T3 MAG

PROLONGEMENT
PORTE D'ASNIÈRES - PORTE DAUPHINE

#6
10.2023

LE TRAM en approche

ÉDITO

Valérie Pécresse
Présidente de la Région Île-de-France

© Élodie Grégoire

Le prolongement du tramway T3b à la Porte Dauphine entame aujourd'hui une étape cruciale avec la finalisation des installations du système de transport et des travaux d'aménagement urbain.

Dès cet automne, les essais vont débuter pour permettre l'ouverture au public de ce nouveau tronçon au printemps 2024, au-rendez-vous pour les Jeux olympiques et paralympiques.

Cette nouvelle partie du T3b s'étendra sur 3,2 kilomètres avec sept nouvelles stations. Elle permettra aux voyageurs attendus sur la section prolongée d'accéder plus rapidement aux lignes 1, 2 et 3 du métro, à la ligne C du RER et au prolongement du RER E à l'ouest actuellement en travaux.

Pour assurer une fréquence de passage soutenue et offrir aux Franciliens les meilleures conditions de voyage, neuf nouvelles rames de 300 places chacune, accessibles pour tous les usagers, lumineuses et fonctionnant 100 % à l'électricité, sont nécessaires ; elles ont été mises en service en 2022 et circulent sur la partie existante.

L'arrivée du tramway jusqu'à Porte Dauphine permettra de réduire les nuisances sonores et de diminuer la pollution atmosphérique.

Le paysage des boulevards des Maréchaux sera transformé avec des cheminements piétons et des pistes cyclables sécurisées et intégrées dans un modèle urbain adapté aux enjeux des nouvelles mobilités.

La plantation de nouveaux arbres le long du tracé, soit 250 sujets de plus qu'avant les travaux, la création d'espaces végétalisés et infiltrant les eaux pluviales et la pose de gazon sur une partie de la plateforme matérialiseront également la volonté d'offrir aux Franciliens un cadre de vie agréable, moderne et respectueux de l'environnement.

En bref

LE TRAMWAY S'INVITE DANS LES ÉCOLES

Le service communication est parti à la rencontre de plusieurs classes de maternelles, élémentaires pour leur faire découvrir l'envers du chantier du prolongement du T3b.

Au programme : ateliers ludiques de sensibilisation aux enjeux du tramway, découverte des engins de chantier et des équipements de protection des ouvriers. Les plus grands ont pu visiter le chantier !

Chaque enfant a reçu en cadeau la collection T3 Junior avec des jeux autour du tramway et des supports d'information.

Pour en savoir plus et télécharger les livrets T3 Junior, rendez-vous sur le site du prolongement.

PROCHAIN ARRÊT

Porte Maillot

© DR

À mi-chemin entre l'Arc de triomphe et l'arche de La Défense, la Porte Maillot sera un arrêt majeur du prolongement. Véritable pôle multimodal, la future station permettra d'assurer une meilleure liaison entre la capitale et l'ouest parisien, tout en offrant plus de place aux piétons et aux cyclistes.

Un hub de transports

Demain, les Franciliens verront leurs déplacements quotidiens facilités grâce à ce nouveau pôle, permettant des correspondances entre le RER C, la ligne 1 du métro et le tramway T3b. Cette intermodalité portée par Île-de-France Mobilités sera également enrichie par le prolongement du RER E vers l'ouest (projet Eole) en 2024. La Porte Maillot deviendra donc un véritable « hub » métropolitain, où se croiseront chaque jour plusieurs dizaines de milliers d'usagers des transports en commun.

Les piétons et les cyclistes pourront profiter d'une nouvelle esplanade, plus belle et plus apaisée. Les pistes cyclables permettront de traverser l'axe majeur en toute sécurité. Des arceaux seront installés pour encourager l'intermodalité, en permettant de garer son vélo et d'utiliser les autres modes de transports.

Symbole de l'ambition de la Ville de Paris de faire coexister toutes les mobilités, la place accueillera également une nouvelle voie verte piétonne qui se poursuivra jusqu'au bois de Boulogne.

Une esplanade accueillante favorisant les déplacements doux

Le rond-point central supprimé, c'est une toute nouvelle place Maillot qui sera révélée. Vaste et étendue, elle prendra la dimension d'une véritable place publique métropolitaine et retrouvera sa perspective historique avec la restitution de l'axe majeur (de l'Arc de triomphe à La Défense).

Le projet d'aménagement de l'esplanade fait appel à des matériaux très qualitatifs. Avec ses belles dalles de calcaire en réemploi, le parvis formera une esplanade propice à la promenade, offrant aux piétons un espace de transit ou de détente privilégié et plus respirable.

