



Etude du fonctionnement des bus et propositions d'améliorations dans le secteur Porte d'Auteuil / Porte de Saint-Cloud dans le cadre du projet de « bouclage » du tramway T3



La présente étude est une contribution de l'AUT/ FNAUT Ile-de-France aux réflexions et à l'action de la Ville de Paris en matière de mobilité. Son thème a été défini en concertation avec la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD). Elle bénéficie du soutien de la Ville de Paris.

La rédaction de l'étude a été assurée par Michel Babut, Bernard Gobitz, Jean-Loïc Meudic, vice-présidents avec le concours de Virginie Moatti, responsable de l'opération « [témoins de ligne](#) ». L'iconographie est due à Michel Babut, Bernard Gobitz et Jean-Loïc Meudic. Sauf mention contraire, les clichés ont été pris au premier semestre 2026.

La mise en page a été réalisée par Nina Soto, chargée de communication.

Les auteurs remercient Laurence Vivet, Fernande Ntsamé-Abégué et Pauline Ragot (DVD, agence de la mobilité) pour leur accueil et les informations qu'elles leur ont communiquées.

Le présent rapport est téléchargeable en format PDF à partir du site de l'AUT / FNAUT Ile-de-France : <https://www.aut-idf.org/etudes/>

Sommaire

Introduction	4
1. Contexte actuel de la desserte de la zone	5
Rappels historiques	5
Desserte par le métro : des infrastructures souterraines inutilisées et une desserte perfectible	5
Une desserte par bus relativement dense	6
2. Deux places à l'aménagement et à la desserte par bus contrastée	7
- Porte d'Auteuil	7
- Porte de Saint-Cloud	7
Analyse de la desserte par bus (lignes terminus, lignes traversantes, lignes Paris-banlieue)	8
- Porte de Saint-Cloud	8
- Porte d'Auteuil	11
Comparaison des trafics, lignes entières	15
Quelques pistes d'amélioration	16
Incidence de la perspective du bouclage du tramway	16
3. Opportunité d'un bouclage du tramway T3	17
Le trafic « local » potentiel serait a priori contrasté	17
L'effet de décharge éventuel du T2	17
4. Contraintes du tracé pour le bouclage du tramway	17
Quel tracé du T3a entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil ?	17
Quel tracé entre la Porte Dauphine et la Porte d'Auteuil (pour le T3a ou le T3b) ?	21
Correspondances bus/ tram et bus/métro	22
- Porte d'Auteuil	22
- Porte de Saint-Cloud	22
Où positionner les terminus des T3a et T3b ?	22
5. Quelle évolution de la desserte par bus dans l'hypothèse d'un bouclage du tramway ?	25
Conclusion et recommandations	26

Introduction

Dans le cadre du partenariat entre l'AUT / FNAUT Ile-de-France (désignée ci-après par le sigle AUT) et la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), cette dernière nous a confié la réalisation d'une étude du fonctionnement de la desserte par bus des portes de Saint-Cloud et d'Auteuil.

Cette étude s'inscrit dans le contexte des premières réflexions actuellement en cours en vue du « bouclage » du tramway T3 afin de relier les actuels terminus du Pont du Garigliano et de la Porte Dauphine. Il convient de rappeler que ce projet est évoqué dans le [Plan Local des Mobilités \(PLM\) de la Ville de Paris](#), approuvé en juillet 2025, et est inclus dans la liste des projets de transports collectifs figurant dans [le SDRIF E 2040](#)¹.

Compte tenu des études déjà en cours concernant aussi bien :

- le tracé de la future ligne et ses contraintes, notamment au niveau du franchissement de la Seine, du positionnement des arrêts et des terminus,
- l'implantation des sites de remisage,
- les simulations de trafic,
- ainsi que des projets annoncés par la Ville de Paris de reconfiguration des places de la Porte de Saint-Cloud et d'Auteuil, l'AUT, en tant que représentante des usagers, peut difficilement exprimer un avis définitif sur ces opérations complexes. En revanche, il est dans son rôle de s'exprimer sur les modifications potentielles de la desserte par bus ou tram induites par le bouclage et par le réaménagement des deux portes.

Compte tenu de ces considérations, nous nous proposons donc :

- d'examiner le contexte actuel de la desserte de la zone,
- de formuler quelques réflexions sur l'opportunité de l'opération de « bouclage » et sur ses conséquences,

- de faire des recommandations sur les possibilités de création des terminus communs aux lignes T3a et T3b,

- après examen de ces différents points, d'aborder le cœur du sujet, en l'occurrence la desserte actuelle des deux portes d'Auteuil et de Saint-Cloud par bus et l'intermodalité avec les stations de métro correspondantes.

Nos travaux s'appuient sur des visites de terrain (dont une avec des représentants de la DVD) et sur l'exploitation de données de trafic des bus qui nous ont été communiquées. Ils sont conduits dans l'optique de l'expérience des usagers.

Enfin, nous ferons référence à deux études réalisées dans le cadre de notre partenariat avec la DVD :

- [prolongement du tramway T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine : Un premier bilan \(janvier 2025\)](#),
- [la desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs de surface \(2024\)](#).

1 : Projet n°17, chapitre 5, page 139

1. Contexte actuel de la desserte de la zone :

Les réflexions sur le choix des tracés possibles du « bouclage » du T3 entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil en empruntant soit le Boulevard Murat, soit le Boulevard Exelmans s'inscrivent dans le contexte suivant :



Rappels historiques :

- jusqu'à sa destruction dans les années 1960, un grand viaduc utilisé par la petite ceinture ferroviaire occupait le centre du Boulevard Exelmans. A l'origine, cette section était desservie par la station : « Point du Jour » sur la rive droite, immédiatement après le franchissement de la Seine. Les installations de cette gare étaient conçues dans le même esprit que les actuelles stations aériennes des lignes de métro 2 et 6. La reconstruction d'un tel ouvrage pour un tramway semble inimaginable compte tenu des contraintes techniques et financières.



Réminiscence du passé ferroviaire du Boulevard Exelmans

Desserte par le métro : des infrastructures souterraines inutilisées et une desserte perfectible :

- La ligne 9 irrigue le 16ème arrondissement et dessert la station Exelmans avant la Porte de Saint-Cloud.
- La ligne 10 dessert le « village » d'Auteuil et termine son parcours à Boulogne Pont-de Saint-Cloud après avoir desservi la porte d'Auteuil dans la seule direction Paris vers Boulogne.
- Les stations Porte d'Auteuil (ligne 10) et Porte de Saint-Cloud (ligne 9) sont reliées par un tunnel à voie unique, dite « voie Murat » qui dessert une station dénommée « Porte Molitor », conçue à l'origine pour desservir le Parc des Princes². Cette station, jamais reliée à la surface, fait partie des stations « fantômes » du réseau. Il était prévu de la desservir en navette à partir de la ligne 9 les jours de compétitions sportives. Comme l'indique le site de la RATP : « le principe d'indépendance des lignes et le refus des circulations complexes condamne le projet après la construction de la station. Ses accès ne sont jamais creusés et les voies servent aujourd'hui au garage des rames des lignes 9 et 10 ».

Depuis son prolongement à Boulogne, la desserte en boucle du terminus de la ligne 10 Porte d'Auteuil a été abandonnée³. Dans



ces conditions, il est désormais exclu d'imaginer l'exploitation d'une navette entre la Porte d'Auteuil et la Porte de Saint-Cloud. La voie « Murat » restera donc utilisée comme voie de service.

