

20 mai 2014

30 km/h dans Paris : et les bus ?

Le premier conseil municipal présidé par la nouvelle maire de Paris, Anne Hidalgo, marque déjà les esprits en annonçant l'inversion du régime des vitesses autorisées dans la capitale. Aujourd'hui, les zones 30 sont l'exception, mais concernent déjà le tiers de la voirie. L'objectif est de faire des zones à 50 une exception, excluant les grands axes.

Il serait prudent d'être plus directif dans cette mesure et exclure par principe tous les axes empruntés par le réseau d'autobus, sauf des configurations particulières où quoi qu'il en soit, l'autobus ne pourrait raisonnablement atteindre 50 km/h.



Rue de Châteaudun - 15 mai 2014 - Couloir de bus, mais ouvert aux vélos et aux taxis : dans ces conditions, la vitesse moyenne des autobus diminue sous la barre des 10 km/h malgré l'arrivée de nouveaux matériels, ici un Lion's City Euro6 de la ligne 32 suivi par un articulé de la même gamme de la ligne 43. Les axes desservis par les autobus doivent échapper à la zone 30 faute de quoi le service sera encore dégradé. © transportparis

La ville de Paris présente ce sujet sur l'autel de la réduction des nuisances et de pollution ce dont on peut douter, et les élus parisiens l'avouent à demi-mot : à 30 km/h, une voiture roule en 2ème et il suffit d'utiliser l'ordinateur de bord pour mesurer la consommation instantanée de carburant, nettement supérieure à celle obtenue en 4ème à 50 km/h. En revanche, la mesure peut avoir un effet sur l'accidentologie en réduisant les distances de freinage.

Une fois de plus, ne serait-on pas en train d'assister à une confusion entre les objectifs et les moyens... tout en se trompant d'objectif ?

Posté par ortferroviaire à 13:51 - [Bus](#) - [Commentaires \[0\]](#) - [Permalien \[#\]](#)

Tags : [Bus Paris](#), [Lion's City](#)