Une mise au vert pour un cadre apaisé

Place à la verdure ! Le végétal s'installe à la Porte Maillot, non seulement le long du tracé, mais aussi de ses abords.

Le square Parodi sera agrandi, pour faire entrer dans la ville l'ambiance et les senteurs boisées du bois de Boulogne, tandis qu'un vaste terre-plein central végétalisé sera aménagé le long de la nouvelle voie prévue pour relier l'avenue Charles-de-Gaulle à Neuilly-sur-Seine.

Sur des trottoirs élargis et autour de la place, les passants pourront donc admirer une végétation dense et profiter des bosquets d'arbres aux essences rappelant celles du bois de Boulogne.

Le système de noues végétalisées le long des voies permettra également de créer des îlots de fraîcheur près desquels les promeneurs pourront se rafraîchir lors de fortes chaleurs d'été, tandis qu'au printemps, les fleurs coloreront les allées.

Pour en savoir plus sur l'arrêt Porte Maillot, rendez-vous sur le site du projet.

LE SAVIEZ-VOUS

Parallèlement au prolongement du tramway, plusieurs projets visent à embellir le secteur de la Porte Maillot. Le projet « axe majeur » dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée par la Ville de Paris à la SPL PariSeine va mettre en valeur l'axe historique entre la cour du Louvre et l'arche de La Défense. Par ailleurs, le tramway sera connecté au futur RER E (projet Eole). En 2024, la place Maillot accueillera, à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques 2024, les délégations du Comité international olympique et le centre de presse principal.

LES STATIONS SE PROFILENT ET RÉVÈLENT LEUR NOM

À l'heure des premiers essais de circulation des rames, les sept nouvelles stations sont désormais installées sur le nouveau tronçon, dans le prolongement des stations du T3b. Sur les cinq arrêts rebaptisés à cette occasion, quatre portent désormais le nom de femmes qui ont marqué l'histoire. Résistante, poétesse ou pianiste, découvrez les visages et les parcours de ces personnalités hors normes.

Anna de Noailles
(1876 – 1933)

Nom du projet : Bruix Lalo

Romancière et poétesse, Anna de Noailles a marqué par son œuvre la littérature du XXe siècle. Elle a notamment créé le prix littéraire Vie heureuse en 1904, renommé par la suite prix Femina, pour permettre de récompenser des œuvres écrites par des femmes, exclues à l'époque du prix Goncourt !

Anny Flore
(1912 – 1985)

Nom du projet : Porte des Ternes

D'abord couturière puis mannequin, c'est en tant que chanteuse qu'Anny Flore est entrée dans la postérité. Entre 1940 et 1984, elle interprète de grands succès populaires et confirme son talent avec *Mon cahier de chansons* (1955), qui lui vaut une reconnaissance nationale et son entrée dans la cour des grandes artistes de son temps.

Thérèse Pierre
(1908 – 1943)

Nom du projet :
Porte de Villiers

Originaire de la Marne, Thérèse Pierre commence en 1929 à exercer son métier d'institutrice, tout en s'engageant politiquement et syndicalement contre la guerre et le fascisme. À partir de 1942, elle devient résistante en Bretagne où elle participe activement à l'organisation du réseau et à son armement, avec plus de 100 hommes sous sa responsabilité.

Marguerite Long
(1874 – 1966)

Nom du projet :
Porte d'Asnières

Marguerite Long s'est illustrée en tant que pianiste et a gagné une renommée internationale quand elle s'est tournée vers l'enseignement, en créant sa propre école et en dispensant des cours à l'École normale de musique de Paris. Grande amie de Debussy, Ravel et Fauré, elle a enregistré de nombreux disques issus de leurs répertoires. Elle a également créé avec Jacques Thibaud le concours international Long-Thibaud en 1943.

Porte Dauphine

Av. Foch

Av. de Malakoff

Av. de la Grande Armée

Porte Maillot

Av. des Ternes

Rue Guersant

Porte de Champerret

Av. de Villiers

Rue de Courcelles

Square Sainte Odile

Nom du projet :
Porte de Courcelles

Adaptée aux contraintes topographiques, les stations sont conçues comme des « oasis » pour rendre la ville plus durable.

Différents « profils » de station

Selon l'emplacement choisi, les stations peuvent s'insérer soit :

1. **en axial**, avec des quais latéraux comme à Porte de Champerret, ou centraux successifs comme à Square Sainte Odile ;
2. **en latéral**, dans le prolongement du trottoir, comme à Anna de Noailles.

Faire entrer la nature dans la ville

Conçues comme de véritables oasis, les stations donnent la part belle aux arbres et à la lumière, grâce à la transparence des abris.