2 : Pour plus de détails, cf. Métro insolite, Clive Lamming, Editions Parigramme, 2016, pp 110 et 147 -148

3 : L'exploitation en boucle a été rétablie de façon éphémère pendant les Jeux Olympiques 2024

Pour les usagers souhaitant se rendre à Paris à partir de la Porte d'Auteuil, l'alternative est la suivante :

- Comme les y invite la signalétique (trilingue) dans la station, prendre la direction Boulogne Pont de Saint-Cloud et changer à la station Boulogne Jean - Jaurès pour reprendre en sens inverse la direction de Paris (situation rarissime sur le réseau de métro parisien !)⁴



Signalétique à la station Porte d'Auteuil

- Se rendre (à pied) à la station Michel-Ange-Mo-litor située à environ 500m

4 : Un cas similaire est celui rencontré par les usagers qui désireraient se rendre à la Place des Fêtes à partir des stations Pré-Saint-Gervais et Danube en empruntant la boucle de la ligne 7bis qui doivent changer à Botzaris.

Une desserte par bus relativement dense⁵ :

Les Portes d'Auteuil et de Saint-Cloud constituent deux des pôles d'un système de desserte⁶ qui comprend :

- Des lignes de desserte intramuros qui y ont leur terminus
- Des lignes de desserte intramuros qui les traversent et ont leur terminus dans les communes limitrophes,
- Des lignes desservant la banlieue.

Ces deux dernières catégories de lignes assurent une desserte dense de Boulogne-Billancourt.

Type de ligne	Terminus intramuros	Traversante	Tête de ligne banlieue
Porte d'Auteuil	2	2	2
Porte de Saint-Cloud	2	3	3



Source : RATP

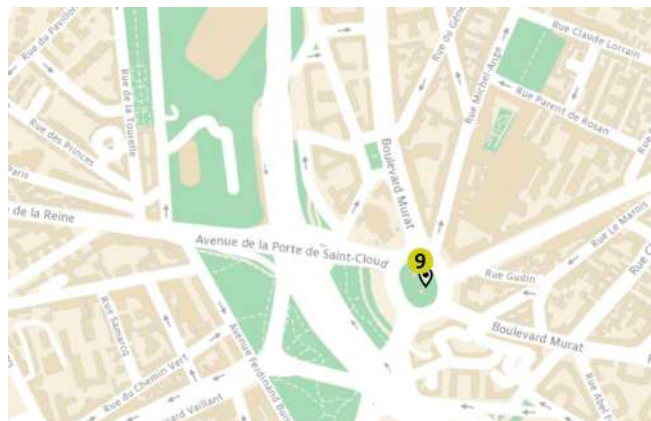
5 : La desserte par ligne est analysée plus loin.

6 : Les deux autres pôles de ce « système », également desservis également par le métro, sont Boulogne/ Pont -de Saint-Cloud (ainsi que son vis-à-vis Parc de Saint-Cloud sur l'autre rive de la Seine) et Pont-de-Sèvres.

2. Deux places à l'aménagement et à la desserte par bus contrastée

- Porte de Saint-Cloud

Elle dispose d'un terminus de bus structuré avec des bouches de métro dédiées ligne par ligne. Le repérage des lignes traversantes n'appelle pas de commentaires particuliers.



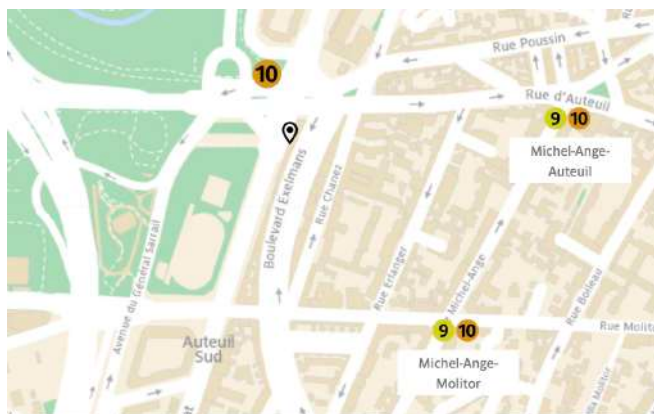
Source : RATP

- Porte d'Auteuil

Elle dispose d'un terminus au-delà des boulevards des Maréchaux où sont regroupées quatre lignes : 32, 88, 123, 241. En revanche, les arrêts des lignes traversantes (52, 98 - ex PC3- ainsi que l'arrêt « Gare d'Auteuil » du 32) sont dispersés et ne sont pas repérables immédiatement par les usagers occasionnels. Ils nécessitent des traversées relativement complexes et aucun plan d'ensemble en surface ne permet de s'orienter⁷.



Porte d'Auteuil : de gauche à droite, terminus des lignes 123, 32, 88 et 241



Ci-contre : Source : RATP

⁷ : Dans un rapport de 2024, nous avons déjà relevé ce point : [La desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs de surface - Association des usagers des transports \(AUT\) \(page X\)](#)

Analyse de la desserte par bus (lignes terminus, lignes traversantes, lignes Paris-banlieue)

- **Porte de Saint-Cloud :**

*** Lignes « intramuros » terminus :**

LIGNE 22



La longue ligne 22 irrigue le XVIe à partir de la Porte de Saint-Cloud jusqu'à la place Charles de Gaulle avec un tracé complétant en surface la ligne 9 du métro.

LIGNE 62



La ligne 62 (la plus chargée du réseau parisien) dessert bien la zone entre le Pont-Mirabeau et la Porte de Saint-Cloud avec, dans le XVIe, un itinéraire dissocié pour les deux directions. Elle connaît un trafic relativement modeste sur la rive droite et « charge » à la station Javel (correspondance avec le RER C à Javel).

*** Lignes traversantes :**

La ligne 98 Pont du Garigliano- Porte Maillot compense la solution de continuité de la desserte circulaire par les lignes de tramway T3a et T3b. Son terminus à Porte Maillot est excentré côté Neuilly. Elle est en quelque sorte en doublon avec le T3b entre cette porte et la Porte Dauphine.

En examinant le « serpent de charge » de la ligne, on constate :

- Dans le sens Maillot vers Garigliano :

Environ 17% des montées se font à Maillot. 22% à Dauphine. A toutes les autres stations, les montées sont inférieures à 7%, moins minimes à Claude Bernard, Porte Molitor, Dufrénoy.

