



que derrière un essuie-glace ; des voies cyclables ; des aménagements complétant le paysage de façon à donner naissance à la plus belle promenade qui soit...

Raccordements à la banlieue

La banlieue parisienne, qui est un peu plus éveillée que Paris, commence à penser tramways. Un jour, ils emprunteront des nationales pour arriver aux portes de Paris. Mais le rabattement de ces futurs tramways, comme des bus d'aujourd'hui, sur les terminus de métro, n'est pas forcément la meilleure solution, dès lors qu'elle engendre des ruptures de charges difficiles, inconfortables et dissuasives pour la clientèle. C'est pourquoi une partie des lignes de banlieue devraient pénétrer dans Paris jusqu'aux stations importantes des lignes de rocade du métro 2 et 6, permettant une bonne diffusion des voyageurs (Denfert-Rochereau, Jaurès-Stalingrad, Villiers, Place d'Italie, par exemple).

Un exemple caractéristique est la ligne 183 : longue de 12 kilomètres entre la porte de Choisy et Orly (les Saules), cette ligne a un trafic de près de 9,5 millions de voyageurs par an. Il a été décidé d'aménager un site propre pour autobus au milieu de la RN305 qu'elle emprunte ; les travaux durent depuis de nombreuses années et le site propre est mis en service par petits tronçons. Lorsqu'il sera achevé, le 183 deviendra une radiale rapide et donc à forte demande : le tramway permettrait de faire face à ce trafic supplémentaire. Mais le terminus parisien

actuel de la porte de Choisy n'est pas attractif (branche de la ligne 7 du métro desservie seulement par un train sur deux, et isolé des bus urbains et de banlieue desservant la porte d'Italie) ; le prolongement de la ligne dans Paris jusqu'à place d'Italie offrirait de bien meilleures connexions avec le réseau et améliorerait la desserte du 13^{ème} arrondissement.

Autre exemple : il est prévu - au XII^{ème} Plan, hélas - de raccorder le **Grand Stade** de Saint-Denis à la porte d'Aubervilliers par un tramway. Mais cette porte étant un cul-de-sac au même titre que la porte de Choisy, il serait souhaitable de prolonger ce tramway soit jusqu'à Porte de la Villette, soit jusqu'à la gare de l'Est, sur un trajet capable d'assurer des connexions complémentaires avec celles du bus et du métro.

Pour les voies étroites de Paris, le passage du tramway nécessitera un nouveau plan de circulation libérant ces rues du trafic automobile de transit, comme cela s'est fait, par exemple, au centre de Saint-Denis ou à Gand (Belgique).

