

Relevé de décisions COMITE DE LIGNE T3a 17 juin 2025

Sommaire :

1 - INTRODUCTION	1
2 – ACTUALITES DE LA LIGNE.....	2
3 – LES ACTIONS EN COURS.....	3
4 – LES ENJEUX A LONG TERME.....	5
5 – CONCLUSION	6
6 - Annexes :	7

1 - INTRODUCTION

IDFM indique que des comités de ligne ne sont pas organisés sur toutes les lignes de transport. Un premier comité avait eu lieu en 2018 sur la ligne T2. Ce format, regroupant les collectivités concernées, les élus, les usagers et l'exploitant, s'était montré pertinent pour aborder les problématiques de la ligne et nouer un dialogue constructif.

Il a été décidé d'entamer une démarche équivalente sur le T3a. Il s'agit de partir d'éléments de constats partagés (performance, régularité) sur une ligne qui nécessite une grande vigilance afin de construire des solutions communes.

IDFM rappelle quelques grands chiffres concernant la ligne : 25 stations, 31 rames en circulation. L'intervalle théorique entre deux rames de 3'40 en heure de pointe et de 5' en heure creuse. Le trafic journalier est de plus de 217 385 voyageurs par jour en semaine.

La ligne traverse 48 carrefours et les rames circulent à une vitesse théorique de 16,25 km/h. IDFM précise qu'une des difficultés principales de la ligne consiste à assurer une bonne vitesse commerciale. Lors de l'inauguration de la ligne en 2006, il était prévu une vitesse de 20 km/h, puis celle-ci a été ramenée à 18 km/h. Il a été nécessaire d'acquérir des rames supplémentaires pour non seulement atteindre cet objectif mais également afin d'emporter le flux de voyageurs.

IDFM a accompagné l'opérateur en autorisant une augmentation du temps de parcours afin d'améliorer son exploitation. Il s'agit donc d'une ligne qui est plus lente que ce qui avait été

prévue afin de maintenir la capacité d'emport des usagers. Le trafic reste proche des estimations initiales même s'il a évolué différemment selon les jours.

2 – ACTUALITES DE LA LIGNE

Indicateurs de performance de la ligne

La RATP présente les indicateurs de performance de la ligne. Les taux de réalisation de l'offre étaient de 100% en 2024 et de 99,8% en 2025. De janvier à mai 2024, en heure de pointe, le taux de réalisation était de 98,2% et de janvier à mai 2025, toujours en heure de pointe, le taux de réalisation était de 94,6%.

La fréquentation de la ligne était de janvier à avril 2019 de 24,7 millions de voyageurs et sur les mêmes périodes en 2024 de 24 millions et de 23,1 millions en 2025. La RATP explique cette baisse par des travaux envoisinant la ligne ayant modifié les comportements des voyageurs.

Toujours entre janvier et avril, le taux de charge était de 89,6% en 2023, de 101,8% en 2024 et de 97,8% en 2025.

IDFM souligne que la RATP met en avant des chiffres correspondant aux périodes les plus difficiles sur la ligne. La situation est en règle générale meilleure sur la ligne mais ces chiffres montrent pour autant une certaine tension sur le T3a.

La RATP indique que le temps de parcours a été rallongé en juin 2023 (désormais 46 min entre terminus), en particulier pendant les heures creuses. Le temps de parcours le soir est légèrement plus rapide. Cette opération s'est accompagnée d'un renforcement de la fréquence en heure creuse et le samedi de 16h à 19h. La fréquence a été en revanche allégée en semaine de 21h à 23h.

Ces opérations ont permis de consolider le nombre de passages en heure de pointe ainsi que la régularité de la ligne. Elles ont également absorbé les retards et ont permis d'apaiser le climat social sur la ligne.

Pour autant, les résultats restent fragiles. Le taux de charge est important et oblige à garder l'intervalle à 3'40 alors même que le nombre de rames est limité. La charge apporte des problèmes techniques (notamment au moment de l'ouverture et de la fermeture des portes). Il n'y a plus aujourd'hui de rame de réserve. Toutes les rames sont utilisées dans l'exploitation de la ligne.

Pour conclure, la RATP rappelle que les difficultés se situaient principalement en heure de pointe. Afin d'atteindre le temps de parcours théorique toutes les rames ont été utilisées. De plus, afin de rattraper les retards accumulés en heures creuses, l'offre a été renforcée pendant ce créneau.

Difficultés de cohabitation entre les différents modes

IDFM rappelle que la ligne s'insère dans un milieu urbain contraint, posant des problèmes de cohabitation entre le tramway et les autres modes de déplacement.

