

EXCLUSIF. Le nouveau plan de bus de Paris et sa proche banlieue



De nouveaux couloirs de bus vont faire leur apparition à la faveur du nouveau plan qui entrera en service fin 2018. (Illustration) (LP/M.-A. G.)

Il n'avait pas changé depuis 70 ans. Le nouveau plan du réseau de bus sera voté ce mercredi par le Stif et entrera en service fin 2018. 4 lignes sont créées à Paris et une cinquantaine sont modifiées.

C'est une nouvelle révolution qui se prépare dans les transports en commun à Paris et en proche banlieue. Le plan du réseau de bus de la RATP va être profondément modifié d'ici à la fin de l'année 2018. «La carte des bus parisiens n'avait pratiquement pas évolué depuis 1950. Après une large concertation de la population, nous créons 4 nouvelles lignes et modifions le tracé de 46 lignes sur 60, pour simplifier le réseau, l'adapter aux besoins réels des habitants et mieux connecter la petite couronne», annonce Valérie Pécresse, présidente (LR) de la région et du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).

Ce mercredi, Ile-de-France Mobilités (le nouveau nom du Stif) va voter ce nouveau «schéma cible», à l'issue d'une année de concertation avec habitants, associations et élus. [La nouvelle carte vient d'être publiée sur le site](#) du grand Paris des bus. Même si quelques ultimes modifications ne sont pas à exclure, vous pouvez déjà consulter, ligne par ligne, les nouveaux tracés. En voici les grandes nouveautés en exclusivité.

Quatre nouvelles lignes créées. Elles seront les symboles de ce nouveau Paris des bus : la ligne 45 (Concorde - Aubervilliers/Saint-Denis), la 59 (Percy-Clamart - Place d'Italie), la 71 (porte de la Villette - bibliothèque François Mitterrand) et la 77 (Joinville-le-Pont - Gare de Lyon) sont les nouvelles lignes du réseau.

46 lignes sur 60 modifiées dans Paris. Ailleurs, les changements sont nombreux. Plus des deux tiers des lignes vont changer ! Ce qui promet de bouleverser les habitudes des Parisiens. «C'était nécessaire, il fallait permettre une meilleure desserte des quartiers en périphérie», indique Christophe Najdovski, adjoint (EELV) au maire de Paris en charge des transports. Et donc aussi réduire la densité des bus dans les arrondissements centraux, dont la part restait prépondérante. Certains tronçons voyaient se superposer trois ou quatre lignes de bus, comme sur la rue de Rivoli. Ce sera moins le cas. Un exemple parmi beaucoup d'autres : la ligne 42 s'arrêtera à Saint-Lazare et n'ira plus jusqu'à Magenta, mais de l'autre côté elle se prolongera de l'hôpital Pompidou jusqu'à Boulogne-Billancourt et le quartier du Trapèze.

Les bois et le Nord-Est parisien, grands gagnants. Le rééquilibrage profitera notamment au Nord-Est de la capitale. Une ligne, la 20, fera ainsi son apparition rue de Belleville, ce qui devrait ravir les riverains de ce quartier vallonné. Les bois de Vincennes et de Boulogne, mal desservies, verront aussi leur desserte renforcée avec deux prolongements.

Meilleure connexion avec la banlieue. Les 23 lignes banlieue-Paris ne sont pas oubliées. 6 sont modifiées, dont 4 pour des prolongements dans Paris, afin d'améliorer la liaison avec la banlieue. Il s'agit des lignes 163 (prolongée de porte de Champerret à Pont Cardinet), 201 (de Joinville à porte Dorée), 215 (de porte de Montreuil à la gare d'Austerlitz) et 325 (de Bibliothèque à Quai de la Gare).

18 mois pour tout mettre en place. Quand ce plan sera voté mercredi, tout ne sera pas bouclé pour autant. «Il faudra 18 mois pour tout mettre en place avec la RATP», estime Christophe Najdovski, qui table donc sur une mise en service pour fin 2018. En attendant ce big bang, il reste beaucoup de travail. «Je compte sur la Ville de Paris pour réaliser les aménagements de voiries nécessaires. Nous avons également besoin d'au moins 2 nouveaux centres bus dans Paris et, d'ici leur création, de trouver des solutions provisoires pour garer les bus», indique Valérie Péresse. Un terrain a déjà été identifié du côté de Bercy-Charenton.

De nouveaux couloirs de bus vont aussi faire leur apparition (rue de Belleville, avenue de Saint-Ouen...), ce qui promet de causer quelques soucis avec les travaux et la circulation automobile. «On ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs, reconnaît Christophe Najdovski. Si on veut que les bus soient efficaces et circulent bien, il leur faut des voies dédiées». Avec ce nouveau réseau, il devrait y avoir 200 bus de plus en circulation sur les 1400 exploités à Paris (1,1 million de voyageurs par jour).

Jean-Gabriel Bontinck