



Le bus articulé 91 est souvent bloqué de Montparnasse à Vavin.

Les usagers demandent en majorité un site propre sur l'ensemble du parcours.

D'AUTRES TRAMWAYS DANS PARIS

La suppression du tramway à Paris entre 1930 et 1934 - alors qu'il était en pleine modernisation - a été une erreur historique, commise en vertu du dogme que tout ce qui gênait la voiture devait être banni de la rue. Comme maintenant elle se gêne elle-même, c'est elle qu'il faudrait retirer si l'on veut être logique. Sans aller jusqu'à des solutions extrêmes, il faut au moins qu'elle ne constitue pas un frein à la mise en place de modes de déplacements de surface modernes : or, sous cet aspect, Paris a des décennies de retard sur la plupart de ses homologues européennes.

Passons sur les arguments esthétiques utilisés contre les caténaires : on peut préférer une marée de tôle dans la rue à deux fils métalliques en l'air ; c'est une question de goût, qui apparemment ne s'est pas posée dans quelques-unes des plus belles villes du monde : Amsterdam, Vienne, Budapest, Prague, Saint-Petersbourg, Lisbonne, et même Rome, la ville soeur. Demandons-nous plutôt quelles sont les lignes qui, a priori, justifieraient la mise en place d'un tramway.

La ligne 91

Desservant trois gares (dont deux de TGV), trois stations de RER, plusieurs hôpitaux (dont la Pitié-Salpêtrière) et l'Opéra de la Bastille, jouxtant les nouveaux quartiers Seine Rive Gauche et Bercy, la ligne 91 pourrait constituer une rocade rapide à fort trafic dans le sud et l'est de Paris.

Malheureusement, les couloirs dont les bus articulés bénéficient sur la quasi-totalité du parcours sont de moins en moins respectés. Sur le boulevard du Montparnasse, dès la fin de l'après-midi, les deux couloirs sont systématiquement transformés en parkings, de même que la file médiane, obligeant les taxis à stationner en double file ; il arrive que la circulation près de Vavin ne s'effectue que sur une seule file, sans que la police intervienne.

En dépit de la mauvaise qualité du service, le trafic se maintient autour de 9 millions de voyageurs par an sur moins de six kilomètres. Des études ont été entreprises pour l'établissement d'un site propre axial, qui ne pose pas de gros problèmes car la chaussée comporte 6 voies tout au long du parcours. Ce qui est faisable pour l'autobus l'est encore plus pour le tramway, qui outre ses