La RATP indique qu'entre 2019 et 2024, sur les deux lignes du T3, 40 accidents impliquaient un cycliste. Ce nombre a augmenté de 2,2 en 2024. Des freinages d'urgence de la rame ont été activés pour éviter des cyclistes, ce qui peut également occasionner des blessés à l'intérieur d'une rame. Depuis le début de l'année 2025, 31 freinages d'urgence liés au non-respect de la signalisation par un cycliste ont été comptabilisés.

Antonin Grillet (Ville de Paris) souhaite qu'il n'y ait pas de focalisation sur les vélos car des problèmes de cohabitation avec d'autres modes, en particulier les voitures, sont très nombreux. Il rappelle que tous les cyclistes n'ont pas des comportements dangereux. Face à la multiplication du nombre de cyclistes, il réaffirme la nécessité de créer des pistes pour sécuriser les parcours.

La RATP précise que les données sont factuelles puisqu'après chaque accident des comptes-rendus d'enquête sont réalisés afin d'en connaître l'origine. Beaucoup d'accidents impliquent des cyclistes, il est nécessaire de trouver des solutions pour les protéger car plus vulnérables.

IDFM rappelle qu'il n'y a pas de volonté de stigmatiser un mode mais de souligner les problèmes de cohabitation et de réfléchir à des améliorations. Des mesures préventives doivent être mises en place par l'opérateur et la Ville de Paris.

La RATP présente ensuite quatre secteurs situés le long du parcours de la ligne considérés comme accidentogènes : Le Pont National au débouché de l'Avenue de France ; l'entrée du Pont National ; le secteur du Stade Charletty ; le secteur Poterne des Peupliers.

Post-réunion, les données issues du ministère de l'Intérieur font état pour la période 2019/2024 de 4 accidents de la route impliquant un tramway et un cycliste (dont un accident ayant entraîné une hospitalisation du cycliste). Afin de s'accorder sur une méthodologie et un décompte commun, il en a été convenu d'organiser un travail entre la RATP, Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris. Ce travail permettra d'affiner la manière dont sont décomptés les accidents et d'étudier les zones accidentogènes pour y remédier.

3 – LES ACTIONS EN COURS

IDFM présente l'**étude sur le temps de parcours** réalisée en 2023 et réactualisée en 2025 afin d'objectiver les difficultés de la ligne. La première étude s'est basée sur des données recueillies entre septembre et octobre 2023 (période de plein trafic, sans salons à Porte de Versailles). Il s'est avéré que le temps de parcours en heure de pointe, entre 44 et 54 min, était très élevé et très irrégulier. Des irrégularités sur l'ensemble de la ligne et notamment aux terminus ont été constatées et avaient comme principale conséquence des augmentations de l'intervalle entre deux rames. Le taux de charge était élevé en heure de pointe en raison d'un nombre moins important de rames. Par conséquent les voyageurs, dont le nombre pourtant ne croissait pas, remplissaient davantage les rames.

Il avait également été constaté des secteurs qui handicapaient la ponctualité de la ligne, à savoir Porte Orléans, Cité Universitaire, Porte de Charenton et Porte de Vincennes. Sur ces secteurs se cumulaient plusieurs difficultés : forte congestion routière, de nombreux dysfonctionnement techniques (notamment un défaut de priorité aux carrefours), la suroccupation des deux terminus dont celui de la Porte de Vincennes.

IDFM revient sur l'étude sur le temps de parcours qui a été réactualisée entre septembre 2024 et mars 2025. Le temps de parcours de toute la ligne a diminué en moyenne de 3 à 4 minutes en heure de pointe et d'environ une minute en heure creuse. Il a également été constaté une meilleure régularité de la ligne et une baisse de la fréquentation. Cela a entraîné une baisse du temps d'échange passager à la station Cité Universitaire, une des stations les plus fréquentées de la ligne.

IDFM présente ensuite l'**expérimentation déroulée au terminus de la Porte de Vincennes**. En heure de pointe, le terminus était en sous-capacité et IDFM a suggéré à la RATP d'optimiser davantage le temps de retournement en expérimentant un glissement conducteur : un conducteur est prépositionné sur le quai d'arrivée, rentre dans la cabine opposée à celle du conducteur arrivant et permet ainsi au tramway de repartir plus rapidement dans le sens inverse. Cette manœuvre a permis de gagner entre 30 secondes et 1 min de manœuvre de retournement des rames au terminus de la Porte de Vincennes.

