

**LES LIEUX DE CORRESPONDANCE BUS-BUS :
POLES URBAINS OU POINTS DE RESEAU ?
L'EXPERIENCE DES "POINTS-CLES" DE L'OPERATION
"AUTREMENT BUS" DE LA RATP EN BANLIEUE PARISIENNE.**

Jean-Marc OFFNER
Directeur de Recherches
G.D.R. "Réseaux", CNRS
Paris - France

Agnès SANDER
Architecte DESA
G.D.R. "Réseaux", CNRS
Paris - France

INTRODUCTION

La question des interactions entre structures urbaines et réseaux de transport est aujourd'hui capitale. Elle constitue le coeur de toute réflexion prospective sur l'aménagement des grandes métropoles.

A ce titre, l'opération Autrement Bus de la RATP est importante : elle expérimente, depuis 1989, des configurations possibles de ces interactions.

Des formes de partenariat original apparaissent, entre la RATP, le Syndicat des Transports Parisiens et les collectivités locales, constituant une préfiguration possible du nouveau paysage institutionnel qui se formera sans doute au cours des prochaines années ; des points-clés sont aménagés, qui constituent de véritables innovations. Ces lieux destinés à faciliter les correspondances entre lignes d'autobus matérialisent aussi la volonté de l'exploitant de transport d'être aussi un aménageur urbain ; ils sont des éléments d'un réseau conçu par points, et non plus par lignes.

Des ambiguïtés subsistent pourtant, quant au rôle assigné aux points-clés. Nous montrerons dans une première partie que l'histoire même de cette innovation - genèse éclectique de la notion, aléas conjoncturels de son application sur le premier secteur - explique certaines de ces ambiguïtés. La seconde partie s'attachera à mettre en évidence la dissociation entre pôle urbain et noeud du réseau en résultant ; elle montrera aussi qu'une meilleure superposition, lors de l'extension de l'opération aux autres secteurs de la banlieue parisienne, des noeuds et des pôles s'apparente plus à une réduction de la notion de point-clé qu'à une véritable clarification des objectifs auxquels elle doit répondre.

1. DES POINTS-CLES A VOCATION MULTIPLE

1.1. L'invention des points-clés

Le point-clé, élément le plus marquant et peut-être le plus valorisé de l'opération Autrement Bus de la RATP, est issu, tout comme l'ensemble de l'opération elle-même, de quatre types de réflexions au moins. Poursuivies de 1984 à 1986 dans différents services ou Directions de la RATP, selon des logiques et des objectifs indépendants les uns des autres, ces démarches se sont à un moment donné trouvées en convergence.

1.1.1 Des origines multiples

- L'élaboration du Schéma Directeur de l'Offre (S.D.O.)

Les Directions Générale et du Développement sont les instigatrices du Schéma Directeur de l'Offre qui vient remplacer les stratégies plus anciennes du "tisserand" (1979/1983) et de "Développement du Réseau" (1980)⁽¹⁾. A partir d'un diagnostic issu de l'analyse du réseau d'autobus en banlieue parisienne, jugé trop complexe, d'une part, et inadapté aux besoins de déplacements en raison de sa structure radiale, d'autre part, les propositions sont les suivantes : "bâtir un réseau de points" ; "structurer le réseau par niveau de desserte" (régional, sectoriel, local) ; "coordonner ces niveaux de desserte entre eux"⁽²⁾.

- Les travaux de "Réseau 2000"

L'Unité Prospective de la RATP, "Réseau 2000", participe à la genèse de l'opération Autrement Bus à partir des conclusions de ses différents groupes de travail : "Ingénierie des réseaux" ; "Formatage et singularité du réel" ; "Régulation de réseau" dès 1983/1984 et, dans une seconde phase, "Conception de réseau". L'acquis principal de ces recherches est qu'il faut "privilégier la définition d'un réseau à partir de points plutôt que de lignes"⁽³⁾.