*24% des descentes s'effectuent à Garigliano,

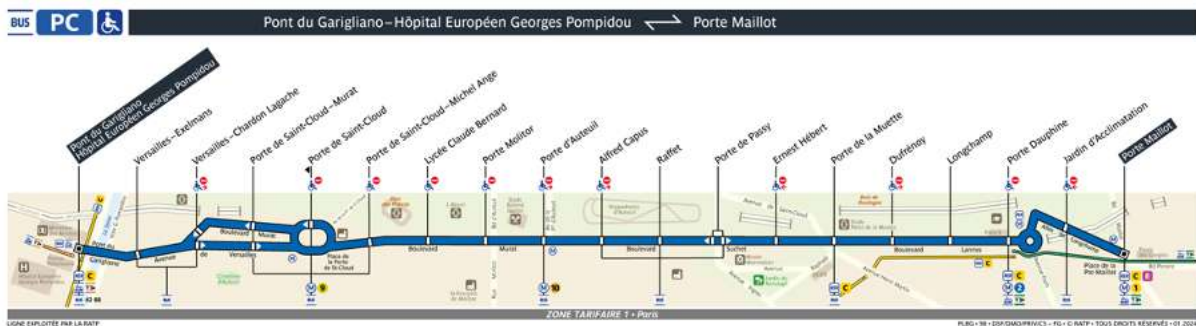
*13% Porte d'Auteuil, 8% porte de Saint Cloud, le reste éparpillé sur le reste du tracé

- Dans le sens Garigliano vers Maillot,

*23% des montées s'effectuent à Garigliano, 11% Porte Molitor, 9% porte de Saint Cloud, le reste très dispersé

*23% des descentes s'effectuent à Dauphine, 20% à Maillot, le reste très éparé

LIGNE 98

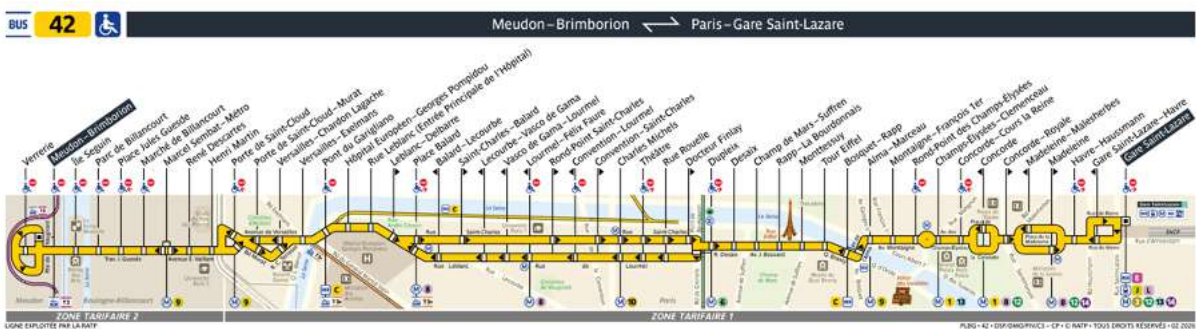


Donc, à défaut de sondage « origine-destination », le trafic du 98 apparaît avant tout comme un échange Dauphine-Maillot de et vers Garigliano.

Il faut souligner le nombre élevé d'arrêts inaccessibles aux PMR. Cependant, au moins pour les lignes intra muros, la DVD nous indique disposer de statistiques faisant ressortir une accessibilité plus élevée. Il serait donc souhaitable de comparer les données afin, si nécessaire, de mettre les plans de lignes à jour.

LIGNE 42

La ligne 42 assure la liaison entre le Pont du Garigliano et le Bas-Meudon.



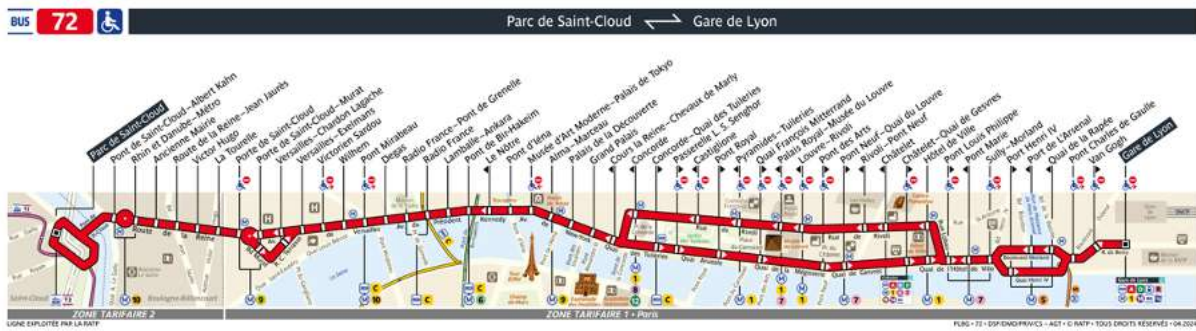
Sur environ le quart de son parcours, cette ligne a un tracé dissocié dans le 15ème mais les deux voies empruntées sont parallèles.



Il faut remarquer que l'arrêt situé en face de la station du RER C, commun au 88, relativement fréquenté, situé à proximité de la Seine, est dépourvu d'abribus.

Arrêt commun aux lignes 42 et 88 au Pont du Garigliano par beau temps à proximité de la station Pont du Garigliano du T3a et du RER C

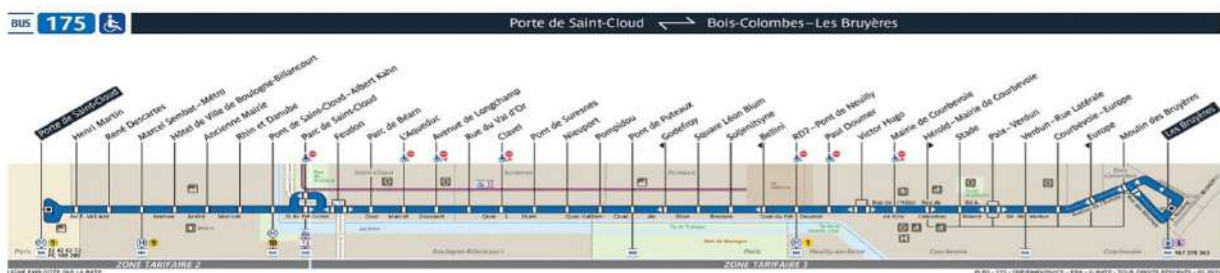
LIGNE 72



La ligne 72, dont le terminus est situé Parc de Saint-Cloud, est, mutatis mutandis, le pendant du RER C sur la rive droite. Sa vocation touristique reste confidentielle et ses performances gagneraient à être améliorées. La réassociation de son itinéraire rue de Rivoli contribuerait à la réalisation de ces objectifs. Elle connaît une charge assez homogène dans Paris centre avec des montées importantes à la Mairie du 4e et à Pont de Bir-Hakeim. Les échanges dans les autres arrêts de la ligne semblent faibles.

*** Lignes Paris-banlieue :**

LIGNE 175



Après avoir desservi Boulogne, cette ligne longe la Seine du Parc de Saint-Cloud au Pont de Neuilly en contrebas du T2 et de la ligne L du Transilien à flanc de coteau. Dans cette zone sont implantées de nombreuses activités tertiaires.

Elle offre des correspondances avec le métro (L9, L10, L1).

LIGNE 189



Après avoir desservi le quartier du Point du Jour, la ligne permet une correspondance avec le RER C, le métro (ligne 12) et les lignes de tramway T6 et T 10. Elle dessert en outre l'hôpital Béclère. On remarquera, d'après le plan, le nombre élevé d'arrêts inaccessibles aux PMR entre la Porte de Saint-Cloud et Corentin Celton.

LIGNE 289



Cette ligne comporte également de nombreux arrêts inaccessibles aux PMR dans la traversée des communes de Clamart et d'Issy-les-Moulineaux.

Elle permet des correspondances avec le RER C et les lignes de tramway T2 et T6.