La RATP présente différentes **mesures prises par la Ville de Paris visant à améliorer la circulation du tram**. La Ville de Paris a ainsi procédé au réaménagement des signaux lumineux temporaires, à la pose de caméras thermiques à la Porte d'Orléans et à la Porte d'Italie ainsi qu'à la mise en place d'un sens unique de l'Avenue du Général Leclerc (au droit de la Porte d'Orléans) ce qui a permis de fluidifier la circulation du carrefour et d'améliorer le passage des rames du T3a.

En lien avec la RATP et la Préfecture de Police de Paris, **la Ville de Paris a également expérimenté sur quatre carrefours** (Porte d'Asnières, Porte de Saint-Ouen, Porte de Clignancourt et Porte d'Italie) une signalisation spécifique afin de dissuader les véhicules de s'engager dans un carrefour congestionné et ainsi gêner la circulation des rames. Deux de ces carrefours ont bénéficié d'une double signalisation, aussi bien horizontale (damier au sol) que verticale (vidéo-verbalisation, panneaux de signalisation et d'information mettant en évidence le montant de l'amende en cas de non-respect avéré du code de la route).

Cette expérimentation, qui s'est déroulée de février à mai 2025, a eu des effets très positifs sur la fluidification des carrefours. La RATP souhaite une pérennisation de ces aménagements sur les quatre carrefours et une expérimentation similaire sur les carrefours congestionnés le long des deux lignes du T3. La RATP émet également le souhait de doubler le nombre de feux R24 (feux indiquant à un véhicule de ne pas franchir les voies du tram) afin de les rendre plus visibles.

Antonin Grillet (Ville de Paris) indique que la Ville de Paris, après examen de leurs coûts, se montre prête à pérenniser ces aménagements de carrefours dont les effets ont été très positifs. Il partage également l'intérêt d'un dédoublement des feux de signalisation et annonce qu'une démarche visant à accroître la signalisation va être engagée dans les prochains mois.

Michel Babut (FNAUT) remercie les différents acteurs pour les actions engagées et interroge si dans les carrefours les rames de tramway sont prioritaires et si une évaluation de la vidéo-verbalisation a été effectuée pour en connaître son efficacité. Il souligne enfin qu'en raison de la forte urbanisation en cours du secteur, entraînant une croissance du nombre de voyageurs, l'acquisition de nouvelles rames pour la ligne est indispensable.

La Ville de Paris précise que la loi donne la priorité aux trams dans les carrefours. Des interphases sont créées permettant le passage d'une rame. Grâce à des boucles installées sous la plateforme, un tram approchant un carrefour est détecté déclenchant ainsi un signal prioritaire. En cas de dysfonctionnement de la boucle, la rame du tramway attendra classiquement son tour au carrefour et ne sera donc pas prioritaire. Elle informe que la RATP et la Ville de Paris ont mis en place un système d'alerte permettant de réparer rapidement des boucles en panne. Un travail de suivi des signaux lumineux est également organisé entre la Ville de Paris et la RATP.

IDFM précise que le paramétrage du système de priorisation du tram doit être bien calé afin que celui-ci puisse facilement franchir les carrefours. Une démarche conjointe avec la Ville de

Paris et la RATP a été lancée afin de remettre à plat les délais d'approche d'une rame ou le temps d'arrêt d'une rame en station.

4 – LES ENJEUX A LONG TERME

IDFM précise que la ligne T3a va devoir faire face à des enjeux de long terme qui vont appeler à une vigilance collective des acteurs.

Projets urbains majeurs

IDFM évoque la réalisation de deux projets urbains majeurs le long de la ligne : la Tour Triangle (91 000m² activités) dont l'ouverture est prévue en 2026 et la ZAC Bercy Charenton (3 500 habitants, 3 900 emplois) dont les premières livraisons d'immeubles devraient intervenir en 2030.

Plusieurs lignes de métro seront mises en service ces prochaines années : la ligne 14 a été prolongée au sud en 2024 et la ligne 15 sud doit être mise en service à la fin 2026. Celle-ci sera en correspondance avec des lignes desservies par le T3a et aura une logique de rocade. Des voyageurs utilisant le T3a en cabotage pourraient demain utiliser la ligne 15 sud et ainsi décharger le T3a. Même si elle est plus éloignée géographiquement, la mise en service de la ligne 18 pourrait également avoir un léger impact.

IDFM précise enfin que des simulations de trafics vont être réactualisées avec la RATP et les résultats pourront être partagés dans un prochain Comité de ligne.