- La recherche-action sur la fonction commerciale locale

Elle trouve son origine dans le cadre de la deuxième phase des travaux de "Réseau 2000", et associe des services du Réseau Routier et de la Direction Commerciale. Les propositions sont élaborées dans le cadre de la recherche d'une meilleure adéquation entre offre et demande de qualité de service ; d'un effort de commercialisation ; d'une réorganisation des dépôts adaptée à ses nouvelles missions⁽⁴⁾.

Elle aboutit en janvier 1987 à une expérimentation menée au dépôt de Fontenay-aux-Roses, dont dépendent la plupart des lignes situées dans le futur "secteur-test" de l'opération Autrement Bus.

- Les propositions de secteur-test

Pour la Direction Commerciale, la concentration d'une série d'innovations sur un même secteur, qu'elles soient destinées aux usagers de la RATP ou à son personnel, doit permettre une meilleure efficacité de celles-ci. La banlieue parisienne sera ainsi divisée en sept secteurs, le "secteur 7" (puis "secteur-test") étant celui des Hauts-de-Seine Sud, choisi comme premier site d'application de l'opération Autrement Bus.

1.1.2. Une synergie limitée

Si l'Unité Prospective de la RATP a contribué à faciliter une certaine relation entre les multiples démarches poursuivies au sein de la régie, en collaborant à la recherche "Schéma Directeur de l'Offre" et en associant à ses investigations le Réseau Routier, à partir du thème de la "fonction commerciale locale", l'articulation des projets des différentes Directions pour former ce qui deviendra une première opération Autrement Bus reste pourtant difficile.

Le poids de cultures professionnelles contrastées, au sein d'une entreprise où chaque service tend à s'autonomiser en développant une logique spécifique, explique cette absence de réelle connivence entre les démarches, tout autant que la forte division du travail et le

turn-over de l'encadrement. Dans le cas spécifique d'Autrement Bus, il faut également tenir compte de l'enjeu que représente une telle opération pour le Réseau Routier. Il est alors possible d'interpréter la phase décisionnelle du projet comme un processus de transfert d'une partie de la philosophie du Schéma Directeur de l'Offre au Réseau Routier, par la médiation de la Direction Commerciale, cette appropriation étant légitimée par la participation active du Réseau Routier à la recherche-action "fonction commerciale locale".

Cette absence de consensus quant aux principes de base du projet et à la politique à adopter en banlieue parisienne permettra à l'expérience du terrain (partenaires extérieurs) et de la réalisation (passage des concepts aux produits) de se révéler particulièrement sélective, opérant un arbitrage entre des objectifs peu hiérarchisés et parfois contradictoires. C'est, de fait, l'expérience de la mise en oeuvre qui a tranché.

1.2. La mise en oeuvre des points-clés

Le processus d'élaboration du projet Autrement Bus proprement dit débute en 1987, avec la mise en place d'un groupe de pilotage. Un jeu complexe de redéfinition des objectifs et d'adaptation au terrain s'installe alors, qui se poursuivra au delà même de la première expérimentation, lorsque l'opération sera étendue aux autres secteurs de la banlieue parisienne, aboutissant à une véritable redéfinition du projet.

1.2.1. Une pluralité d'objectifs

Les objectifs assignés à Autrement Bus sont, et c'est une conséquence de la genèse éclectique de l'opération, multiples. Complémentaires ou concurrents, ils obéissent à des motivations fonctionnelles (marketing voyageur) ou institutionnelles (positionnement de la RATP comme acteur urbain en banlieue parisienne).