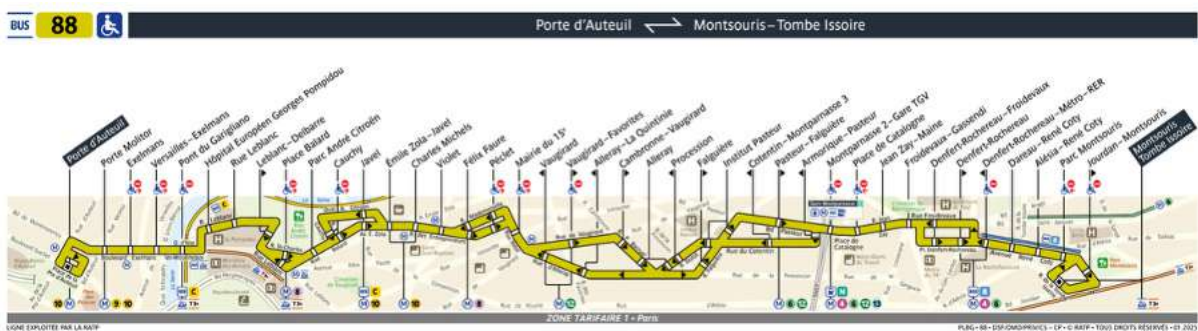
- Porte d'Auteuil

*** Lignes « intramuros » terminus :**

LIGNE 32



Très longue également, la ligne a son terminus à la porte d'Auteuil après avoir suivi l'itinéraire de la ligne 98 depuis la Porte de Passy (ce tronçon représente grosso modo un tiers de la distance entre le Pont du Garigliano et la Porte Dauphine).

LIGNE 88

La ligne 88, au terme d'un parcours « tourmenté » dans le XVe, relie le Pont du Garigliano à la Porte d'Auteuil.

Les échanges sont significatifs à Charles Michels (proximité du Centre Beaugrenelle), Falguière et Denfert-Rochereau. Il faut noter que l'arrêt Montparnasse 2 est peu fréquenté et qu'il a été déplacé en direction de la Porte d'Auteuil par suite de l'impossibilité de trouver une solution satisfaisante à la cohabitation avec le terminus de la ligne 91.

*** Lignes traversantes :**

LIGNE 98 (évoquée plus haut)

LIGNE 52



La longue ligne 52 dessert la Porte d'Auteuil et fait terminus au Parc de Saint-Cloud après avoir desservi Boulogne.

*** Lignes Paris-banlieue :**

LIGNE 123



Cette ligne dessert le bois de Boulogne, le stade Roland Garros, l'hôpital Ambroise Paré avant de traverser Boulogne et Issy-les-Moulineaux. Elle est en correspondance avec le T2, le RER C et le métro (L12).

LIGNE 241

Cette ligne dessert également l'hôpital Ambroise Paré. Après avoir longé le bois de Boulogne la ligne emprunte une voirie très circulée qui nuit à ses performances, (contrairement à la piste cycliste bidirectionnelle parallèle). Elle rejoint ensuite Suresnes où elle dessert l'hôpital Foch où elle est en correspondance avec la ligne L du Transilien. Elle revient ensuite à Suresnes puis à Rueil-Malmaison, assurant une desserte fine de ces deux communes avant de faire terminus à la station RER A de Rueil- Malmaison.

On peut s'interroger sur le bien-fondé du positionnement du terminus de ces deux lignes à la Porte d'Auteuil dans la mesure où, comme évoqué plus haut, cette place ne permet pas de correspondance par le métro (L10) vers Paris.

Pour être complet, il faut mentionner **la ligne 169** qui certes ne dessert aucune des deux portes étu-

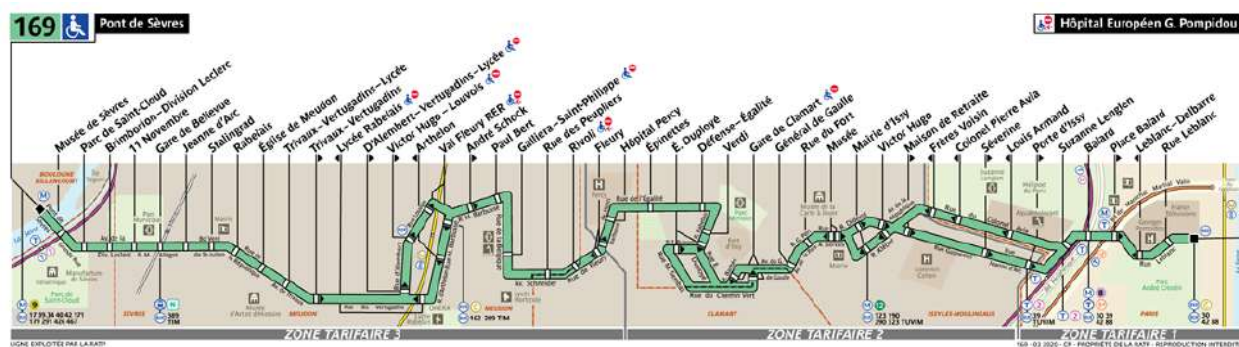
diées mais participe également à la desserte de la zone dans la mesure où sa tête de ligne est située au niveau de l'Hôpital européen Georges Pompidou à proximité du RER C et du terminus actuel du T3a au Pont du Garigliano. Elle croise cette dernière ligne à l'arrêt « Balard » (correspondance avec la L8 du métro) puis dessert successivement Issy-les-Moulineaux (correspondance avec la L12 du métro), Clamart (desserte de l'hôpital Percy), Meudon (correspondance avec le RER C), Sèvres (correspondance avec la ligne N) et enfin Boulogne-Billancourt (correspondance avec la L 9 du métro au Pont de Sèvres).



Non moins de 4 lignes empruntent la rue Leblanc, séparée du boulevard du général Martial Vallin où circule le T3a par les vestiges du remblai de la Petite Ceinture ferroviaire et des immeubles de bureau au niveau du Pont du Garigliano. La photo du centre montre l'autre face de la boucle entre l'hôpital Georges Pompidou et la Préfecture d'Ile de France. Une grande place est disponible.

Dans l'hypothèse de la suppression du 98 (après « bouclage » du tramway), la tête de ligne du **169** pourrait être reportée au Pont du Garigliano, ce qui favoriserait sa fréquentation. Avant le Grand Paris des bus, elle avait pour terminus Balard qu'elle dessert toujours aujourd'hui.

Il faut remarquer que cette ligne a un tracé particulièrement tourmenté à la traversée des communes de Clamart et de Meudon.



Témoignages

LIGNE 169

Dans le cadre de l'opération « Témoins de lignes », nous avons reçu en mai 2026 des témoignages sur l'irrégularité des fréquences de la ligne, l'information défailante sur les déviations et l'envahissement ponctuel des voitures par des groupes de lycéens.

LIGNE 30

En outre, le prolongement de la ligne 30 depuis son terminus actuel à l'Hôpital Européen Georges Pompidou jusqu'à Porte de Vanves permettrait de répondre à un véritable besoin de mobilité dans le sud du 15^{ème} arrondissement. Ce projet renforcerait aussi les correspondances avec les grands axes du réseau : la ligne 12 du métro à Porte de Versailles et à Pigalle, la ligne 13 à Porte de Vanves ainsi que le RER C et la ligne 10 à Javel. La ligne 30 jouerait ainsi pleinement son rôle de liaison entre le nord et le sud-ouest de la capitale, entre Porte de Versailles et Porte de Vanves, le bus suivrait un tracé aujourd'hui dépourvu de ligne directe, ce qui offrirait une véritable alternative au tramway T3a, souvent saturé sur cette section.

Ces lignes assurent une desserte fine, desservent des points d'intérêt majeurs pour les usagers et assurent des correspondances intéressantes avec d'autres moyens de transport. Elles ont le plus souvent un tracé « tourmenté » et doivent s'adapter à des reliefs ne permettant pas des performances élevées. Elles doivent s'accommoder des contraintes liées aux travaux et aux déviations intempestives.

