



BLOG



**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'elle 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.