

## Grand Paris des Bus : cahier d'acteur au niveau régional

### Préambule

L'AUT a apprécié le plan bus lancé en 2013 par la précédente majorité du STIF et doté au départ de 160 M€ sur 4 ans. Pour autant, des besoins importants restent à satisfaire. On peut regretter que l'année 2016 ait été quasiment blanche en termes de renforts. Mais l'annonce de cette concertation sur le « Grand Paris des bus » avec une mise en œuvre à partir de 2017 va dans le bon sens.

### Quelques priorités en matière d'offre

**Traiter les lignes surchargées :** De nombreuses lignes de bus font face à des surcharges chroniques, qui vont jusqu'à l'impossibilité de monter dans les bus à certains arrêts. Il faut les résorber, en augmentant les fréquences ou, si elles sont déjà élevées, en passant en matériel articulé, voire bi-articulé.

**Assurer la continuité de l'offre en grande couronne dense :** Alors que le réseau des bus a été structuré pour desservir en priorité les gares - ce qui reste en grande partie valide -, leur offre ne s'est pas développée pour correspondre en amplitude et en fréquence avec celle des trains. Les personnes de plus en plus nombreuses travaillant en horaires décalés ne peuvent donc pas compter sur les bus soit tôt le matin, soit tard le soir, soit parfois encore en heures creuses de journée. Dans la zone dense de grande couronne, les horaires des bus doivent couvrir l'amplitude des trains et viser à assurer une correspondance systématique pour chaque train. Une priorité pourrait être donnée à la desserte des quartiers d'habitat collectifs, notamment dans les villes suivantes : Les Mureaux, Poissy, Franconville, Draveil, Vigneux, Brunoy, Epinay-sous-Sénart, Etampes, Melun, Dammarie-Les-Lys.

**Simplifier l'offre :** certains réseaux en grande couronne comme en petite couronne ont une offre illisible : allers / retours dissociés, boucles, multiples terminus partiels, trajets différents selon les heures de la journée. Il faut revoir ces lignes afin que l'offre de bus soit facilement compréhensible par tous. Ces modifications devront faire l'objet de concertations locales au préalable.

**Améliorer les interfaces entre réseaux de transporteurs différents :** du fait des droits patrimoniaux de chaque transporteur issus du décret de 1949, il y a des incohérences et des effets de frontière préjudiciables aux usagers. S'y ajoutent parfois des difficultés liées au découpage administratif et des conflits politiques locaux. En attendant la levée des contraintes réglementaires, il faut que le STIF favorise l'existence de lignes qui s'affranchissent de ces frontières artificielles.

**Mettre en œuvre la restructuration du réseau de bus parisien :** voir notre cahier d'acteur à venir sur ce sujet. Nous préconisons notamment de prolonger certaines lignes de bus parisiennes en proche banlieue et inversement de faire entrer dans Paris des lignes de banlieue, sans se limiter aux portes de la capitale.

**Renforcer le réseau express et transversal :** les lignes Express de pôle à pôle se sont un peu développées depuis 10 ans mais leur offre reste limitée en fréquence et amplitude. Le programme Etat / Région de création de voie bus sur autoroute est l'occasion de créer et renforcer des lignes Express.

**Développer des solutions innovantes en zones peu denses :** les transports à la demande sont très peu développés en Ile-de-France, la participation du STIF étant très modeste, de l'ordre d'1 M€ / an (hors Fileo) pour les 25 TAD existants. Il est nécessaire de développer ces services, en commençant par des expérimentations, par exemple en donnant la possibilité qu'une ligne de bus régulière devienne un TAD aux heures creuses.

**Renforcer le réseau Noctilien :** outre les renforts nécessaires à la diminution des surcharges sur certaines lignes le week-end, il serait opportun de créer de nouvelles lignes, notamment en rocade mais aussi le long de certaines lignes Transilien qui n'ont pas encore de substitution nocturne (ex : ligne H branche Valmondois).

**Offre d'été :** Sur certaines lignes, l'offre est trop réduite en été alors que les congés sont désormais bien plus fractionnés sur l'année et la diminution de fréquentation est faible, notamment en juillet. Par ailleurs, dans un souci de lisibilité, il faudrait harmoniser la période d'application des horaires d'été, en la calant sur celle des lignes SNCF par exemple.

**Offre du 1<sup>er</sup> mai :** Une bonne partie des réseaux de bus OPTILE n'assurent aucun service le 1<sup>er</sup> mai alors que SNCF et RATP offrent un service du dimanche. Comme proposé par courrier au STIF dès 2013, nous souhaitons que cette anomalie soit corrigée, après négociation sociale dans les entreprises concernées.

## **Renforcer l'information sur l'offre bus**

**Information sur les déviations :** en cas de déviation d'une ligne de bus pour cause de travaux, il devrait être possible d'en être informé à l'avance via les sites internet ou applications telles que Vianavigo. Or ce n'est pas le cas actuellement sur tous les réseaux, et notamment pour les lignes RATP.

**Information aux points d'arrêt :** Afficher et tenir à jour les plans détaillés des rues et des correspondances TC autour des points d'arrêt. Pour ceux munis d'abribus, inciter à l'affichage systématique de l'information voyageurs dans un cadre plutôt que sur un poteau d'arrêt, comme c'est encore le cas dans de trop nombreuses communes. Si besoin, prévoir un 2eme cadre pour les informations municipales.

**Cartographie :** Poursuivre les efforts en matière de cartographie unifiée multi-transporteurs et diffuser largement ces plans.