Il faut noter la proportion relativement importante d'arrêts non accessibles aux PMR mais, comme indiqué plus haut, cette appréciation doit être confirmée par la situation sur le terrain et, en conséquence, donner lieu à une mise à jour des plans de lignes.

Dans cette zone où le taux de motorisation est relativement élevé, il serait bienvenu de mener une campagne de promotion en faveur des bus. En effet, le bus est trop souvent considéré par les autorités communales comme une variable d'ajustement, voire dans certains cas, par les riverains comme une source de nuisances⁸.

8 : Il convient de préciser que les lignes 189 et 289 n'entrent pas actuellement dans l'opération témoins de ligne du fait du changement récent d'opérateur.

Comparaison des trafics, lignes entières :

Sur la base des données de l'année 2025 qui nous ont été communiquées, la comparaison du trafic annuel par ligne est contrastée. Si l'on prend comme base 100 la ligne 62, la plus fréquentée du réseau, on obtient les résultats suivants :

- Porte de Saint-Cloud :

LIGNE 62 : 100 (terminus)

Cette ligne connaît une fréquentation élevée sur la rive gauche avec des échanges importants à Bibliothèque, Italie Tolbiac, Alesia et Convention.

LIGNE 72 : 45 (traversante)

LIGNE 42 : 35 (traversante)

Cette ligne connaît une charge assez homogène sur tout son parcours. Les montées et les descentes sont assez modestes.

LIGNE 22 : 26 (terminus)

- Porte d'Auteuil :

LIGNE 88 : 27 (terminus)

LIGNE 52 : 27 (traversante)

Cette ligne connaît une charge homogène mais les montées et descentes à tous les arrêts sont modestes. Elle joue un rôle de cabotage dans le 16e.

LIGNE 32 : 18 (terminus)

Cette ligne connaît une fréquentation modeste mais homogène. Les montées / descentes ne sont significatives qu'à la Gare de l'est.

- Lignes traversantes :

*** Portes de Saint-Cloud et d'Auteuil :**

LIGNE 98 : cette ligne connaît une forte montée

à l'arrêt Hôpital européen Georges Pompidou qui dessert également le siège de la préfecture d'Ile-de-France. Sur la section qui serait transformée en tramway, elle connaît une charge assez homogène mais avec des montées / descentes assez faibles, ce qui confirme qu'elle joue avant tout un rôle de transit. Logiquement, les montées et les descentes sont importantes à la Porte Dauphine, actuel terminus du T3b.

- Lignes ayant leur tête de ligne aux portes et desservant la banlieue :

*** Porte de Saint-Cloud :**

LIGNE 175 : 11

LIGNE 189 : 34

LIGNE 289 : 24

*** Porte d'Auteuil :**

LIGNE 123 : 54

LIGNE 241 : cette ligne a une charge assez homogène.

- Dans le sens Paris-banlieue, deux arrêts se distinguent :

À la montée : Mont Valérien - Hôpital Foch,

À la descente : Rueil à proximité de la station du RER.

Les deux portes ont finalement une fonction de terminus et le transit est relativement modeste. Cela ne doit évidemment pas remettre en cause le principe de la pénétration intramuros des lignes de proche couronne qui doit être maintenu, voire amplifié.

- Quelques pistes d'amélioration

Pour l'ensemble des lignes de la zone, on rappellera les points suivants :

- **En matière de communication et de promotion des transports publics**, la publication, à l'occasion de la mise en service du T2 (septembre 1997), de triptyques réalisés en collaboration entre la RATP et les communes traversées, comportant un plan de zone en couleurs et une liste des points d'intérêt avec indication des lignes les desservant. Certes, presque trente ans ont passé et la communication numérique s'impose désormais mais une réflexion pour republier de tels supports sous l'égide d'IDFM nous semblerait d'autant plus opportune que les « plans de secteur » ne sont désormais plus distribués par la RATP ,

- **La « mesure prescriptive » du Plan de Mobilités d'Ile de France (PDMIF) 2030**, approuvé en 2025, prévoyant la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie pour les axes empruntés journalièrement par plus de 300 bus .

- Enfin, l'annonce par IDFM d'une **enquête d'envergure sur les lignes de banlieue** faite à l'occasion du salon de l'AMIF (Association des Maires d'Ile-de-France) en juin 2026 pourra être l'occasion d'améliorer la situation.

Hormis ces recommandations, nous n'avons pas de remarques sur l'aménagement actuel des deux portes.

- Incidence de la perspective du bouclage du tramway

L'achèvement du bouclage du tramway entre le Pont du Garigliano et la Porte Dauphine serait susceptible de remettre en cause l'organisation actuelle : déplacement éventuel des terminus de certaines lignes (32, 88, entre autres) et, évidemment, disparition de la ligne 98 (ancien PC3)

Cela étant précisé, il faut rappeler le vœu du Conseil de Paris qui tendrait, en fait, à concevoir une ligne de tramway « express » justifiant le

maintien d'une desserte par bus sur les boulevards Suchet et Lannes :

Le 17 décembre 2017, le Conseil de Paris a émis le vœu suivant :

- Que conformément au contrat de mandature, la Ville programme sans délai avec ses partenaires, la région, la RATP et Ile-de-France mobilités, les études et les travaux relatifs à la portion entre le Pont du Garigliano et l'Université Dauphine du tramway (T3) afin de terminer la boucle des boulevards des Maréchaux ;

- Que soit étudié un tracé qui permette la continuité d'un tramway plutôt qu'un bus et qu'à cet égard, soit étudiée l'hypothèse d'un passage par l'allée des Fortifications, le long de l'hippodrome d'Auteuil s'il était confirmé que le boulevard Suchet était trop étroit pour accueillir les voies du tramway. »

3. Opportunité d'un bouclage du tramway T3 :

Le projet de bouclage du tramway semble a priori une solution rationnelle permettant une amélioration significative des conditions de transport nord-sud dans le XVI^e arrondissement et des échanges entre le nord de la porte Dauphine (T3b) et le sud de Paris (T3a).

Cependant, plusieurs constats doivent être formulés afin de recevoir une réponse éclairée avant de le concrétiser :

Le trafic « local » potentiel serait a priori contrasté :

- entre Pont du Garigliano - Porte de Saint-Cloud ou Porte d'Auteuil d'une part. Sur cette section, le prolongement du T3a permettrait sans doute de mieux desservir le quartier du Point du Jour,

- entre Porte d'Auteuil et Porte Dauphine d'autre part. Sur ce tronçon, le caractère résidentiel (côté Paris) ne semble pas susceptible de constituer un gisement d'usagers supérieur à celui de l'actuelle ligne 98.

L'effet de décharge éventuel du T2 (entre la Porte de Versailles et la Porte Maillot) dans l'hypothèse d'un bouclage permettant des vitesses élevées sur la section nouvelle reste à démontrer.

- En revanche, l'effet de décharge de la ligne 9 à partir de la porte de Saint-Cloud pourrait concerner les usagers se rendant à l'Etoile, à la Porte Maillot et au-delà vers la Défense en leur évitant un changement à Franklin-Roosevelt.

- La présence de nombreuses installations sportives de premier plan (Parc des Princes, Stade Jean Bouin, Complexe de Roland-Garros) ne semble pas constituer un argument en faveur du tramway. En effet, contrairement au métro, ce mode est inadapté au transport de masse (mass transit). En outre, on peut redouter que la desserte soit interrompue par mesure de sécurité lors de grandes manifestations sportives.