Avec 250 arbres en plus sur le parcours, le projet de prolongement jusqu'à Porte Dauphine se veut résolument vert. L'été dernier, de nouvelles essences ont fleuri et des espaces singuliers ont été réalisés aux abords du bois de Boulogne, avec la plantation de pins sylvestres (*Pinus sylvestris*) et d'érables sycomores (*Acer peudoplatanus*).

L'arrivée du tramway s'accompagne donc d'un regain de nature sur les boulevards des Maréchaux, pour créer une véritable trame verte tout au long du nouveau tracé.

Un design signé Wilmotte

En cohérence avec la ligne T3a, les nouvelles stations ont été dessinées par l'architecte Jean-Michel Wilmotte.

Le mobilier urbain créé (abris, bancs, barrières, candélabres…) s'intègre élégamment dans la ville. Très caractéristique, il se décline en brun gris – la couleur historique du mobilier de la ville – pour se confondre avec les arbres, et en inox pour rappeler les technologies et les équipements de la RATP.

Élargis, plantés d'arbres et allégés du mobilier urbain superflu, les trottoirs deviennent de vrais lieux de promenade, avec des bancs à proximité de certaines stations.

L'accessibilité au cœur des stations

L'aménagement des stations et des rames du T3 a été pensé pour être adapté à tous les voyageurs ayant des contraintes de déplacement.

Pour les personnes non ou malvoyantes, des bandes de guidage et podotactiles jalonnent les différentes zones de risque (traversée, bordure de quai…). Un contraste entre le revêtement en basalte et le revêtement blanc améliorera la perception du danger.

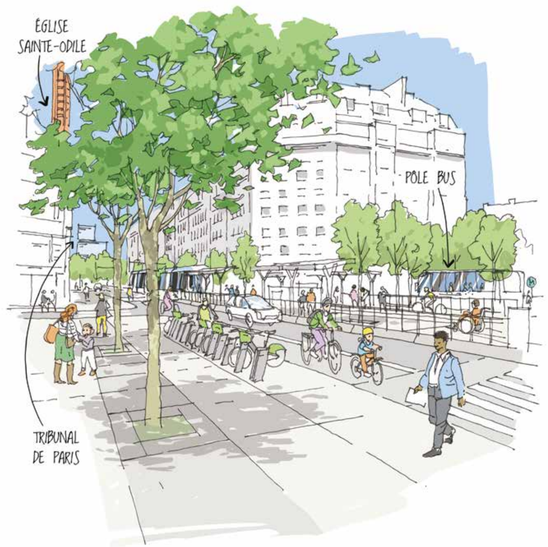
Afin de faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite, une pente douce de chaque côté des quais permet l'accès en fauteuil roulant et la surface des quais ne comporte pas d'obstacle. Le futur tramway est ainsi un mode de transport en commun 100 % inclusif.

STATION AXIALE À QUAIS CENTRAUX SUCCESSIFS

SQUARE SAINTE ODILE

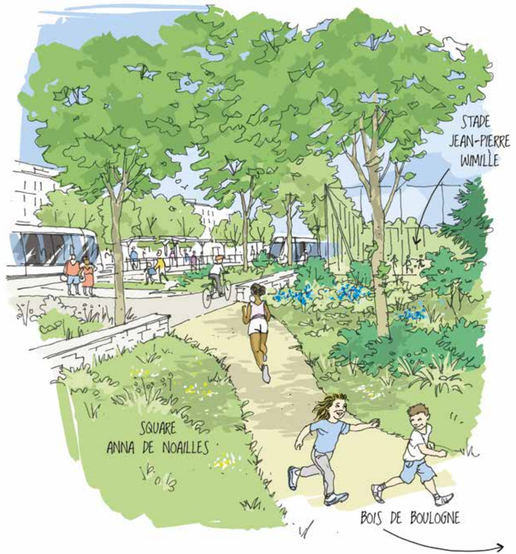
STATION AXIALE À QUAIS LATÉRAUX

PORTE DE CHAMPERRET



STATION LATÉRALE

ANNA DE NOAILLES



À la veille des premiers essais du tramway, les deux directeurs de projet du prolongement du T3b reviennent sur les temps forts de leur mission.

En quoi consiste la phase d'essais du tramway ?

Afin d'assurer la sécurité des usagers et d'éprouver la performance des nouvelles installations, une série de contrôles est nécessaire avant la mise en service commerciale du tramway.

Des essais d'injection de courant relatifs à l'électrification de la ligne aérienne de contact (LAC) ont été menés sur l'ensemble du prolongement.

