



couloir du bus
occupé par une
ure. Une scène
ourante à Paris.

...LES BUS NON PLUS !

Les besoins en desserte fine en transports collectifs sont actuellement assurés par les autobus, surtout en banlieue.

Mais le trafic de ce réseau stagne aussi, malgré l'introduction des bus articulés et l'installation de couloirs dits "réservés". Les couloirs ne sont pas respectés et les bus sont pris dans les embouteillages. La vitesse moyenne d'un bus est de 9,6 km/h à Paris et de 12 km/h en banlieue. Les bus sont irréguliers, ne pouvant respecter aux heures de pointe les intervalles de passage. Or, selon l'Observatoire Régional des Déplacements, les Franciliens recherchent en premier lieu la ponctualité dans leur moyen de transport.

Ce même observatoire a compté, en 1992, 1073 "points durs" pour les bus, occasionnant des retards : 425 en proche couronne, 384 à Paris, 264 en grande couronne. Ils ont pour cause essentiellement la circulation et le stationnement automobile.

La bonne circulation des bus dépend donc aujourd'hui de la circulation des voitures particulières.

Or il n'est plus possible de faire respecter par la contrainte policière la priorité sur la voirie au transport collectif. La municipalité de Paris l'a reconnu elle-même, avec l'échec des "axes rouges" où le stationnement devait être interdit pour rendre fluide le trafic. La mairie avait prévu d'en créer 100 km. "Cinq ans plus tard, il n'y en

a que 37 km et le maire avoue qu'il serait inutile d'en créer davantage. Ces autoroutes urbaines ne peuvent couler à pleins bords que si elles sont surveillées en permanence. Hélas, il faudrait des effectifs de police impossibles à mobiliser pour cette seule tâche" (Marc-Ambroise Rendu, *Le Monde*, 2 juillet 1994).

Il existe une autre solution, moins policière et plus efficace : **le partage de la voirie. En construisant des sites totalement séparés des automobiles** ("sites propres") pour les transports collectifs de surface, la priorité leur est assurée.

Ces sites propres sont d'abord nécessaires pour les bus. Mais ces derniers ont des capacités limitées : 78 places pour un bus traditionnel RATP, 124 places pour un bus articulé. Le tramway moderne offre au minimum 178 places.

Il serait donc logique **que des lignes de bus, transportant un grand nombre de voyageurs et susceptibles d'en transporter encore plus, soient transformées en lignes de tramway.**

Les rails du tramway admettent moins d'entorses au principe du site séparé que les simples voies réservées des bus. Le bus, parce qu'il est de bonne composition, est souvent invité sous le moindre prétexte à se mêler à la circulation automobile. On le voit tous les jours à Paris. On l'a vu pour le Trans-Val-de-Marne, autobus articulé en site propre de Rungis à Saint-Maur, ... sauf dans une partie de Créteil.