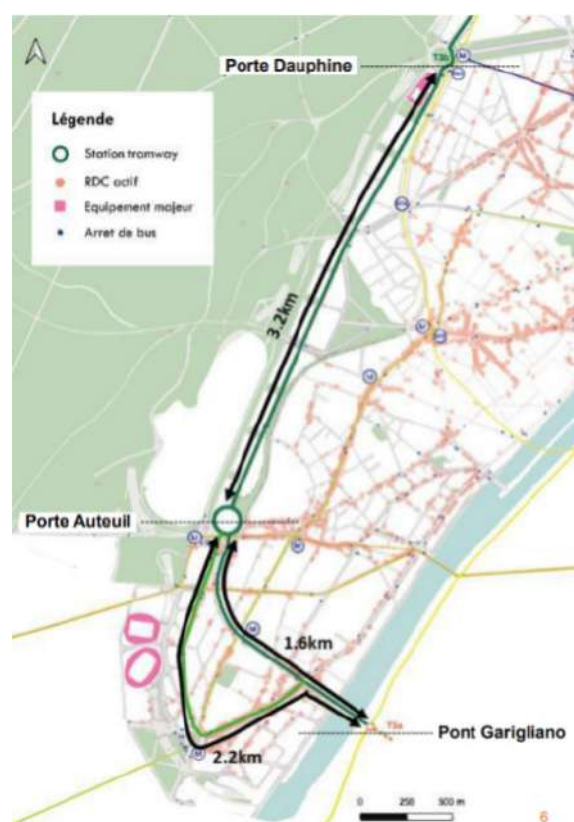
Ces réserves appellent évidemment des études approfondies qui ne sont pas dans l'objet de ce rapport.

4. Contraintes du tracé pour le bouclage du tramway

Si l'étude du tracé et le recensement des contraintes liées aux différentes options relèvent avant tout de l'autorité organisatrice et de la Ville de Paris, elle intéresse néanmoins directement les usagers qui emprunteront les futures lignes T3a et b reconfigurées, utiliseront les éventuels prolongements de lignes de métro prévus au SDRIF E et devront s'adapter aux éventuelles modifications de lignes de bus. Par conséquent, sans entrer dans des considérations techniques qui ne sont pas du ressort de l'AUT, nous pensons utile d'évoquer dans ce chapitre les éléments qui peuvent influencer la décision du choix du tracé.

En outre, il convient de souligner que la solution retenue devra permettre la meilleure exploitabilité possible en tenant compte de l'organisation fréquente de manifestations diverses (notamment au Parc des Princes) susceptibles de l'affecter.

Quel tracé du T3a entre le Pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil : directement par le boulevard Exelmans ou via la Porte de Saint Cloud ?



Depuis le Pont du Garigliano, le tracé pour rejoindre la Porte d'Auteuil est plus court (1,6 km) via le Boulevard Exelmans qu'en passant par la Porte de Saint-Cloud (2,2 km).

Cependant, ce constat ne constitue pas un argument décisif en faveur du tracé par le Boulevard Exelmans :

- La Porte de Saint-Cloud joue en effet un rôle intermodal important,
- La Porte d'Auteuil, a contrario, a un rôle plus modeste et souffre, comme nous l'avons vu, d'une absence de liaison efficace par le métro pour les usagers se rendant à Paris. Contrairement à la Porte de Saint-Cloud, elle ne dispose pas d'une voirie capacitaire vers le centre de Paris. La rue d'Auteuil, rue centrale du « village d'Auteuil » est à sens unique. Cela a pour conséquence la dissociation des itinéraires des lignes de bus en direction de Paris (32, 52, 62) et rend difficilement envisageable de prolonger vers Paris les lignes en provenance de banlieue (123, 241).

Le Boulevard Exelmans dispose cependant d'un potentiel à étudier pour réaliser une ligne de tramway. Comme évoqué plus haut, sa partie centrale est en effet utilisée actuellement par un parking mais, plus loin, le réseau racinaire des arbres au centre du boulevard pourrait empêcher un tracé axial.

Le tracé par le boulevard Murat ne poserait pas, a priori, de problème important sous réserve des projets d'aménagement de la Ville entre les Portes d'Auteuil et de Saint Cloud.

L'utilisation de l'avenue de Versailles permettrait d'améliorer la desserte du quartier du Point du Jour. Cependant, cette option mérite un examen approfondi des conséquences sur la voirie et la circulation compte tenu, entre autres, de la présence d'un marché très fréquenté.

Quelle que soit l'option choisie, le passage souterrain du Boulevard Exelmans sous l'avenue de Versailles, voie très circulée et empruntée par plusieurs lignes de bus, devrait être comblé :

- L'option d'un tracé vers la Porte de Saint-Cloud (axial ou en bord d'avenue de Versailles) impliquerait des contraintes délicates de partage de la voirie avec la circulation automobile et les pistes

cyclables,

- Dans l'option d'un tracé via le Boulevard Exelmans, le souterrain ne semble pas pouvoir être utilisé par le T3 pour des raisons techniques. En outre, des difficultés d'insertion du tram existent sur le boulevard Exelmans entre l'avenue de Versailles et la porte d'Auteuil (espaces verts, alignement d'arbres).



Deux vues du terminus actuel au Pont du Garigliano. Les deux bus visibles à droite sont des 983 (direction Porte Maillot).



L'accès au RER C, en contrebas, est bien signalé.



Boulevard Exelmans vu en direction de la Porte d'Auteuil ; entrée du souterrain sous l'avenue de Versailles



Avenue de Versailles vue en direction de la Porte de Saint-Cloud : la giration éventuelle du tramway venant du Boulevard Exelmans (à gauche) serait possible mais devrait composer avec la circulation importante sur l'avenue. Les deux voitures du 98 en cours de giration concrétisent la difficulté évoquée.



Boulevard Exelmans vu en direction du Pont du Garigliano ; entrée du souterrain sous l'avenue de Versailles



Boulevard Exelmans en direction de la Porte d'Auteuil : l'ancien tracé axial de la Petite Ceinture Ferroviaire a laissé la place à un parking



Boulevard Exelmans au niveau de la station de métro Exelmans (ligne 9) : un tracé axial serait possible, sous réserve d'une expertise racinaire des arbres plantés à cet endroit, ou des voies latérales par réduction de la circulation et du stationnement



Deux vues de la vaste Porte d'Auteuil

Quel tracé entre la Porte Dauphine et la Porte d'Auteuil (pour le T3a ou le T3b) ?

L'actuel terminus du T3b à la Porte Dauphine a été aménagé le long de la station du RER C boulevard Lannes. Pour ce faire, la ligne provenant de la Porte Maillot et empruntant le Boulevard de l'Amiral Bruix, traverse la Place du Maréchal de Lattre de Tassigny qui est très circulée (débouché de l'avenue Foch et accès au Boulevard périphérique). Les difficultés créées par ce tracé au début de la mise en service (congestion de la circulation automobile) semblent avoir été résolues grâce à un réglage des feux de circulation¹¹.

Il semblerait logique de poursuivre le tracé du côté des numéros impairs des Boulevards Lannes et Suchet, ce qui permettrait aux usagers (notamment ceux résidant dans le XVIème arrondissement) d'éviter la traversée de ces deux boulevards.

La traversée de la Porte de la Muette (Place de Colombie), très circulée, mériterait un aménagement soigné.