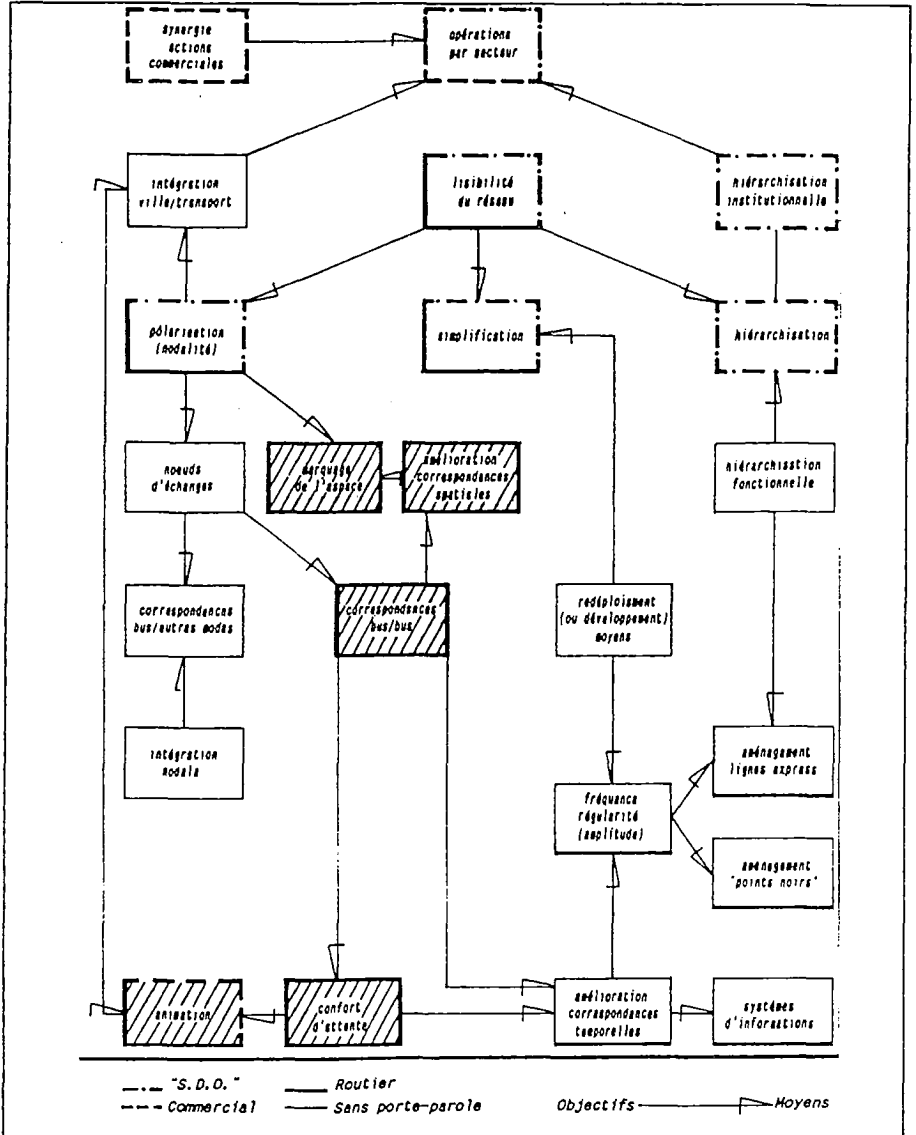
On peut distinguer, parmi les propositions originelles ou plus tardives, les intentions suivantes :

- structurer le réseau par points - et non plus par lignes -
- hiérarchiser, simplifier, rendre lisible le réseau de bus de banlieue ;
- améliorer l'intégration modale ;
- faciliter les correspondances ;
- construire des lieux d'entrée privilégiée dans le réseau ;
- affirmer la présence de la RATP et du bus en banlieue ;
- intégrer le transport à la ville.

Plusieurs de ces objectifs sont, au moins partiellement, contradictoires. Leurs porte-parole sont multiples, certains n'ont pas même de porte-parole. Beaucoup sont le résultat de "surcharges notionnelles", de thèmes venus s'ajouter a posteriori aux schémas initiaux. L'analyse des transformations successives de ces concepts met en évidence un certain "téléscopage" entre objectifs et moyens : chacun des moyens élaboré pour répondre à un objectif peut devenir une intention, un but, un objectif à son tour, entraînant alors la mise en

oeuvre de moyens nouveaux. Ces situations engendrent un système de reformulation éclatée des concepts de base, qui évolue avec les changements de parrainage du projet.

