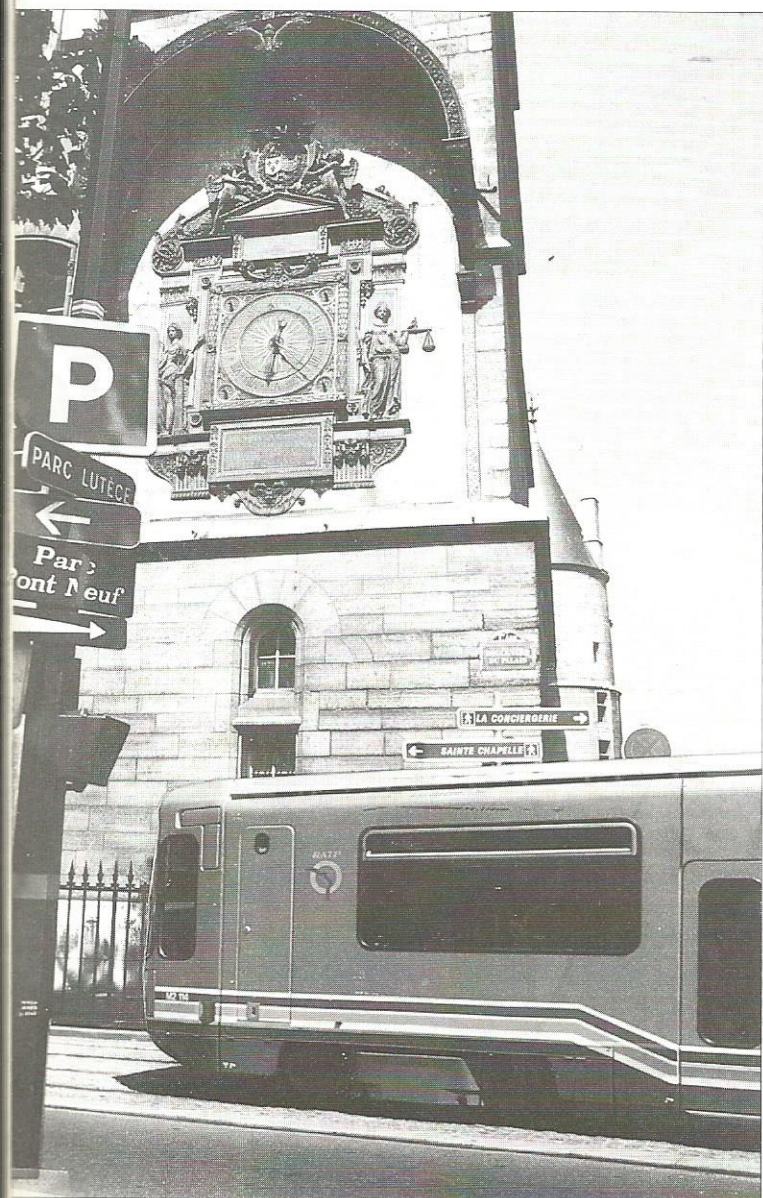


## Rocades et axes rouges

Les bus de rocade **62**, **26** et **31** assurent un fort trafic : 25000 à 30000 voyageurs par jour en moyenne annuelle, dans des conditions difficiles. La ligne 62 notamment est l'une des plus fréquentées, et à certaines heures l'une des plus pénibles du réseau parisien. Elle utilise une voie relativement étroite, presque toujours saturée, avec des traversées de quatre ou cinq carrefours qui sont une terrible épreuve. Les tronçons de couloirs réservés, mis en place depuis quelques années, n'ont apporté que des améliorations insignifiantes. Une solution ambitieuse s'impose si l'on veut améliorer le fonctionnement du 62, comme aussi des deux

Le bus 38 en tramway dans l'île de la Cité (photomontage).



autres lignes de rocade qui la complètent au nord.

La seule solution nous paraît être de **libérer ces rues du trafic de transit automobile**, soit en interdisant certains accès (à partir du carrefour Victor-Bash, par exemple, pour lequel il faut absolument faire quelque chose car il bat tous les records de pollution), soit plus généralement en mettant en sens unique alterné avec un couloir à contre-sens pour les bus (qui seraient mélangés avec la circulation locale dans l'autre sens).

L'exploitation par **tramway** de ces axes permettrait de diminuer la largeur des emprises au sol (un mètre de gagné). Sur une chaussée d'environ 10 mètres comme c'est le cas, il reste une voie de circulation pour la desserte locale et une voie de stationnement pour les arrêts courts et les livraisons (le cours Berriat à Grenoble fournit un exemple de ce type d'aménagement).

Parmi les autres lignes qui devraient faire l'objet d'une étude figure la ligne **38**, ligne surchargée joignant la porte d'Orléans à la gare de l'Est en empruntant l'«axe rouge» nord-sud. Elle doit de ne pas être engluée dans les embouteillages du centre de Paris à la pré-existence d'un couloir réservé à contre-sens boulevard Saint-Michel, beaucoup plus qu'à l'«axe rouge». La politique des «axes rouges» a fait long feu, comme toutes les «solutions» précédentes visant à faire rouler les voitures coûte que coûte (voies express, sens uniques, trottoirs rognés, places transformées en carrefours, feux synchronisés par ordinateur, etc). Le bilan est le même qu'il y a vingt ans : la voiture remplit les vides jusqu'à rétablissement de l'état de saturation ; les transports collectifs, dont tout le monde se réclame, sont bloqués en surface à 10 km/h de vitesse commerciale. **Mettre les axes rouges en tramway** permettrait d'augmenter le débit puisque c'est cela qu'on recherche, tout en diminuant la pollution.

Parmi les axes rouges en question figurent les **quais hauts de la Seine**. Ils constituent l'une des plus grandes richesses de Paris et sont classés comme patrimoine mondial. Les libérer de la circulation automobile qui les dénature serait une mesure réaliste : elle contribuerait à dissuader la circulation de transit si néfaste à la pierre. D'autres récompenses pleuvraient : **un tramway, bien sûr !** car on n'en est pas à un près et que Notre-Dame est plus belle vue d'un tramway