Nous avons évoqué plus haut un vœu du Conseil de Paris proposant d'étudier un **tracé sur l'Allée des fortifications**. Il éloignerait le T3 des secteurs générateurs de trafic. Cette variante ne nous paraît donc pas souhaitable. En outre, ce vœu est devenu incompatible avec le souhait de renaturer cette voie.

En continuant vers la Porte d'Auteuil, la future ligne se rapprocherait du tracé de l'ancienne ligne Auteuil-Pont Cardinet¹². La plateforme de cette section de la Petite Ceinture Ferroviaire, a été transformée en coulée verte (« la coulée verte du 16ème »). Cette évolution semble exclure sa réutilisation par le T3, entre le jardin du Ranelagh et la Porte d'Auteuil. En outre l'accès à la plateforme de l'ancienne ligne poserait des difficultés dans ce secteur très résidentiel (avenue Raphaël et jardin du Ranelagh) et l'arrivée à la Porte d'Auteuil nécessiterait la conception d'un ouvrage de raccordement avec la voirie puisque cette gare, située au débouché de l'ex viaduc d'Auteuil, est en surplomb de la place.



État actuel (mai 2026) de l'ex ligne Auteuil-Pont Cardinet transformée en promenade

11 : Prolongement du T3b de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine, premier bilan ; AUT / FNAUT Ile-de-France, février 2025
12 : Connue des riverains sous le vocable « P'tit train » et très appréciée, cette ligne a cessé son activité en janvier 1985

Correspondances bus/ tram et bus/métro

- Porte d'Auteuil

Les lignes terminus Porte d'Auteuil (32, 88, 123 et 241), ainsi que le 52, sont bien regroupées autour d'un large quai à proximité de l'accès au métro ligne 10 ...mais il faut rappeler que, du fait de l'existence de la boucle de la Porte d'Auteuil, les usagers se rendant à Paris doivent rejoindre la station Michel Ange Molitor (ligne 10) ...située à 550m (selon MAPS) ou aller à Boulogne pour faire demi-tour.



Porte d'Auteuil : à gauche : Boulevard Murat sur lequel circule le 98:

- Porte de Saint-Cloud

Comme précisé dans la deuxième partie, le terminus bus Porte de Saint-Cloud est bien aménagé. Les correspondances avec la ligne 9 du métro n'appellent pas de commentaires particuliers.



Porte de Saint-Cloud : terminus des lignes de bus 32, 88, 123 et 241

Où positionner les terminus des T3a et T3b ?

Tout comme le tracé, le choix du terminus des deux lignes intéresse directement les usagers dans la mesure où en découle l'optimisation des correspondances avec les lignes de métro, de bus et de RER.

Du nord au sud, quatre scénarios peuvent être a priori envisagés :

- Porte Maillot
- Porte Dauphine,
- Porte d'Auteuil
- Porte de Saint Cloud

- Porte Maillot

La jonction des T3a et b à Porte Maillot serait indubitablement la meilleure solution pour les usagers en termes d'intermodalité. Elle permettrait aux utilisateurs du T3a et du T3 b d'accéder au RER E, au RER C, à la ligne 1 du métro et aux bus desservant la Porte Maillot et assurerait une correspondance aisée entre les deux lignes de tramway. Cette porte dessert un quartier actif et le Palais des Congrès, un des principaux centres d'affaires, de congrès et de spectacles de la capitale. Elle dessert aussi la gare routière Pershing rénovée, point de départ et d'arrivée de nombreux voyageurs utilisateurs des autocars ou des vols au départ de l'aéroport de Beauvais et utilisant très majoritairement les transports publics pour rejoindre cette gare routière.

Elle ne nécessite qu'une reconfiguration limitée de la Porte Maillot. Cependant, un tel projet nécessite une étude détaillée compte tenu de fortes contraintes de voirie qu'il implique¹³.

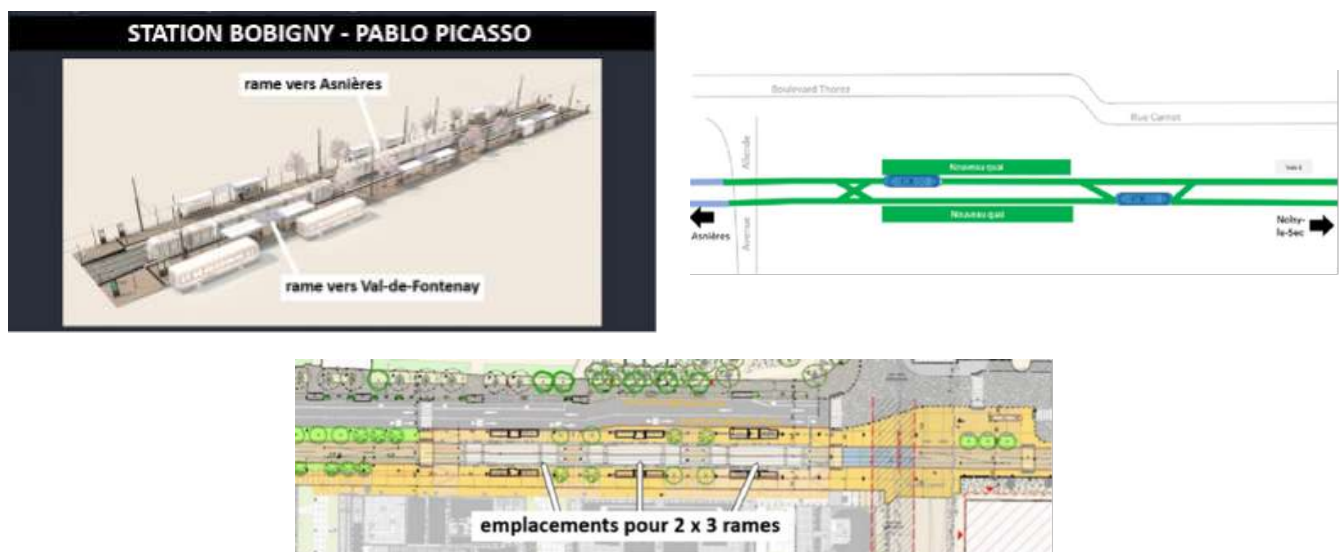
S'inspirer de la solution retenue par IdFM et par la RATP à Bobigny - Pablo Picasso, futur terminus des trams en provenance d'Asnières Les Courtilles et de ceux en provenance du prolongement à Val-de-Fontenay ?

A Bobigny, la longueur totale des quais est un peu supérieure à 100 m permettant d'accueillir 3 rames de 32 m. A Porte Maillot, il serait nécessaire de prévoir des quais de longueur un peu supérieure à 120 m pour 3 rames de 40 m. On peut toujours imaginer des quais pouvant accueillir 4 rames (2 T3a + 2 T3b) mais dans ce cas, la zone d'arrêt des deux lignes s'éloignerait encore un peu plus des accès aux autres moyens de transport.

Cette disposition est un compromis compte tenu de la disposition des lieux. Elle est peut-être moins efficace qu'une vraie arrière-gare pour chacune des lignes, mais elle a reçu l'aval de la RATP et d'IdFM à Bobigny. Elle est de toute façon meilleure que l'absence d'arrière-gare comme c'est le cas aujourd'hui pour le T3a à Pont du Garigliano.

A Bobigny, la station sera exploitée en double terminus à partir de 2027 quand le prolongement Est du T1 sera mis en service. Nous verrons s'il pose des difficultés à l'opérateur.

