

Dans un grand projet comme celui là, le risque n'est pas dans les grandes lignes, il est dans la non prise en compte de détails importants. Comme vous le dira tout responsable de projet, « le diable est dans le détail ». Je m'en explique ici sur un exemple assez général je crois.

Prenons une personne qui habite à 20 km de Paris, à 1 ou 2 km de la mairie de sa ville et à 2 ou 3 km d'une gare. Supposons pour faire simple que cette personne travaille à Paris.

Comment se décompose son temps de trajet ? Si elle a un bus à proximité de son domicile (cas rare si on est loin de la mairie), elle va mettre 5 minutes pour aller à la station de bus et prévoir une marge complémentaire de 5 minutes pour ne pas rater le bus qui passe souvent en avance (le suivant passe 10 mn plus tard quand tout va bien). Elle va passer ensuite dans le bus 10 mn environ s'il n'y a pas de bouchon puis 5 mn de correspondance avant de monter dans le train (le temps de descendre du bus, de faire la queue devant les tourniquets et de monter dans le train qu'elle n'a attendu si tout va bien que 1 ou 2 minutes). Elle aura donc mis environ 25 mn avant de monter dans le train ! Grâce au RER, au Transilien et/ou au Métro, elle mettra, si tout va bien, 30 mn environ pour arriver à la station de métro la plus proche de son lieu de travail. Il lui restera donc 5 minutes pour se présenter à son poste.

Si cette personne n'a pas de bus à proximité, il lui faudra prendre sa voiture et partir tôt pour trouver une place où se garer, ou payer un abonnement dans un parc relais (exemple : 42 € par mois à Chelles Gournay !). Avec la circulation et le temps de se garer et de rejoindre le quai, elle en aura grosso modo pour le même temps de trajet qu'en bus.

**On met donc en gros une moitié de son temps de trajet pour parcourir 2 à 3 km pour arriver à son train et l'autre moitié pour faire les 17 ou 18 km qu'il nous reste pour arriver à son poste de travail. N'y a-t-il pas la quelque chose à faire pour optimiser le temps de trajet domicile / gare / domicile ?**

Voici quelques propositions simples, peu coûteuses, qui fonctionnent ailleurs pour certaines (à Paris par exemple) et qui devraient améliorer l'efficacité des réseaux d'autobus. Je les donne dans l'ordre de facilité de mise en œuvre :

1. Pour le trajet du matin domicile > travail (concerne la grande majorité des usagers) : **faire en sorte que les bus ne passent pas en avance à leur arrêt le matin** et quand c'est le cas, leur imposer de rester à l'arrêt pour attendre l'heure exacte de départ ; ça évitera à l'utilisateur de rater son bus ou d'être obligé de prendre une marge ; le 213 et le 220 sont des cas concrets de bus souvent en avance ( !)
2. Pour le trajet du soir travail > domicile (concerne la grande majorité des usagers) : **faire en sorte que les bus ne partent pas au moment où le train arrive le soir** donc mieux synchroniser les bus et les trains et **faire en sorte que les bus attendent les trains lorsqu'ils ont un léger retard** (une attente qui correspond au maximum à la moitié de l'intervalle de temps entre 2 bus me paraît raisonnable) ; n'oublions pas que la première fonction de ces bus est de ramener les gens à leur domicile, ça ne sert à rien qu'ils partent vides.
3. **Mettre un arrêt tout les 500 m au plus** (quitte à ce que certains soient facultatifs)
4. **Créer enfin des voies propres pour les bus en banlieue**, comme c'est le cas à Paris ; ça évitera au bus de rester bloqué dans les bouchons et permettra de mieux garantir les horaires de passage le matin.
5. On pourra ensuite **modifier certains trajets de bus en collaboration avec les communes** et éviter que tous les bus prennent le même trajet
6. Et **augmenter la fréquence de passage et la durée du service** pour de nombreux bus