

Grand Paris des bus : les assurances de la mairie de Paris

Publié par Bertrand Lambert le 08/03/2017

Suite à mon post intitulé « Grand Paris des Bus : vers un grand gâchis ? », **Christophe Nadjowski, l'adjoint aux transports à la Maire de Paris, a tenu à répondre à certaines de mes interrogations (portées pour la plupart par les associations d'usagers, et notamment la FNAUT, très impliquée dans ce dossier complexe).**

Grand Paris des Bus : vers un grand gâchis ?

Bertrand Lambert le 03/03/2017 Transportez-Moi France 3 IdF

Attention, révolution à venir !

Depuis plusieurs mois, la RATP, la ville de Paris et le STIF travaillent de concert à la restructuration du réseau de bus parisien. Il était temps puisque sa conception date de... 1947 ! **Trop de bus dans le centre, pas assez en périphérie et près des nouveaux bassins d'emplois...** le constat est partagé par tous, et depuis belle lurette. **Mais les solutions proposées aujourd'hui ne semblent pas à la hauteur des enjeux.**

Sans surprise, la concertation s'avère complexe. Elle est d'ailleurs loin d'être achevée. A tel point qu'**il est quasiment acquis que la mise en œuvre du nouveau plan bus ne pourra avoir lieu en septembre 2018, comme prévu initialement, mais plus sûrement à l'automne 2019.** Pas de déclaration officielle à ce propos, mais des bruits de couloirs de plus en plus insistants. Après 70 ans d'inaction, nous ne sommes plus à un an près me direz-vous. Soit. Mais encore faut-il que les aménagements proposés répondent aux manques actuels et facilitent globalement l'usage du bus. Malheureusement ce n'est pas vraiment le cas.

Certes, le remaniement envisagé est conséquent :

- 22 lignes fortement impactées, soit par fusion entre deux lignes (20+53, 21+81) soit par modification importante de leur desserte (24, 28, 30, 47, 48, 61, 65, 66, 67, 69, 72, 75, 83, 85, 86, 87, 91, 92)
- 20 lignes modifiées à la marge, localement
- 1 ligne créée, à l'est : la 71, entre la porte de la Villette et la gare d'Austerlitz

Mais plusieurs problèmes sont peu, ou mal, traités :

- l'**interconnexion Paris – banlieue** ne change guère : seules 7 lignes sont prolongées pour tisser du lien entre la capitale et sa proche banlieue (5 autres pourraient l'être aussi, mais aucune décision n'a été prise)
- 3 « **traversantes** » – lignes structurantes circulant de porte à porte) sont créées par fusion/absorption (20-53, 21+81, 92 + partie sud 28) mais aucun aménagement de voirie n'est prévu pour faciliter la fluidité de ces nouvelles lignes

- **les 3 lignes les plus chargées du réseau (62, 26, 60)** sont comme figées, alors qu'elles mériteraient au moins une réflexion sur leur saturation et leur régularité très inégale
- le « **bus des gares** » n'est pas forcément une mauvaise idée en soi, mais la solution proposée – le prolongement du 91 vers les gares de l'Est et du Nord – semble peu pertinente d'autant plus que **la gare de Bercy est toujours délibérément oubliée**
- la desserte des gares est censée être améliorée – et elle le sera sans doute – mais la modification de certains itinéraires va rendre fou bon nombre de touristes ou de banlieusards. **Certaines lignes vont ainsi desservir une gare dans un sens mais... pas dans l'autre !** Ex : 21 (Saint-Lazare), 29 (gare de Lyon), 39 (gare de l'Est). Du grand n'importe quoi !
- la **lisibilité globale du réseau**, déjà pas évidente, va encore prendre un coup : pour limiter l'engorgement de certains tronçons – politique nécessaire au rééquilibrage de l'offre –, il a été décidé de dévier certaines lignes et donc de leur faire faire une boucle, avec une **forte dissociation des trajets aller/retour**. Ex : 32, 39, 58, 67, 69, 75, 85. **Comment voulez-vous que les voyageurs s'y retrouvent ?**

Fort heureusement, il n'est pas trop tard pour prendre de bonnes décisions. Mais le temps presse. **Les contraintes et les souhaits de la RATP ne sont pas forcément compatibles avec les grands desseins – et les annonces parfois très politiques – de la ville de Paris ou de la Région. Il n'empêche, il est temps de remettre le voyageur au cœur du projet.** C'est ce qu'espèrent en tout cas les différentes fédérations d'usagers, à l'image de la FNAUT, laquelle estime ne pas avoir été suffisamment entendue et dont les suggestions sont, pour la plupart, pleines de bon sens.

