

Paris lance enfin la refonte de son réseau de bus

COLLECTIVITÉS LOCALES

La Mairie, le STIF et la RATP engagent la restructuration d'un réseau de lignes vieux de soixante-dix ans.

Un projet de plan desservant mieux la périphérie sera présenté mardi.

Matthieu Quiret
@MQuiret

Les gestionnaires des bus parisiens lancent la restructuration du réseau, jamais retouché depuis... 1950. « Cela fait plusieurs années qu'on le demandait. La Mairie, le STIF [le Syndicat des transports d'Ile-de-France] et la RATP se sont enfin mis d'accord », se félicite Jean Macheras, délégué parisien de l'Association des usagers des transports (AUT). Le STIF présentera mardi en primeur à l'association une première mouture du futur plan de lignes.

Les trois autorités du transport lanceront dans la foulée la concertation avec notamment le grand public. A la Mairie de Paris, on se félicite de ce chantier. « Cela va être un "big bang" pour le bus à Paris », assure Christophe Najdovski, l'adjoint aux transports. L'objectif est de clore la concertation début 2017 pour un démarrage du nouveau réseau en septembre 2018.

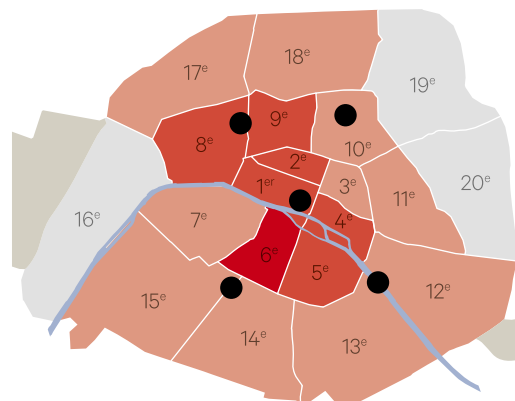
Une première présentation en juillet a posé les enjeux. En soixante-dix ans, la population s'est fortement développée dans les

Vers une meilleure desserte de la périphérie de Paris

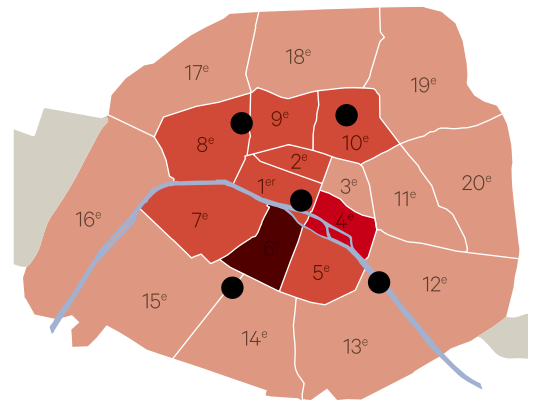
Nombre d'arrêts de l'ensemble des bus par jour ouvré/superficie de l'arrondissement

■ 2.700 à 3.800 ■ 3.801 à 7.600 ■ 7.601 à 11.200 ■ 11.201 à 14.800 ■ 14.801 à 16.200 ● Pôles ferroviaires

Réseau actuel



Réseau à l'étude



« LES ÉCHOS » / SOURCE : STIF

arrondissements périphériques, le 19^e gagnant par exemple 12 % d'habitants et le 4^e en perdant la même proportion. L'activité économique a suivi une force centripète plus forte encore jusqu'à avoir dopé de 43 % l'emploi dans le 13^e. Résultat : le STIF pointe 100 bus par heure de pointe à Châtelet avec un taux de charge de 20 % quand les 16 bus à l'heure avenue Marceau près des Champs-Élysées encaissent 108 % d'occupation.

Il s'agit aussi de prendre en compte les nouvelles dessertes de métro et de tramway. Enfin, la population vieillit et prend davantage le bus, plus accessible que le métro : les retraités représentent 21 % de leur usage. « La création des couloirs de bus a relancé l'attractivité du bus et sa fréquentation. Il y a vingt

ans, les lignes étaient toujours bloquées », salue Jean Macheras. Le réseau est historiquement articulé autour des cinq grandes gares parisiennes et seules 8 lignes sur 59 n'y passent pas. Tous les bus gravitent par le centre de Paris, à l'exception de neuf lignes seulement.

De nouvelles liaisons entre arrondissements

La future architecture continuera à privilégier les gares, mais créera de nouvelles liaisons traversantes entre arrondissements. Dans une première étude, le STIF propose de modifier ou supprimer une trentaine de lignes. Mais les discussions s'annoncent âpres entre les mairies annexes, soucieuses de ne pas perdre d'arrêts, ainsi qu'avec les autres parties prenantes.

De son côté, l'Association des usagers des transports prévient déjà qu'il n'est pas question d'alléger la desserte du centre, certaines lignes étant déjà surchargées. L'association des usagers réclame aussi un renforcement du réseau de nuit Noctambus, une amélioration de la signalétique et l'ajout de nouveaux véhicules. Les pouvoirs publics ont toutefois prévenu que la restructuration se fera sans évolution de la taille de la flotte de bus.

La Mairie prévoit de réaliser des aménagements de voirie et compte davantage faire respecter les couloirs de bus. Ce dernier chantier sera facilité par la récupération municipale du pouvoir de verbalisation de stationnement en 2018. ■