Trois dessins du terminus Bobigny Pablo Picasso :



13 : Mise en impasse des extrémités des boulevards Gouvion Saint-Cyr et Péreire côté numéros pairs et la piétonnisation de la pointe formée par ces boulevards afin de permettre aux rames du T3a d'accéder à l'arrière-gare située Boulevard Pereire et de faciliter les échanges de voyageurs entre le RER C et les T3a et T3b.

- Porte Dauphine



L'aménagement des terminus à la Porte Dauphine offrirait aux usagers peu de possibilités de correspondances et impliquerait un changement pour se rendre à la Porte Maillot.

Même la « solution Bobigny » ne serait pas applicable à la Porte Dauphine dans le prolongement du terminus actuel du T3b sur le même côté du Boulevard Lannes. Implanter le terminus du T3a de l'autre côté du boulevard impliquerait sa traversée pour la correspondance, ce qui ne semble pas envisageable, sans invoquer les difficultés de son implantation. Un double terminus Porte Dauphine semble donc impossible.

- Porte d'Auteuil

Cette place dispose de capacités d'aménagement importantes mais, comme on l'a vu, les possibilités de correspondance avec les bus sont limitées et sont très médiocres avec le métro. Cette option serait défavorable en termes d'intermodalité et handicaperait les nombreux trajets non intéressés par la Porte d'Auteuil.

- Porte de Saint-Cloud

La configuration d'un terminus à cet endroit nécessiterait a priori un tracé en boucle et ne serait envisageable que pour l'un des deux trams. Ce tracé semble incompatible avec la piste cyclable récemment tracée autour de la place. Une autre solution serait d'implanter le terminus du T3b Boulevard Murat et celui du T3a Avenue de Versailles.

En outre, la longueur du T3b (14,3 km) serait alors prolongée de 5,4 km, ce qui peut paraître excessif pour assurer la régularité des circulations compte tenu de la fréquentation observée sur les parties est et nord de la ligne.

Et pourquoi pas des tracés différents pour rejoindre un terminus commun à la Porte d'Auteuil ?

Afin de tenter de s'affranchir des contraintes évoquées ci-dessus, il serait également possible de prolonger le T3a jusqu'à la Porte d'Auteuil via le Boulevard Exelmans et le T3b de la Porte d'Auteuil à la Porte de Saint-Cloud via le Boulevard Murat.

L'absence de correspondance facile avec le métro vers Paris à la Porte d'Auteuil serait compensée, pour le T3a prolongé, par une correspondance avec la ligne 9 à Exelmans.



Boulevard Exelmans : derrière les deux bâtiments se trouve le Boulevard Murat (arbres visibles sur la photo). Une opportunité pour aménager une traversée facile entre les éventuels terminus des T3a et T3b ?

En résumé :

Outre cette dernière solution, quatre emplacements peuvent être envisagés pour le terminus commun aux T3a et b :

- La porte de Saint-Cloud, bien reliée au métro (ligne 9) et desservie par de nombreux bus,
- La porte d'Auteuil, bien desservie par les bus, mais avec la seule correspondance métro vers Boulogne (ligne 10),
- La porte Dauphine, dont la faisabilité paraît incertaine,
- La porte Maillot, option la plus favorable aux usagers, mais d'insertion délicate.

Il reste que l'étude de ces options doit être complétée par la prise en compte de plusieurs éléments factuels et d'éventuels prolongements de lignes de métro :

- Porte Dauphine : prolongement de la ligne 2 du métro à Rueil-Suresnes-Mont Valérien,
- Porte d'Auteuil : prolongement de la ligne 10 de Boulogne à Saint-Cloud,
- Porte de Versailles : prolongement de la ligne 12 à Issy et jusqu'à Meudon.

Ces évolutions conduiraient sans doute à une reconfiguration des lignes de bus desservant les Portes de Saint-Cloud et d'Auteuil qu'il est encore difficile de préciser à l'heure actuelle compte tenu des contraintes inhérentes à chacun de ces projets.

5. Quelle évolution de la desserte par bus dans l'hypothèse d'un bouclage du tramway ?

Il est évidemment difficile de donner des indications détaillées dans la situation actuelle où le choix du tracé d'un « bouclage » reste à faire.

Tout au plus peut-on faire quelques observations fondées sur la situation actuelle :

- Le bouclage du T3 conduirait vraisemblablement à revoir le tracé des lignes 32 et 88 :
 - **Le 32**, comme nous l'avons noté, a un itinéraire identique à celui de l'actuelle ligne 98 jusqu'à la Porte de la Muette,
 - **Le 88** emprunte le Boulevard Exelmans sur toute sa longueur et ferait donc double emploi avec un prolongement du T3 sur cette voie.
- Le site de l'Hôpital européen Georges Pompidou qui accueille non seulement le terminus des lignes 30, 88 et 169 mais également les lignes traversantes 42 et 88 mériterait d'être plus visible et mieux articulé avec les correspondances à proximité :
 - Avec la ligne C au Pont du Garigliano,
 - Avec la ligne 169 et le T3 Place Balard

Conclusion et recommandations :

Les réflexions précédentes suggèrent que la recommandation pour le choix d'un terminus dépend de nombreux facteurs. Les simulations de trafic à faire par IDFM joueront évidemment un rôle clé dans le choix du tracé.

La fréquentation potentielle doit en effet tenir compte du trafic inhérent à l'effet de bouclage mais également au report de la ligne T2 (a priori assez faible), et surtout à celui de la future ligne 15 sud.

En l'état actuel, l'opportunité du bouclage du tramway doit encore être confirmée par les conclusions des études en cours. Dans ce contexte, le choix de l'emplacement d'une gare de correspondance T3a-T3b reste ouvert.

Compte tenu du rôle clé joué par la Porte de Saint-Cloud dans la desserte de la zone mais aussi du rapport coût / bénéfices de l'opération de bouclage, on peut s'interroger sur l'opportunité d'un phasage de l'opération qui prévoirait une première étape consistant à prolonger le T3a du Pont du Garigliano à la Place de la Porte de Saint-Cloud, l'achèvement du bouclage étant reporté à une date ultérieure.

En revanche, les nombreuses lignes de bus qui desservent les Portes d'Auteuil et de Saint-Cloud mériteraient un examen approfondi afin d'inventorier les points durs et de prendre des mesures pour les supprimer. Comme va le faire la Ville de Paris pour les lignes de bus intramuros, IDFM vient de se saisir de cette question pour les bus franciliens¹⁴. L'AUT / FNAUT Ile-de-France souhaite prendre sa part dans cette réflexion dont les modalités et le périmètre restent à préciser à ce jour.

L'évolution éventuelle du réseau de bus devra se faire avec l'objectif de promouvoir l'usage du bus et d'améliorer son accessibilité.

14 : IDFM Valérie Péresse lance un nouveau plan pour développer encore le bus sur toute la région [Communiqué de presse, 9 juin 2026](#)

Association des usagers des transports



Membre de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports



L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS

oeuvre pour...
*des transports efficaces,
des déplacements agréables,
des voyageuses et des voyageurs
mieux écoutés.*

**D'ILE-DE-
FRANCE**



www.aut-idf.org/



@aut-idf



Aut Fnaut idf



@Asso_usagersidf



@asso-usagers-idf.bsky.social

L'Association des Usagers des Transports AUT / 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.

Maquette : Nina Soto

Crédits photo : Michel Babut, Jean-Loïc Meudic

Sept 2026 © AUT - Fnaut Ile-de-France