

nombreux avantages déjà énumérés ne demande que 6 mètres d'emprise au lieu de 7 pour l'autobus.

A Gare de Lyon, une branche pourrait être créée par la rue de Bercy pour desservir le futur pôle Bercy, et correspondre avec le métro ligne 6 et METEOR ; le trafic relativement faible entre Gare de Lyon et Bastille s'accommoderait aisément d'une desserte par un tramway sur deux.

## Un Tramway Seine Rive Gauche

Le nouveau quartier Seine Rive Gauche dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement se réfère, dans l'état actuel, à un modèle d'urbanisme et de circulation que l'on croyait tombé en désuétude.

Le quartier sera coupé en son centre par une avenue à deux fois trois «files tournantes» en surface (type avenue d'Italie), doublée en souterrain par deux files pour les automobiles. Huit files nouvelles de voitures, l'équivalent d'une autoroute, sillonneront le quartier et viendront augmenter la congestion automobile dans Paris.

Comment desservir intelligemment cet espace de 130 hectares comprenant la Bibliothèque de France, une université, une extension de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière, la Cité des Arts Graphiques, 900000 m<sup>2</sup> d'activités commerciales, artisanales et industrielles, un collège et plus de 5000 logements ? Ailleurs, on n'aurait pas hésité : à aménagement prestigieux, solutions de desserte audacieuses :

*Et brusquement surgit,  
Sous nos yeux éblouis...  
Le tramway, c'est bien lui !*

Le «tramway Seine Rive Gauche» se relierait au tramway 91 à la gare d'Austerlitz et au tramway PC sur le boulevard Masséna. Il pourrait continuer vers Ivry, Vitry, Choisy et Créteil, pour irriguer le pôle de déve-



loppement régional de Seine-Amont et le relier à la préfecture du département. Il assurerait dans le nouveau quartier Seine Rive Gauche une desserte actuellement inexistante, le RER C ayant une interstation de plus d'un kilomètre.

La nouvelle avenue, enrichie du tramway roulant sur une plate-forme qui pourrait être engazonnée et plantée, ne devrait comporter que deux files roulantes automobiles, voire être totalement piétonne aux abords de la gare d'Austerlitz, l'automobile prenant la voirie souterraine pour accéder à des parkings sans pouvoir sortir en surface.

La transformation du 91 en tramway - ici, en photomontage, près de son terminus, gare Montparnasse - utiliserait moins d'emprise au sol et serait beaucoup plus commode.