

# les cahiers d'acteurs

## ASSOCIATION CITÉ 16

Cité 16

### contacts

association loi de 1901  
146, boulevard Murat  
75016 PARIS  
01 45 27 62 53  
cite16@cite16.fr  
www.cite16.fr

Cité16, une association  
citoyenne animée par  
et pour les habitants  
du 16<sup>e</sup> arrondissement.

L'association s'engage et agit,  
depuis sa création en 2001,  
dans plusieurs directions :  
la démocratie locale (PLU),  
la culture et l'urbanisme  
(sauvetage de l'atelier Calka),  
l'environnement  
et les déplacements (Plan  
de déplacements) ou encore  
la citoyenneté (« la Clé  
des Champs » à destination  
des handicapés,  
« Chacun a sa place »).

### ■ À l'Ouest aussi, le tramway est attendu !

10 bonnes raisons pour prolonger le tramway T3 dans l'Ouest Parisien jusqu'à la Porte d'Auteuil par le boulevard Exelmans :

- **pour** le potentiel d'habitants desservi très important : 171 000 habitants résident dans le 16<sup>e</sup>, dont près du quart à moins de 500 mètres du boulevard Exelmans ;
- **pour** la qualité de la desserte de nombre d'installations sportives très populaires : Parc des Princes, stade Roland Garros, hippodrome d'Auteuil ;
- **pour** un nouvel accès par le tramway des Maréchaux vers le Bois de Boulogne, ses lacs, ses pelouses, ses bois, ses installations foraines ou sportives ;
- et aussi **parce que** le tracé est limitrophe de la ville très peuplée de Boulogne, son centre-ville étant desservi par le bus 123 en correspondance à la Porte d'Auteuil ;
- **parce que** les lignes de bus 72, 22, 62, PC et le métro n° 9 continuent à assurer une excellente desserte de la porte de Saint-Cloud et à y permettre des correspondances ;
- **parce qu'il** aura un impact positif sur le boulevard Exelmans : moins bruyant, moins pollué. Le boulevard intégrera une piste cyclable et permettra une promenade continue d'Auteuil à la Seine ;
- **parce que** la clientèle des commerces bénéficiera d'un boulevard agréable, propice aux achats et au déploiement de terrasses, à la place d'un boulevard bruyant et infranchissable ;
- **parce que** la diminution de l'offre de stationnement en surface pourra être compensée par la création d'un parking réutilisant le souterrain actuel ;
- **parce que** les nostalgiques de Claude François apprécieront de voir son nom donné à une place agréable et un arrêt de tram plutôt qu'à un parking hideux ;
- et enfin **parce que** beaucoup se réjouiront de voir renaître la Petite Ceinture sous la forme d'une ligne discrète parcourue par des tramways accessibles et silencieux.



Tramway  
CITADIS  
de Barcelone  
(© Alstom)

cndp

Commission particulière  
du débat public  
Extension  
du Tramway  
à Paris





# les cahiers d'acteurs

## ■ Le tramway ? une solution d'avenir !

Il y a 150 ans déjà, Alphonse Loubat inventait, dans le 16<sup>e</sup> arrondissement, le tout premier tramway parisien sur rail à ornières. Il était alors à impériale et tiré par des chevaux.

Aujourd'hui, ALSTOM, leader mondial de la fabrication de tramway, construit un remarquable tramway de 300 places appelé CITADIS. Il est accessible grâce à son plancher bas. Il est confortable, silencieux et surtout très fiable. La preuve, plus de 700 rames sorties de ses chaînes circulent dans de nombreuses villes françaises et étrangères (Melbourne).

Ce succès a incité des métropoles européennes à s'équiper. Citons Dublin (2 lignes ouvertes en 2004), Athènes (2 lignes ouvertes pour les J.O. 2004), Rome (1 ligne nouvelle), Madrid (2 lignes de 34 kilomètres pour 2007), Barcelone, Stockholm...

Ne croyez pas que le développement actuel du tramway soit limité à l'Europe : 31 villes américaines disposeront d'un tramway en 2006, elles étaient moins d'une dizaine dans les années 60. Aujourd'hui, le monde compte 366 réseaux de tramway et 81 réseaux de métro (sources Light Rail Transit Association).

Le choix du tramway à Paris, pour remplacer une ligne de bus (PC) très chargée, peu performante et qui ne dispose pas de couloirs réservés dans le 16<sup>e</sup> arrondissement, est donc cohérent. C'est un excellent choix pour l'avenir.