Graphique 1 : des chaînes notionnelles multiples



Source : J.M. Offner, A. Sander, Les points-clés d'Autrement Bus, des théories à la pratique, RATP - Réseau 2000, GDR "Réseaux" - CNRS, Septembre 1990, page 64.

concernant un nombre extrêmement limité de voyageurs. Elle facilite la prédominance de la logique de desserte locale, au détriment des logiques régionale et sectorielle, plus difficiles à mettre en oeuvre en raison de difficulté d'obtention de couloirs réservés aux bus ou autres aménagements de voirie ; d'oppositions locales fortes, en l'absence de porte-parole institutionnel de la logique sectorielle, à la suppression d'une desserte fine du territoire ; d'un attachement de certains, en "interne", à la flexibilité du mode bus. La simplification, la lisibilité et la hiérarchisation du réseau en souffriront, tout autant que la qualité de desserte.

La complexité, habituelle, de l'intégration d'objectifs contradictoires a été accentuée, dans le cas de l'opération Autrement Bus par une accumulation d'obstacles conjoncturels (sur le premier secteur) aboutissant à un accroissement de l'autonomie relative des trois principaux volets d'Autrement Bus (restructuration du réseau, construction des points-clés, promotion commerciale).

La mise en relief des points-clés s'est alors trouvée amplifiée par l'ensemble des difficultés qu'ils ont soulevé (définition de leur localisation en accord avec les municipalités, retards de construction, échec de l'implantation de locaux commerciaux). Elle a été également accentuée par la visibilité et la durabilité de ces points, en regard de celle des autres éléments d'Autrement Bus (aménagements de voirie inexistantes, actions commerciales limitées dans le temps), et par une tendance de la promotion commerciale à privilégier le produit plutôt que la démarche.

Cette fragmentation de chacun des constituants d'Autrement Bus a abouti à une dissociation entre restructuration du réseau et point-clé, en contradiction avec l'intention de faire de ce dernier un point d'entrée privilégié dans le réseau. La forte nodalité souhaitée à l'origine du projet s'est alors trouvée également remise en cause, celle-ci ne pouvant, en l'absence de réflexion sur le réseau, être que morphologique (beaucoup de lignes se croisent au point-clé), en aucun cas fonctionnelle (modèle de réseau hiérarchisé).

Ce modelage empirique du projet, dû aux modalités de la conduite du processus de mise en oeuvre tout autant qu'aux conditions d'émergence de l'opération, a également abouti à la dissociation entre noeud du réseau et pôle urbain, contredisant à nouveau plusieurs des objectifs annoncés de l'opération.

L'analyse des éléments conduisant à cet échec partiel de la volonté de s'insérer, pour cette opération, dans le cadre d'interactions entre structures urbaines et réseau de transport, sera l'objet de la seconde partie de ce texte.

2. DES POINTS DE RESEAU EN QUETE DE POLES URBAINS

L'autonomie entre le réseau et l'environnement urbain dans lequel il s'insère peut s'opérer selon deux modalités, si on l'observe à partir du point de jonction ou d'articulation entre les deux systèmes, qu'on appellera "point de réseau"⁽⁶⁾.

Premier type de discontinuité : le point s'éloigne du réseau. Il peut être, de fait, le lieu où l'on accède au moyen de transport, mais il constitue surtout un aménagement urbain qui ne coïncide pas forcément avec un point particulièrement intéressant du réseau (accès à de nombreux sites desservis, articulation entre des lignes régionales et des dessertes locales...). Il peut même être totalement dissocié du réseau, comme c'est le cas pour certaines agences SNCF, par exemple. Dans le cas des opérations Autrement Bus, la tendance à autonomiser le point-clé des opérations de restructuration du réseau pourrait conduire à accentuer ce phénomène.

Second type possible de discontinuité : le point se dissocie de l'environnement, sa localisation est fonction des caractéristiques du réseau, dont il est un noeud particulièrement intéressant. Sa position ne dépend que très peu des zones à desservir.

2.1. La dissociation entre noeud et pôle

Sur le premier des secteurs Autrement Bus, c'est vers cette seconde modalité qu'a évolué le projet, aboutissant, pour la plupart des points-clés, à une certaine dissociation entre noeud du réseau et pôle urbain.

2.1.1. L'"internalisation" de la notion de point-clé

L'évolution du point-clé a entraîné sa définition pragmatique comme produit innovant du Réseau Routier, implanté aux lieux d'échanges bus/bus et concentrant au moins trois lignes. Face à la multiplicité des fonctions attribuées à ces nouveaux noeuds du réseau, le processus de mise en oeuvre a tranché en isolant la solution la plus facilement quantifiable (modalité sans pondération par la qualité de service des lignes ni par le nombre de voyageur avec ou sans correspondance), et en limitant les nécessités de négociation avec des intervenants extérieurs.

Si les points-clés constituaient, dans le modèle théorique, une donnée urbanistique que la restructuration devait prendre en compte, les réflexions postérieures ont donc, ainsi, favorisé des points-clés donnés a priori par les caractéristiques du réseau. La norme implicite des "trois lignes au moins" (susitant une opposition de la part de certains riverains -commerçants en particulier- au passage de nombreux autobus) et la volonté de disposer de vastes surfaces pour "marquer la présence du bus" ont conduit à privilégier des emplacements éloignés des pôles urbains. Trois des quatre points-clés du premier secteur sont donc situés sur de grands axes ou carrefours routiers, loin de toute animation.

2.1.2. Du mobilier urbain à un système architectural

La volonté de la RATP de se faire "aménagement urbain" n'a pourtant pas disparue au cours de ce processus. Le recours, en 1987, à un concours pour la création des points-clés en est la marque la plus évidente. Le travail des architectes lauréats, Pierre Colboc et Jacques Vigneron, choisis en concertation avec les municipalités concernées, a

consisté en une tentative de restructuration, par des éléments liés au transport, des sites d'implantation.

Le programme des points-clés, qui se réduira fortement par la suite, comprend encore, en 1987, de nombreux éléments : abris d'autobus, bien sûr, mais aussi unité centrale contenant des commerces et des espaces destinés aux conducteurs, signalétique importante, marquage au sol... Pour les architectes, il s'agit non pas d'implanter du mobilier urbain mais de fabriquer du "mobilier urbain bâti", constituant un système, "tant à travers le programme que par la conception du produit ou sa mise en oeuvre"⁽⁷⁾.

Les conséquences de cette démarche sont importantes : le produit "Colboc-Vigneron" se différencie très largement du mobilier urbain. Comme son nom l'indique, le mobilier urbain est mobile : il peut être posé n'importe où. Ce "n'importe où" est largement déterminé par des contraintes techniques ; les demandes de qualité de l'espace ne sont qu'exceptionnellement prises en compte. Dans les municipalités, ce sont bien les services de la voirie, et non ceux de l'urbanisme, qui décident de l'implantation des abris d'autobus.

Le point-clé du premier secteur, au contraire, est constitué d'un système d'objets qui forme un tout cohérent, où chaque élément prend sa pleine signification par rapport aux autres. Ce système, à son tour, ne prend sens qu'en liaison avec le site dans lequel il s'inscrit. Chacun des points-clés des Hauts-de-Seine Sud a ainsi bénéficié d'un travail différencié, fondé sur l'expression des différentes modalités possibles de l'inscription d'un noeud du transport dans l'espace urbain, de l'intégration en site ancien contraignant, à la restructuration sur de grands carrefours isolés.

2.2. Le rapprochement entre noeud et pôle

La RATP a pris acte, lors de l'extension d'Autrement Bus au Val-de-Marne en 1990 et à la Seine-Saint-Denis en 1991, de la dissociation entre noeud du réseau et pôle urbain survenue lors de l'application au premier secteur. Celle-ci ne peut en effet être que regrettable, face aux efforts de nombreuses municipalités destinés à polariser l'espace peu structuré des banlieues. Il semble en effet plus pertinent de tenter de ménager des synergies entre les deux types de polarisation (lieux urbains, noeuds du transport) que de proposer un système parallèle et distinct de restructuration par les seuls noeuds du transport.

2.2.1. De nouvelles localisations pour les points-clés

Parmi plusieurs possibilités d'intégration entre espace urbain et espace du transport, c'est l'installation des noeuds du réseau que sont les points-clés aux pôles urbains qui a dominé, sur les nouveaux secteurs Autrement Bus. D'autres modèles d'articulation auraient été envisageables :

- aménagement d'arrêts d'autobus dont la situation privilégiée en "hyper-centre" est stratégique ;

- utilisation par une collectivité locale de l'autobus comme outil d'aménagement, dans le cadre d'une politique de gestion des déplacements (rue mixtes piétons/bus) ;

- opportunité d'une politique de rénovation urbaine (fabrication, par exemple, d'une gare routière "intégrée").

La réintégration, dans les points-clés des second et troisième secteurs, des stations du réseau ferré a constitué un élément favorable au rapprochement entre noeud du réseau et pôle urbain. Elle s'inscrit dans le cadre d'une volonté de hiérarchisation des points-clés par rapport au réseau, des stations du réseau lourd aux points de correspondance du bus avec les dessertes locales. Rapprocher les points-clés des stations du métro a permis d'atteindre deux objectifs, le premier lié au réseau et le second à son environnement : le réseau des bus complète le réseau lourd en suppléant à son absence de maillage, en banlieue parisienne ; le point-clé se rapproche des pôles urbains, où avaient en général été implantées les stations.

2.2.2. Le retour au mobilier urbain

Si le rapprochement des noeuds et des pôles constitue sans nul doute un progrès par rapport à la localisation des points-clés du premier secteur, la quasi-disparition de la mission d'aménagement urbain confiée aux architectes en charge des points-clés sur les secteurs suivants n'a pas contribué à une réelle articulation des noeuds et des pôles.

Une bonne localisation, telle qu'elle a été réalisée, est en effet importante, mais ne peut être considérée comme suffisante. Il suffit, pour en être convaincu, d'évoquer le cas des gares implantées au 19ème siècle en guise de contre-exemple. Celles-ci sont, dans la plupart des cas, situées en limite des villes. L'articulation entre espace du réseau et espace urbain, ressentie comme nécessaire et valorisante (que ce soit par la municipalité ou par la compagnie de chemin de fer -en témoignent les débats sur la localisation de ces édifices-), se manifeste par une adaptation des villes à ces points liés au transport. Dans beaucoup de cas, on percera une rue en face de la gare, destinée à dégager, embellir et relier à des lieux importants de la ville ce bâtiment nouveau. Les germes d'un quartier lié à la gare sont ainsi posés, sans qu'il ait été nécessaire, pour créer la synergie entre Ville et Compagnies, d'installer les gares en plein centre-ville.

Dans le cas d'Autrement Bus, la volonté d'aménagement initiale a été limitée dès le premier secteur, sur lequel beaucoup des intentions des architectes, figurant sur les premiers plans et visant à qualifier des espaces urbains (création de placettes, valorisation de l'arrière des points-clés), disparaissent déjà au profit d'une logique largement circulatoire. Sur le troisième secteur de la Seine-Saint-Denis, le système architectural chargé de l'articulation avec l'espace urbain a presque disparu. Seule subsiste, si on excepte quelques efforts pour conserver des mats et portiques (éclairage ou support de signalétique) destinés à assurer un minimum de cohérence à l'ensemble, l'esthétique particulière de l'abri d'autobus dessiné par P. Colboc et J. Vigneron, devenu un élément de mobilier urbain comme les autres.

Il faut souligner ici le rôle de la Région Ile-de-France et du Syndicat des Transports Parisiens, principaux financeurs de l'opération, dans cette évolution. Leur intérêt pour Autrement Bus, non négligeable, se limite toutefois à sa composante "transport". Ces organismes ne financeront pas des aménagements qui semblent trop éloignés de la mission de transporteur de la RATP.

Du point de vue du programme, les difficultés rencontrées pour ouvrir et maintenir de petits commerces aux points-clés sur le premier secteur ont conduit à renoncer à ces éléments, au demeurant moins nécessaires dès lors qu'on est proche d'un centre-ville. L'"unité centrale" a également disparu, compte-tenu de son coût et de la nécessité de demande d'obtention d'un permis de construire pour son édification.

2.2.3. la dissolution du point-clé

La disparition de la mission d'aménagement urbain liée au point-clé entraîne non seulement une perte de la relation à l'espace urbain, mais aussi des difficultés de repérage de la singularité de ces points du réseau, dès lors qu'ils sont constitués d'éléments de mobiliers urbain que rien ne rassemble.

Cette difficulté est accentuée par deux autres "dérives du point-clé" : trop grand "étalement" d'une part, abandon partiel du matériel conçu par Colboc et Vigneron, d'autre part.

Le premier point a plusieurs inconvénients : perte de l'apparence unitaire des points-clés, mauvaise réalisation de l'objectif de facilitation des correspondances. Lorsque les arrêts d'un même point-clé sont trop éloignés les uns des autres, il devient impossible de "changer de bus comme on change de métro". Le changement d'échelle entre le point dessiné sur la carte et la surface à traiter dans la réalité semble n'avoir pas toujours été totalement maîtrisé. Il est le signe clair de la solution de continuité entre des objectifs liés aux qualités du réseau, qu'on évalue sur une carte, à très petite échelle, et des objectifs d'insertion dans un territoire local, qui ne peuvent être traités que sur un plan détaillé. On citera seulement le cas du point-clé "Mairie de Montreuil", où l'arrêt du bus 115 en direction de porte des Lilas, équipé en mobilier "Colboc et Vigneron", est aussi éloigné de la gare centrale où s'arrêtent la plupart des autobus que de son arrêt suivant. Dans l'autre sens (direction "Château de Vincennes"), ce même autobus s'arrête deux fois à l'intérieur du point-clé ! La seule amélioration conséquente apportée par Autrement Bus, dans le cadre de cet objectif particulier de facilitation des correspondances, serait alors celle de la signalétique, facilitant le repérage. Mais les cartes et plans, de grande qualité, liés à l'opération ne sont pas spécifiques au point-clé.

La seconde "dérive" apparaît dès le second secteur. Les points-clés, entièrement dessinés par l'agence Pierre Colboc en Haut-de-Seine Sud, sont constitués, sur les secteurs suivants, d'un mobilier mixte, voire hétéroclite. Que peut-on comprendre, lorsqu'on est face à une gare routière constituée d'un ancien terminal bus rénové, comme à "Mairie de Montreuil", et que des abris d'autobus, peu

différents des abris habituels, mais blancs et avec un toit ondulé, sont disséminés de loin en loin à une distance assez importante de la gare elle-même ? La reconnaissance de l'objet "point-clé" est d'autant plus difficile que les autres de ces points, sur le même secteur, sont assez différents les uns des autres : "Château de Vincennes" est une gare routière spécifique antérieure à l'opération (terminal bus de type "Prouvé"), "Val de Fontenay" est constitué d'abris "Jean-Claude Decaux Murano" et de mats "Neuhaus", les trois autres sont des éléments "Colboc et Vigneron" "allégés". Il en est de même des points-clés du troisième secteur réalisé (Val-de-Marne).