Bertrand Lambert

Voici ses précisions :

- **sur la date de la mise en œuvre :**

L'échéance de mise en œuvre de la restructuration est bien septembre 2018. La Ville de Paris réalisera en 2017 et en 2018 les aménagements de voirie nécessaires pour mener à bien ce projet dans les temps, afin d'amplifier le programme qu'elle a initié en 2016 sur le trajet de la ligne 72. Il n'est pas question d'un report à 2019, et encore moins à l'automne 2019.

- **sur l'interconnexion Paris – banlieue :**

12 prolongements seront réalisés en petite couronne, et 5 lignes de petite couronne seront prolongées vers Paris. C'est conséquent et inédit dans l'histoire du réseau parisien ! Pour la première fois, le réseau parisien va vraiment franchir les limites du périphérique, et plusieurs lignes seront prolongées jusqu'au futur métro Grand Paris Express.

- **sur les nouvelles « traversantes » :**
Des aménagements de couloirs bus sont prévus pour chacune de ces lignes. Par exemple la rue de Belleville pour la ligne 20/53, l'avenue de Saint-Ouen pour la 21/81, l'avenue du Général Leclerc pour la 92/28
- **sur les 3 lignes les plus chargées du réseau (62, 26, 60) :**
Nous demandons des renforts d'offre au Stif pour ces lignes Et en complément, comme annoncé lors des réunions de concertation, nous sommes prêts aussi à étudier dans le détail des aménagements pour améliorer le fonctionnement de ces lignes, comme la possibilité d'une mise à sens unique de la rue d'Alésia avec un couloir bus à contresens en approche du carrefour Victor et Hélène Basch.
- **sur le « bus des gares » et la desserte de la gare de Bercy :**
La gare de Bercy n'est desservie que par 2 lignes actuellement. Avec le nouveau réseau, elle sera desservie par 5 lignes. Difficile de dire qu'elle est « délibérément oubliée ». Le parcours de la ligne de rocade des gares 91 sera amélioré pour atteindre les performances d'un BHNS, bus à haut niveau de service, avec réaménagement du boulevard Saint-Marcel, boulevard de l'Hôpital, rue de Lyon, boulevard Beaumarchais, etc.
- **sur la desserte inégale des gares :**
L'itinéraire de la ligne 29 reste inchangé. Pour le 21, il y a reprise de l'itinéraire de la 81 qui ne dessert pas Saint-Lazare. Pour le 39, il y a reprise de l'itinéraire du 48 pour ne pas abandonner une desserte de la rue du faubourg Poissonnière. Le 39 assurera la desserte de la gare de l'Est dans le sens sud nord, avec un terminus gare du Nord. Dans le sens nord sud, la liaison peut être réalisée par le 91. Par ailleurs, dans le cadre du bi-pôle gare du Nord gare de l'Est, les cheminements piétons seront améliorés. Plus généralement, le travail sur les itinéraires est très complexe et a été mené sérieusement par la RATP sous le contrôle du STIF. Mais il y a parfois des attentes contradictoires des usagers ou de certains élus locaux qu'il faut bien arbitrer.
- **sur la lisibilité globale du réseau :**
Nous voulons réassocier les lignes (c'est-à-dire avoir le même itinéraire pour les deux sens) autant que possible. C'est le cas notamment des deux lignes à haut niveau de service de la rocade des gares 91 sur la rue de Lyon ou de la ligne 72 sur les quais hauts rive droite. Quant aux lignes précédemment citées, elles changent peu ou pas. Le trajet du 67 est simplifié, tandis que le trajet du 75 est modifié à la suite de la demande de la mairie du 5^e.

Bertrand Lambert