Programme d'étude avec la RATP

Il est rappelé par IDFM que certains éléments du programme d'études correspondent aux demandes formulées par Bernard Gobitz (représentant de la FNAUT Ile-de-France) lors du dernier Conseil d'Ile-de-France Mobilités.

La RATP avant de détailler les éléments du programme, rappelle que ces projets permettraient de consolider l'offre actuelle comme cela a été fait sur le T2. Elle évoque ensuite les projets qui vont être étudiés : le réaménagement du terminus Pont de Garigliano (création d'un terminus en arrière-gare) ; la création d'une voie d'injection permettant l'intégration des rames également en direction de la Porte de Vincennes ; la rénovation du PCL de la ligne construit il y a vingt ans en vue d'une meilleure ergonomie des salles de travail ; l'acquisition de rames supplémentaires afin de fiabiliser l'exploitation, de pouvoir atteindre une offre à 3'30 en heure de pointe et de disposer d'une exploitation plus robuste.

IDFM souhaite objectiver les enjeux et les besoins. Les expérimentations sur l'exploitation et les aménagements effectués par la Ville de Paris ont entraîné des gains qui pourraient permettre d'alléger certains projets. Pour autant, elle estime nécessaire d'accompagner cette ligne conçue il y a 20 ans. Certains projets sur le T3a ont des impacts importants sur l'espace urbain et il convient de bien quantifier les gains avant de les mettre en œuvre : 1 min de gain de temps de parcours est importante aussi bien pour le voyageur que pour les décideurs publics. Concernant l'acquisition de nouvelles rames plus modernes, IDFM rappelle la nécessité d'approfondir le sujet de leur remisage.

Michel Babut (FNAUT) se montre surpris que les études sur les conséquences de la ligne 15 sud sur le T3a ne soient réalisées qu'en 2025. Il regrette l'absence d'anticipation d'Ile-de-France Mobilités à l'instar du manque de rames pour la ligne 4 du métro.

IDFM précise que des simulations sur l'impact de la ligne 15 sur le T3a ont déjà été réalisées. Pour autant celles-ci doivent être réactualisées car le contexte urbain et les pratiques de mobilité ont fortement évolué. Il convient d'abord de traiter les urgences, les problèmes d'exploitation et notamment les traversées des carrefours avant d'envisager le long terme.

Michel Babut (FNAUT) estime que la création d'une nouvelle voie d'injection relève de l'urgence.

IDFM rappelle que cela nécessite de déplacer une station existante et que cela doit s'étudier attentivement en partenariat avec les acteurs concernés. Concernant l'acquisition de rames, elle indique la nécessité de travailler avec la RATP sur l'exploitation et la maintenance de celles-ci en raison notamment de l'évolution des normes. IDFM reviendra vers les participants du Comité de ligne avec un programme d'étude détaillé.

5 – CONCLUSION

En conclusion de la réunion, IDFM remercie l'ensemble des participants. Elle estime pertinent de renouveler ce format de réunion tous les ans.

Malgré des résultats en amélioration, la ligne T3a reste chargée et par conséquent fragile. Il faut poursuivre les plans d'action de court terme tout en étudiant des solutions de moyen terme en impliquant les acteurs concernés afin de poursuivre l'amélioration de la ligne.

6 - ANNEXES :

Liste de présence et diffusion :

Nom	Organisme / Fonction	Prés	Diff
Pierre Ravier	IDFM/DGA	X	X
Mathilde Laplagne	IDFM/OPPC/Cheffe dép	X	X
Lionel Poupat	IDFM/MS/OPPC/Chef dép Adjoint	X	X
Ana Lopez-Antolin	IDFM/MS/OPPC /SPE Cheffe de pôle	X	X
Fabrice Labroille	IDFM/MS/OPPC/SPE d'offre	X	X
Vinh Bui	IDFM/MS/QPE	X	X
Antoine Barthelme	IDFM/STVG	X	X
Antonin Grillet	Ville de Paris	X	X
Erick Orblin	Ville de Paris	X	X
Laurence Vivet	Ville de Paris	X	X
Apolline Helloco	Ville de Paris	X	X
Cécile Guillou	Ville de Paris	X	X
Rami Daoudi	Ville de Vanves	X	X
Lucille Tixier	Ville de Charenton	X	X
Setni Baro	Assistant parlementaire d'Eva SAS	X	X
Philippe Hiron	UFC Que Choisir – CPM IDFM	X	X
Carole Brander	CFE-CGC – CPM IDFM	X	X
Thierry Sacchet	RATP	X	X
Ghuizlane Atmani	RATP	X	X
Magali Lecler	RATP		