Ces tests ont permis de vérifier le bon fonctionnement des postes de redressement électrique qui assurent l'alimentation du tramway en électricité, en transformant le courant alternatif de 20 000 volts en courant continu de 750 volts.

L'ouverture de voie, la première circulation d'un tramway sur un tronçon de voie puis les essais dynamiques des installations pourront donc débuter.

Quelques rames circuleront à vitesse réduite avant une montée en vitesse progressive pour effectuer des vérifications : interaction entre l'infrastructure de la plateforme des sept nouvelles stations et des rames, zones de manœuvre, détection et localisation des rames, fonctionnement des carrefours, formation complémentaire des machinistes, etc.

Igow René
(RATP)

Quelles seront les caractéristiques du matériel roulant ?

Avec 500 000 voyageurs quotidiens, les lignes de tramway T3a et T3b sont plébiscitées par les usagers. Pour assurer une fréquence de passage toutes les 4 minutes en heure de pointe et offrir les meilleures conditions de voyage aux Franciliens, neuf rames supplémentaires, financées par Île-de-France Mobilités, circuleront pour l'exploitation de la ligne T3b (entre Porte de Vincennes et Porte Dauphine).

Pendant quelques semaines, le tramway circulera de 5 h 30 à 0 h 30 entre Porte de Vincennes et Porte Dauphine (futur terminus). Tous les voyageurs seront invités à descendre à Marguerite Long et le tramway circulera à vide sur le nouveau tronçon.

Dès avril 2024, date de la mise en service commerciale du tramway, la ligne verra son trafic passer à 285 000 voyageurs par jour.

Quels sont les atouts pour la Ville de Paris d'un projet comme le prolongement du tramway ?

Le prolongement vers l'ouest vise à améliorer l'accessibilité des riverains des 16e et 17e arrondissements à des équipements publics tels que le conservatoire Claude Debussy, la piscine municipale Champerret ou encore le stade Jean-Pierre Wimille. Mais c'est également l'accès direct aux pôles tels que le palais des congrès de Paris à Porte Maillot ou l'université Paris Dauphine-PSL qui est facilité.

La mise en œuvre d'un prolongement de tramway en site urbain a également un impact environnemental très positif. Perçu comme un acteur du développement durable, le tramway contribue à l'essor de la ville de demain en dynamisant la vie économique et en rendant les territoires qu'il traverse plus attractifs et accessibles à tous.

Le tramway est un mode de transport moderne qui consomme peu d'électricité. Son arrivée s'accompagne d'une baisse de près de 40 % du trafic automobile, diminuant ainsi le bruit et la pollution atmosphérique. Des études sur les précédents tronçons montrent également que les aménagements piétonniers conjugués à la baisse de la circulation ont permis d'enregistrer une baisse de 40 % de l'accidentologie.

Mathias Galerne
(Ville de Paris)

Quels sont les moments forts du chantier ?

Un chantier comme celui-ci est une succession de temps forts mobilisant des métiers très variés et des compétences techniques pointues.

La réalisation des ouvrages d'art au-dessus de la ligne 3 du métro à la station Porte de Champerret et du RER C à la station Avenue Foch a été nécessaire pour supporter le poids du tramway en surface. En parallèle, nous avons requalifié l'espace public de façade à façade. L'élargissement des trottoirs, la réalisation d'espaces végétalisés et la requalification des abords des places sont parmi les travaux les plus emblématiques.

En 2023, se sont succédé en quelques mois l'installation de la plateforme du tramway, la pose des rails, le montage des stations, le tirage de la LAC. Le point d'orgue sera, dès cet automne, l'engazonnement de la plateforme et la plantation des derniers arbres, poursuivant le célèbre ruban vert que constitue le tramway autour des Maréchaux.

> **« Dès avril 2024, la ligne verra son trafic passer à 285 000 voyageurs par jour. »**

Avec le tramway ils dessinent la ville de demain

Découvrez tous les talents du projet sur tramway.paris.fr

Direction de la publication : Anthony Leroi, directeur de l'information et de la communication de la Ville de Paris - Rédaction en chef : Marie Dauphiné / Saïda Amour - Conception, rédaction et réalisation : EPICEUM - Impression : Groupe des imprimeries Morault. Photographies : Mission Tramway / Claire-Lise Havet.

+ d'infos

INFO TRAM
01 40 09 57 00
Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe
tramway.paris.fr

MAIRIE DE PARIS
39 75 Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe
paris.fr

RATP
34 24
Coût d'un appel local
ratp.fr

VILLE DE PARIS

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté Égalité Fraternité

FRANCE RELANCE

RATP

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités