

## RÉSUMÉ

Plusieurs séries d'enquêtes ont été organisées par l'I.R.T. dans le but de mieux connaître les conditions de progression des autobus, et plus particulièrement sur les lignes équipées de couloirs réservés. Le rapport présente principalement les résultats d'une enquête « avant / après » la mise en place de couloirs réservés sur une ligne radiale à la proche périphérie de Paris (Avril – Octobre 1977).

Ce suivi d'une opération d'aménagement avait pour but de tester l'influence des facteurs de perturbation sur la marche des autobus, à partir d'un dispositif vidéo qui permet d'identifier les causes des perturbations ainsi que leur impact.

Bien que l'impact de ces phénomènes, principalement aléatoires, puisse difficilement être ramené à un « quantum » de retard moyen différencié par chaque type de perturbation, l'analyse a permis de quantifier un impact moyen pour l'ensemble des perturbations. Il se confirme, en particulier, que le couloir réservé dans le sens de la circulation est un moyen d'action très fragile.

Une typologie des événements perturbants et des perturbations relevés sur la ligne permet de distinguer les éléments qui réduiraient la « fragilité » des protections assurées par un couloir réservé :

- protections en ligne, à assurer en étroite liaison avec l'examen des activités riveraines,
- protections aux carrefours, principalement en période de saturation.

Enfin les observations réalisées fournissent des éléments de choix pour l'élaboration de procédures plus légères de mesure des conditions de progression, procédures indispensables au jugement et à la comparaison des dispositifs de protection sur un réseau complet.

## ENGLISH SUMMARY

### EFFECTS OF BUS LANES ON BUS FLOW

*This report presents essentially the results of a survey « before and after » the creation of bus lanes on a radial route in the near suburbs of Paris (April – October 1977).*

*The purpose of this follow-up of a bus lane setting is to test the influence of disturbing factors on bus progression by means of a video device allowing the identification of disturbing causes as well as their importance.*

*Although such essentially hazardous phenomena can hardly be reduced to a « quantum » of average delay for each type of disturbance, the analysis allows quantification of average influence of disturbances. In particular, it is confirmed that a with-flow bus lane is a very weak means of action.*

*A typology approach of disturbances allows distinctions between elements that could reduce the weakness of protection assured by a bus lane :*

- *protection between junctions, to be observed in close relation with the study of activities along the line,*
- *protection at junctions, especially during saturation periods.*

*Finally, observed phenomena give some elements for the elaboration of lighter measures of bus progression, procedures that are necessary for the evaluation and comparison of protection devices on a complete public transport network.*