Il circulera régulièrement toutes les 4 minutes et permettra à plus du quart des habitants de notre arrondissement de rejoindre sans correspondance et en 6 minutes le Parc des Expositions de la Porte de Versailles, en 18 minutes la station du RER B Cité universitaire, ou en 30 minutes la nouvelle faculté de Paris Rive-gauche.

## ● Existe-t-il une alternative au tramway électrique sur rail pour desservir un axe de trafic important ne justifiant pas le métro ?

Non, les bus à gaz sont onéreux et fragiles. Ils imposent le respect de normes contraignantes (station de charge, parking à l'air libre).

C'est aussi le cas des bus à hydrogène dont la mise au point est très longue et difficile.

Quant au bus électrique, il n'existe pas parce que l'embarquement et le déplacement d'une douzaine de tonnes de batterie n'a aucun intérêt.

Le trolley-bus, bus électrique alimenté par une double ligne aérienne (pas toujours très discrète), a connu son heure de gloire. Il reviendra peut-être.

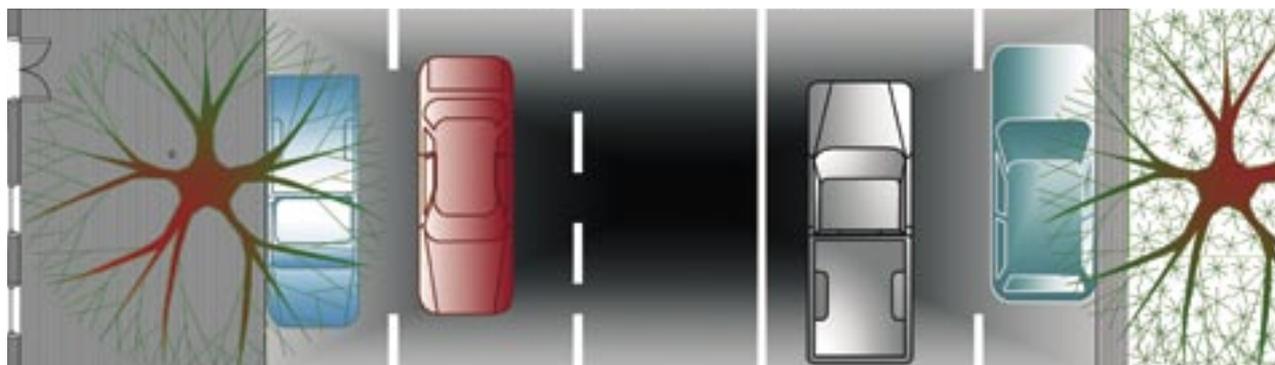
Le bus classique (aujourd'hui moins polluant car conforme aux normes européennes de plus en plus sévères), le bus du futur (?) ou le trolleybus ne peuvent pas transporter plus de 1 500 voyageurs par heure. Le tramway, lui, en transporte confortablement 4 500.

### DEMI CHAUSSÉE SUD du BOULEVARD EXELMANS

Trottoir semblable à l'actuel

chaussée à trois voies de circulation et conservant le stationnement bilatéral actuel

Terre-plein central conservé





## ASSOCIATION CITÉ 16

### ■ Le nouveau boulevard Exelmans ? à réussir !

Les vues d'artistes figurant au bas des pages 2 et 3 de ce cahier d'acteurs préfigurent ce que pourrait devenir le boulevard Exelmans débarrassé de son « autoroute urbaine » !

Cette rue pourrait devenir un véritable boulevard. Parcouru par une ligne de tramway sur rail dont la trajectoire précise ne nécessite qu'une plate-forme de 6 mètres de large, il laisserait une large place à une promenade plantée ainsi qu'à une contre-allée cyclable autorisée aux riverains et livraisons.

Ainsi serait établie une solution de continuité entre l'Est et l'Ouest de l'arrondissement, entre les rivages de la Seine et le Bois de Boulogne et entre les arrondissements du sud parisien et Boulogne-Billancourt.

Ce boulevard, qui garderait ses trois rangées d'arbres, serait moins bruyant, plus agréable pour les riverains comme pour les chalands, en un mot plus attractif.

#### ● Que pensent les commerçants de la venue du tramway sur le boulevard ?



“ Pourquoi pas si je peux installer une terrasse agréable sous les arbres de l'avenue ? ”

Un cafetier.



“ Je vais probablement retrouver la moitié de ma clientèle, celle que j'ai perdu lorsque le viaduc d'Auteuil fut démolì (en 1956) et que le boulevard devint une barrière. ”

Une boulangère de l'avenue (mars 2005).



“ L'idée est plutôt bonne, mais il faut que l'on puisse continuer à circuler sur l'avenue, bien sûr ! ”

Le pompiste.

