

# Plan bus à Paris : ce que demande la Fédération des usagers



Illustration. La fédération nationale des usagers des transports d'Ile de France se montre réservée à l'égard du Grand Paris des Bus. (LP/M.-A. G.)

Si elle salue l'initiative du Syndicat des transports d'Ile de France (Stif), de la RATP et de la ville de Paris d'enfin s'attaquer à la refonte du réseau des bus parisiens, figé depuis plus de soixante ans, la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut) d'Ile de France est néanmoins plus que réservée à l'égard du Grand Paris des Bus, « annoncé à grand renfort de communication mais peu suivi d'actions concrètes ».

« Il est prévu de modifier les deux tiers des lignes, et d'en créer une nouvelle. Mais pour l'instant, on n'a que des plans, des tracés sur une carte, sans plus de détails », rappelle Jean Macheras, de la Fnaut. « Or, pour que ça marche, il y a quand même un impératif : la fluidité. Et on se demande bien comment elle sera possible, par exemple sur la ligne 20 qu'on veut faire passer par la rue de Belleville, sans couloir dédié ? Idem pour la nouvelle ligne 21, qui doit passer par la rue d'Amsterdam ». L'association doute par ailleurs que les aménagements nécessaires à cette refonte du réseau (installation d'abribus, marquage au sol, voie dédiée...) puissent être réalisés avant la mise en place du nouveau réseau, prévu en septembre 2018.

« La concertation n'est pas terminée, des ajustements sont encore possibles. Le schéma-cible doit être présenté au Stif en mai », rassure Christophe Najdovski (EELV), le maire adjoint chargé des déplacements de Paris. « Néanmoins, 90% du nouveau réseau est déjà acté, ce qui signifie que la RATP peut d'ores et déjà faire ses études en vue d'éventuels travaux. Il y aura peut-être deux ou trois mois de retard mais l'objectif sera tenu », soutient l' élu parisien.

La Fnaut ne voit pas non plus d'un très bon oeil le projet de « tram-bus » annoncé, à la surprise générale, en janvier dernier par la mairie de Paris. Elle regrette en effet que le tracé prévu fait passer le bus sur la rue de Rivoli dans un sens, et sur les quais hauts dans l'autre. Ils préféreraient que le bus prenne la rue de Rivoli, « reliée à sept stations de métro et à autant de lignes de bus » que par les quais hauts, qui leur semble « plus adaptés pour circuler à vélo ». Christophe Najdovski répond que « la ligne ferait doublon avec la ligne 1 du métro » et que « avec les aménagements prévus, la rue de Rivoli va être soumise à une forte pression piétonne, qui risque de ralentir les bus ».

La Fnaut déplore également une certaine timidité, relevant que la ville de Paris, contrairement à d'autres grandes métropoles, ne compte encore « aucune rue réservée aux transports, piétons et vélos » et suggère ainsi d'interdire aux voitures « la rue des écoles, Saint-Sulpice ou encore rue de Belleville ». « Pourquoi pas », répond le maire-adjoint, qui rappelle que sur ce genre de sujets, « le préfet de police a un droit de véto. Et on ne peut pas dire que jusqu'à présent il ait été très allant en la matière ».

Pour finir, la Fnaut appelle la ville, qui va récupérer 1 500 agents de surveillance de Paris, auparavant chapeautés par la préfecture, à créer une « police chargée de faire respecter les règles d'usage de la voirie ». « Nous sommes en train d'y travailler », promet Christophe Najdovski, qui précise qu'une partie des effectifs pourrait également se voir confier la traque des « incivilités ».

Grégory Plesse