

Paris, 30 juin 2017

Grand Paris des Bus : des aspects positifs, mais aussi des manques et des interrogations

Après une phase de concertation lancée dans le cadre du projet « Grand Paris des bus », le STIF vient d'adopter un nouveau plan du réseau de bus parisiens et Paris-banlieue. Les modifications qui ont été apportées aux deux tiers des lignes, ainsi que la création de quatre nouvelles lignes, visent essentiellement à rééquilibrer la desserte au profit des quartiers périphériques, à créer de nouvelles liaisons entre quartiers, à renforcer les connexions entre Paris et banlieue, à améliorer le maillage entre les cinq grands pôles du centre parisien et les points de correspondance aux portes, enfin à améliorer la desserte des deux bois.

Il ne fait aucun doute qu'on a progressé dans la poursuite de ces objectifs. Nous déplorons toutefois des manques importants dans les solutions mises en place.

Le nouveau réseau ne corrige pas, bien au contraire, un gros défaut du réseau actuel, à savoir le **manque de lisibilité** dû à la dissociation des trajets aller et retour sur une grande partie des lignes. Ainsi, au motif de « désengorger » des troncs communs et parce qu'on ne veut pas toucher aux sens uniques, on fait parcourir aux bus 32 et 39 des boucles qui rendent illisibles leurs trajets au voisinage des gares du Nord et de l'Est. Des bus comme le 63 et le 68 se traînent dans des rues étroites ou font des détours parce qu'on ne veut pas réassocier leurs trajets sur le boulevard Saint-Germain. Le 20 a ses parcours exagérément dissociés entre Opéra et Belleville, etc.

La **desserte des grands pôles** n'est pas bien traitée. Toujours dans le souci de ne pas toucher au plan de circulation, on maintient un laci illisible dans des secteurs comme Saint-Lazare – Opéra, gares du Nord/Est, Châtelet – Hôtel de Ville. Des lignes comme les 20, 21, 29, 39 desservent une gare dans un sens et pas dans l'autre ! S'il a bien été créé une liaison directe (par le 39) entre Montparnasse et gares du Nord/Est, on a supprimé la seule qui existait (par le 24) entre Saint-Lazare et Austerlitz.

Le « **Bus à haut niveau de service** » qui doit remplacer et prolonger le **bus 72** devrait logiquement emprunter dans la partie centrale la **rue de Rivoli dans les deux sens** : cet axe où passent quatre autres lignes de bus dessert de nombreux commerces, services et stations de métro et est proche des grands pôles attractifs que sont les Halles et le centre Pompidou. Aussi ne comprenons-nous pas pourquoi on prévoit (selon les versions) soit un tracé par les quais hauts qui sont loin d'offrir la même qualité de desserte, soit deux tracés dissociés.

Enfin, l'intérêt des « **grandes lignes traversantes** » qui constituent la trame de base, ainsi que d'une « **rocade des gares** », est conditionné par plusieurs impératifs : fluidité de la circulation (aménagement de la voirie en conséquence, sacralisation des couloirs réservés) ; peu ou pas de services partiels ; itinéraire le moins tortueux possible ; fréquences renforcées. La Ville de Paris, le STIF et la RATP sont-elles en mesure d'y satisfaire ? On peut avoir des inquiétudes à ce sujet.

Contacts presse :

Marc Pélissier : 06 75 66 08 66 - Michel Babut : 06 71 49 93 57 - Jean Macheras : 01 43 22 72 85