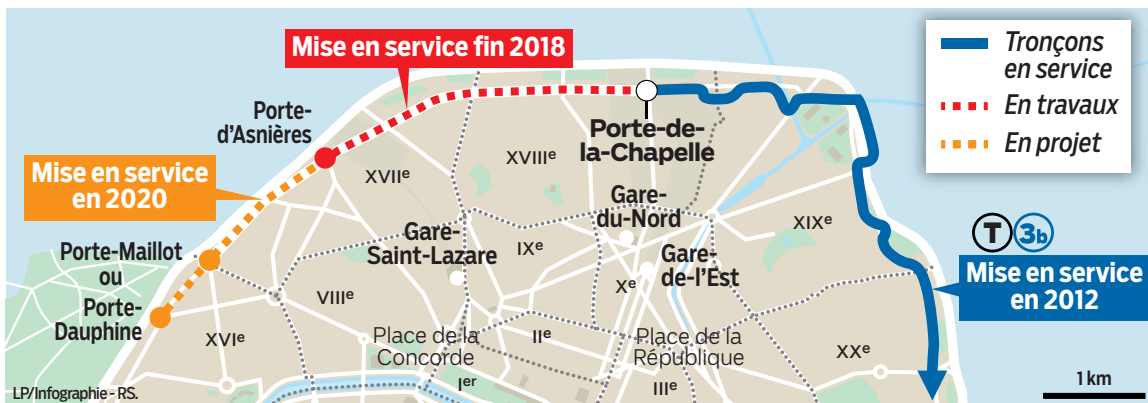


TRANSPORTS

Le prolongement du T3 jusqu'à la porte Dauphine plébiscité



Au cours de la concertation qui s'est déroulée en début d'année sur le prolongement du tramway T3 après la porte d'Asnières (XVII^e), la majorité des participants s'est prononcée en faveur d'un terminus à la porte Dauphine au lieu de la porte Maillot.

UNE « ADHÉSION GÉNÉRALE » au projet et une préférence pour un terminus à la porte Dauphine (XVI^e) plutôt qu'à la porte Maillot. C'est ce qu'il ressort de la concertation menée en début d'année sur le prolongement à l'ouest du tramway T3 après la porte d'Asnières (XVII^e) et dont le bilan a été approuvé hier par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).

Cela tombe bien : la variante pour un prolongement jusqu'à la porte Dauphine via le boulevard Gouvion Saint-Cyr (approuvée par la majorité des 1 200 Franciliens qui ont déposé

un avis écrit) était également privilégiée par la Ville de Paris et le Stif. Ce scénario prévoit un tronçon de 3 km entre les portes d'Asnières et Dauphine, l'aménagement de 6 stations, un temps de trajet de 11 minutes et jusqu'à 7 600 voyageurs attendus à l'heure de pointe du matin.

« Ce terminus à la porte Dauphine nous paraît le plus judicieux, confirme-t-on au cabinet de l'adjoint aux transports de la maire de Paris. Il permet notamment de desservir l'université Dauphine. »

Autre enseignement : une majorité de Franciliens se sont prononcés

en faveur du tracé nord par l'avenue Paul-Adam, la porte de Courcelles et l'avenue Stéphane-Mallarmé (XVII^e).

Évaluée à 170 M€, l'opération nécessite encore des études avant enquête publique, notamment au sujet de l'insertion urbaine du tram. Alors que la mise en service du prolongement du T3 entre la porte de la Chapelle (XVIII^e) et la porte d'Asnières, actuellement en chantier, a été repoussée à l'automne 2018, celle du tronçon jusqu'à la porte Dauphine ne devrait pas intervenir avant 2021 au plus tôt.

J.D.