

## ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3 DE LA PORTE D'ASNIERES A LA PORTE DAUPHINE

### **AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE-DE-FRANCE Octobre 2018**

*L'Association des Usagers des Transports / 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.*

*Notre association est donc particulièrement attentive aux projets d'extension des réseaux de transport publics urbains.*

---

Le projet de prolongement du tram T3 de la porte d'Asnières à la porte Dauphine tel qu'il est présenté dans le cadre de son Enquête publique nous semble **globalement satisfaisant**.

### **CHOIX DES TRACES**

Nous approuvons le choix des tracés qui faisaient débat lors de la concertation publique de 2016, à savoir :

- le tracé « sud » aux abords de la Porte de Champerret qui nous paraît le plus judicieux, comme nous l'avons expliqué dans notre avis précédent,
- le tracé « est » qui permet d'accéder à la porte Maillot par le boulevard Gouvion - Saint-Cyr et qui nous semble constituer le meilleur choix car il permet une intermodalité efficace entre le tram T3 et les autres réseaux de transports présents ou prévus à la porte Maillot : métro ligne 1, RER C, futur RER E et lignes d'autobus.

## GARE ROUTIERE DE LA PORTE MAILLOT

Le tracé « est » par le boulevard Gouvion - Saint-Cyr comporte cependant un inconvénient, sa desserte médiocre de la gare routière du boulevard Pershing.

Il conviendra donc de **soigner particulièrement le cheminement piéton entre le T3** (vraisemblablement la station Porte de Ternes) **et cette gare routière**. Le parcours actuel depuis le métro jusqu'à la gare routière de Paris Bercy Seine, n'est sûrement pas l'exemple à suivre : fléchage insuffisant et confus, cheminement chaotique dans le parc de Bercy (gros pavés disjoints malgré la multiplication des valises à roulettes, rampe pour PMR et UFR boueuse l'hiver et poussiéreuse l'été, etc...).

## DEUX PRECAUTIONS POUR LA PORTE MAILLOT

Nous approuvons le choix de ne pas limiter le prolongement du T3 à la porte Maillot, mais de l'amener jusqu'à la porte Dauphine. Bien que les prévisions de trafic sur ce court tronçon soit faibles, ce choix permet de reporter les installations techniques d'arrière-gare du terminus du T3 à la porte Dauphine et d'installer la station Porte Maillot au plus près des autres réseaux de transport.

Nous attirons cependant l'attention des maitres d'ouvrage sur deux points :

- la nécessité impérieuse de donner une **réelle priorité au tram à la traversée de la porte Maillot** et d'intégrer cet impératif dans le projet de restructuration de ce site,
  - le souhait de voir ce qui subsistera de la ligne de **bus PC** assurant la jonction entre la T3a et le T3b **continuer à desservir la porte Maillot** afin de permettre à ses usagers de bénéficier des correspondances avec le réseau de transport desservant ce site.
-