Sans doute y a-t-il, dans ce choix, une part liée au coût et à la difficulté de l'industrialisation et de l'entretien de ces nouveaux abris. Cette dissolution semble pourtant liée également à une recherche de hiérarchisation des points-clés, intéressante en soi mais difficile à réaliser compte tenu de la faible quantité de points-clés construits. Si chaque point-clé est différent, (programme et matériel employé), il devient difficile de percevoir des niveaux de hiérarchisation différents. Sur le premier site, seule la cohérence du matériel, associée à une importante mission d'aménagement, rendait possible des adaptations contextuelles très variées. Il est toujours possible d'adapter un modèle aux contraintes locales, encore faut-il que ce dernier ait une existence claire !

CONCLUSION

Les difficultés rencontrées par l'Opération Autrement Bus n'invalident pas son grand intérêt, à la fois pour la RATP et dans le cadre d'une réflexion plus générale sur le transport et son articulation avec la ville.

Les analyses et propositions sur ces questions d'"interfaces" sont en effet, malgré le succès rencontré par le vocable, très rares. Autrement Bus aura permis de tester institutionnellement l'acceptabilité d'objectifs visant à une synergie entre ville et transport, que ce soit au sein de la RATP ou pour ses partenaires extérieurs. Elle aura expérimenté l'intérêt de la mise en oeuvre d'un système architectural innovant (lorsqu'il vient remplacer le mobilier urbain), dans cette volonté du transporteur de participer à l'aménagement du territoire local. Elle aura, finalement, permis de formaliser et de concrétiser un grand nombre de questions essentielles à toute réflexion prospective sur les interactions entre structures urbaines et réseau de transport, du rôle du transport collectif en banlieue au statut du transporteur comme opérateur urbain.

Si les points-clés d'Autrement Bus ne sont pas encore vraiment des "points de réseau", ils sont déjà plus que de simples noeuds du réseau de la RATP en banlieue parisienne. Une réflexion approfondie sur les concepts et notions manipulés par l'opération Autrement Bus pourrait permettre, en favorisant la concertation entre transporteurs et collectivités locales, une meilleure intégration de la ville et du réseau par l'intermédiaire de ses points.

NOTES

- (1) Sur ce point voir : Franck SCHERRER, Vers un renouveau des stratégies de réseaux, Paris : RATP/Réseau 2000, mars 1987, 45p.
- (2) RATP, Pour un renouveau de l'autobus en banlieue, Paris : 1986, 48p.
- (3) "Réseau 2000, parcours de recherche", RATP-Etudes-Projets, Paris : 1er trimestre 1985, 21p.
- (4) G. BAROUCH, E. GUILLAUME, M. SEGUREL, La fonction commerciale locale au réseau routier, RATP/Réseau 2000, Paris : juin 1987.
- (5) Pour des raisons de taille optimale, sans doute aussi du fait de l'enjeu représenté par l'opération pour le Réseau Routier, le secteur est réduit aux cinq communes de Clamart, Fontenay-aux-Roses, Châtillon, Bagneux, Le Plessis-Robinson. Le "secteur 7" originel s'étendait jusqu'aux voies ferrées des lignes B et C du RER.
- (6) Sur la notion de "point de réseau", se référer à : G. AMAR, A. PENY, N. STATHOPOULOS, Forme et fonction des points-de-réseaux, RATP-Unité prospective, Paris : octobre 1991 et à : Agnès SANDER, Les points de réseau transport : une bibliographie, RATP/Réseau 2000, GDR "Réseaux"-CNRS, PARIS : 1991.
- (7) Jacques VIGNERON, Concours points-clés de 1987, intervention à la journée "architecture et réseaux" du GDR "Réseaux" du CNRS, tenue à Paris le 21 novembre 1991.