**Numérotation :** à l'échelle régionale, beaucoup de lignes portent le même numéro. Le STIF a par exemple créé plusieurs lignes 100. Cela pose problème dans les outils de recherche horaires tel que Vianavigo. Il conviendrait d'étudier la possibilité d'une renumérotation des lignes.

« **Forêt de poteaux** » : afin de limiter la prolifération des poteaux d'arrêt à certains endroits, qu'ils soient d'un même transporteur ou de plusieurs, il faudrait inciter à l'utilisation de poteau tri ou quadri-faces et recommander la mutualisation des poteaux.

### **De nécessaires aménagements de voirie**

**Développer les voies et couloirs réservés** : il y a encore trop peu d'aménagements de type couloir bus alors que certaines voiries le permettraient. En particulier, plusieurs projets étudiés dans la cadre des comités d'axe du PDUIF de 2000 n'ont pas été réalisés.

**Moderniser et développer les gares routières** : Encore trop de gares routières n'ont pas un niveau de qualité suffisant : accessibilité non assurée, abris insuffisants ou mal conçus, propreté douteuse, information difficile à trouver, éclairage trop faible... Par ailleurs, il faut garder des espaces disponibles pour une augmentation future de l'offre bus. C'est un enjeu majeur autour des futures gares du Grand Paris Express. Une gare routière doit fournir des services : présence de personnel, vente de titres de transport, plan du réseau, toilettes. Il faudrait revoir la gestion des gares routières : il y a trop d'éparpillement des responsabilités (propriétaire, gestionnaire, transporteur,...)

**Poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêt** : malgré les subventions du STIF, le nombre de lignes de bus accessibles en banlieue reste loin des objectifs du SDA de 2009. Les collectivités locales, et notamment les nouvelles agglomérations, doivent se mobiliser pour accélérer la mise en accessibilité des points d'arrêt, qui, bien au-delà des personnes en fauteuil, profite à une grande partie des usagers et facilite la progression des bus grâce aux arrêts en pleine voie.

**Des abris efficaces** : les nouveaux abribus parisiens ont été vivement critiqués par les usagers car ils protègent mal de la pluie et du vent. En banlieue, certains modèles sont aussi inadaptés (absence d'éclairage la nuit, absence de banc, etc...) Le STIF devrait définir un cahier des charges minimal des abris bus pour les collectivités.

**Gestion des feux tricolores** : les dispositifs de priorité aux feux pour les bus restent encore trop rares et doivent être développés. Parfois, un simple réglage des cycles de feux pour tenir compte des flux de circulation actuels faciliterait la progression des bus.

### **Faire respecter les aménagements pour bus**

A Paris comme en banlieue, on constate un manque de respect des couloirs bus et des arrêts de bus, avec notamment du stationnement illicite qui est peu verbalisé. Il faut mettre en place une réelle politique de verbalisation, avec du personnel dédié, comme la ville de Paris l'envisage. Des solutions innovantes telles que la vidéo-verbalisation doivent aussi se développer.

## Des véhicules bien adaptés

**Poursuivre la réduction de la pollution sans menacer le développement de l'offre :** Les bus représentent une très faible part de la pollution en Ile-de-France. Pour autant, des efforts ont été faits en matière de réduction de la pollution des bus Diesel (Norme Euro5, Euro6). Les bus GNV sont aussi une solution éprouvée mais qui restera limitée vu les contraintes sur l'aménagement des dépôts. Les bus hybrides diesel /électrique apportent un gain appréciable en réduction du bruit mais leur bilan en termes de consommation de carburant semble décevant vu leur surcoût à l'achat et en maintenance. Les expérimentations de bus 100% électriques sont utiles mais leur généralisation rapide représenterait, aux prix actuels, un surcoût de plusieurs centaines de millions d'Euro qui risque de contraindre le STIF à rogner sur d'autres budgets, notamment le développement de l'offre.

**Confort climatique :** les futurs bus doivent prendre en compte le confort climatique : chauffage bien sûr mais aussi ventilation réfrigérée. Alors que la climatisation équipe désormais la plupart des voitures neuves, il n'est pas normal que cet équipement ait été considéré comme inutile, notamment par la RATP.

**Conserver un nombre suffisant de places assises :** Certains bus récents de la RATP ont vu leurs places assises réduites pour y mettre 2 places pour fauteuils roulants. Outre le fait que la 2eme place n'est pas une obligation, il faudrait au moins installer des strapontins.

**Type de portes :** nous souhaitons la généralisation des portes louvoyantes-coulissantes extérieures au lieu des portes pliantes intérieures, au moins pour la porte médiane. Ce dispositif qui existe sur certains matériels permet de dégager le maximum de place à l'intérieur du bus et facilite la descente des voyageurs.

**Matériel pour les lignes les plus chargés :** De nombreuses lignes justifient de passer en bus articulés (18m). Pour certaines, notamment le TVM et les futurs TZen3, 4 et 5, du matériel bi-articulé (24 m) est nécessaire. Une solution technique éprouvée de type trolleybus pourrait être étudiée pour ces lignes. Il faut aussi prévoir les adaptations nécessaires dans les dépôts pour ces véhicules.

## Tarifification

La nécessité d'utiliser un deuxième ticket lors d'une correspondance métro / bus ou train / bus pour les non-abonnés est un frein à l'utilisation du bus. Ce constat plaide pour une correction dès que possible, et en tout cas lors de la refonte globale de la tarification permise par les nouvelles technologies billettique.

## Conclusion

Compte tenu de l'importance des besoins listés ci-dessus, nous souhaitons un engagement financier pluriannuel du STIF jusqu'en 2020 et considérons que le niveau de 30 M€ / an sera insuffisant pour répondre à tous les besoins. Un montant de 50 M€ / an nous apparaît nécessaire.

\* \* \*