#### ● Le renouveau de la place de la Porte d'Auteuil ? L'arlésienne ?

CITÉ 16, attentif à la sécurité des usagers et soucieux d'esthétique, a fait des propositions en 2004 pour remodeler et embellir cette entrée dans Paris. Nous préconisons le regroupement des axes automobiles au Sud de l'axe médian de la place et la création d'un vaste mail arboré au Nord. Les interminables et dangereuses traversées piétonnes étaient supprimées.

Nous souhaitons que la venue du tramway, dont le terminus peut parfaitement être implanté sur le mail, soit l'occasion de redonner une allure de place à ce vaste carrefour informe...

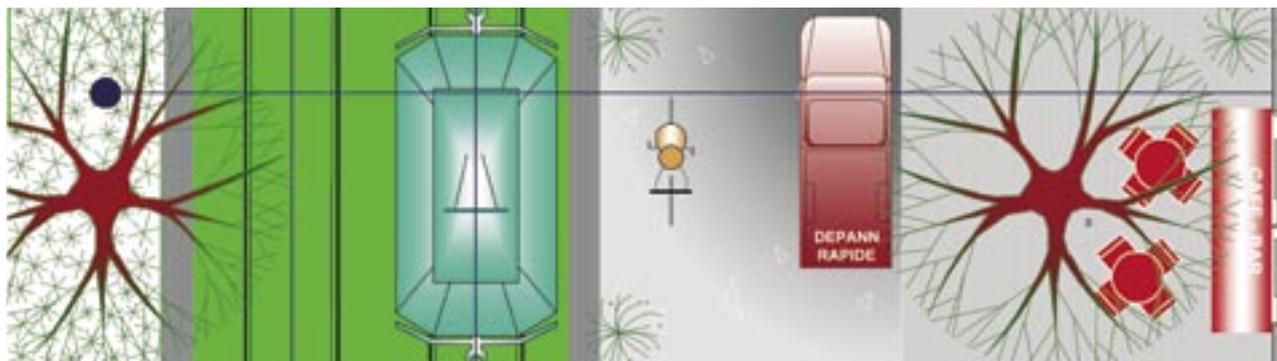
#### DEMI CHAUSSÉE NORD du BOULEVARD EXELMANS

terre-plein central conservé

double voie du tramway

contre allée cyclable, arrêts de courte durée

large trottoir pour promenade et terrasses



### ASSOCIATION CITÉ 16

#### ■ Les automobilistes ? Ils ne sont pas oubliés !

Évidemment, les voitures continueront à circuler et à stationner boulevard Exelmans.

L'une des deux chaussées actuelles sera réservée à la circulation aller et retour sur trois files. La largeur suffisante de cette chaussée permettra d'y conserver le stationnement bilatéral (voir la photo ci-dessous).



1 file

+ 2 files de circulation

La contre-allée cyclable, de l'autre côté du boulevard au-delà de l'emprise des voies du tramway, sera traitée sous forme de cour urbaine. Autorisée à la circulation à très faible vitesse des véhicules de riverains, de livraisons, d'urgences, de déménagements et de prises en charge des handicapés, elle facilitera la vie de tous en instaurant la cohabitation entre les piétons, les cyclistes, les automobilistes riverains et les professionnels en intervention.

Boulevard Exelmans,  
chaussée bidirectionnelle.

#### ● Le stationnement

Puisqu'il est souhaitable, à notre avis, d'offrir une possibilité de **stationnement résidentiel** à celui qui habite le quartier et qui le souhaite, nous proposons, pour compenser les places aliénées par les voies du tramway et la promenade, de réutiliser le souterrain actuel pour le transformer en un grand parking.

L'accès des véhicules à ce nouvel espace de stationnement par le quai Louis Blériot permettra de supprimer les deux longues trémies autoroutières qui barrent et défigurent aujourd'hui le boulevard.

#### ■ Pour conclure

CITÉ 16 souhaite que le tramway arrive dès que possible à la Porte d'Auteuil et y démontre sa grande attractivité. Sa venue entraînera la requalification, souhaitable, du boulevard Exelmans.

Mais nous comprenons que les travaux doivent être envisagés par phases successives pour des raisons d'équilibre budgétaire.

Nous sommes persuadés que les habitants de l'Ouest parisien, particulièrement mobiles, et pas du tout réfractaires au tramway contrairement à ce que certains tentent de faire croire (pourquoi penseraient-ils différemment des habitants des grandes villes françaises qui l'adoptent toutes ?), adopteront immédiatement et sans complexe le tramway de l'avenir !