Conférence de presse - 1er mars 2017

La Ville de Paris a-t-elle une politique en matière de transports collectifs ?

La volonté de réduire la place de la voiture dans Paris ne doit pas seulement se traduire par une Zone à Circulation Restreinte, un plan Piéton, un plan Vélo, des reconquêtes de berges et de places.

La principale alternative est et restera les transports collectifs. La Ville de Paris a-t-elle la volonté de leur donner tout le développement et toute la priorité qu'ils méritent ? Nous exprimons des doutes.

Résumé des interventions

Grand Paris des Bus : des attentes insatisfaites ou sans réponse

L'AUT a participé activement à la concertation sur le projet de restructuration qui touche les deux tiers des lignes parisiennes. Dans son cahier d'acteur, elle a mis l'accent sur un certain nombre de défauts ou d'imprécisions qu'elle a relevés :

- pas de programme précis d'aménagement ou d'affectation de la voirie garantissant une fluidité de la circulation des bus tout le long de leur parcours ;
- en conséquence, fiabilité non garantie sur les « grandes traversantes » ;
- choix contestable pour l'amélioration de la liaison entre les gares ;
- manque de lisibilité du réseau, défaut encore aggravé dans le nouveau projet ;
- absence d'annonce sur une police chargée de faire respecter les règles d'usage de la voirie.

Tram-bus dans le centre : le tracé par les quais n'est pas une bonne solution

La Ville de Paris projette de mettre en place un bus à haut niveau de service – BHNS dit "tram-bus" - longeant la Seine de la gare de Lyon à Boulogne et à Parc de Saint-Cloud.

Pour la traversée du centre (1er et 4ième arrondissements), le tracé par les quais hauts a été choisi alors que celui par la rue de Rivoli serait bien plus logique. Celle-ci est en effet bordée par de nombreux commerces, elle offre un accès à 7 stations de métro et au moins autant de lignes de bus, et est proche des grands pôles attractifs que sont les Halles et le Centre Pompidou. Les quais hauts, pour leur part, sont loin d'offrir la même qualité de desserte. Mais un raisonnement automatique a prévalu : des bus sur les quais pour remplacer la voiture sur les quais !

Le Réseau Express Vélo, en revanche, prévu rue de Rivoli, nous semble avoir sa place plutôt sur les quais hauts, où les cyclistes devraient trouver un agrément à rouler bien supérieur à celui qu'ils auraient sur une voie bruyante et peu fluide comme l'est la rue de Rivoli.

Densification en périphérie : les transports ne suivent pas !

La Ville a lancé un programme ambitieux de constructions aux abords du périphérique, notamment dans les 12ème, 13ème et 15ème arrondissements. La Petite ceinture ferroviaire, dont nous réclamions la réutilisation, risquant d'être bradée et le tramway étant saturé aux heures de pointe, rien n'est prévu pour satisfaire aux nouveaux besoins de déplacement générés. Il serait temps de réfléchir à des solutions …

Fusion des métros 3bis et 7bis : à quand une décision ?

Sans cesse évoqué dans les Schémas directeurs successifs de la région Ile-de-France, ayant fait l'objet de nombreux vœux et études, la fusion de ces deux navettes permettrait de mieux desservir un secteur aujourd'hui défavorisé, et entre autres l'hôpital Robert Debré. Les voies permettant cette fusion existant, le coût de ce projet serait modéré (de l'ordre de 25M€ pour la "fusion", 50 M€ si on y ajoute l'accès à la station Haxo existante en souterrain, un peu plus avec une liaison piétonne mécanisée vers le pôle intermodal Magenta). À quand une décision de la Ville et du STIF en vue de ce renforcement du maillage du réseau de transport à l'est de Paris ?

1.1. Grand Paris des Bus au niveau régional

L'AUT a apprécié le plan bus lancé en 2013 par la précédente majorité du STIF et doté au départ de 160 M€ sur 4 ans. Pour autant, des besoins importants restent à satisfaire. On peut regretter que l'année 2016 ait été quasiment blanche en termes de renforts. Ceux-ci sont encore très modestes en ce début 2017. Cependant la concertation sur le « Grand Paris des bus » a permis une large expression des besoins. Voici quelques-unes de nos préoccupations.

Quelques priorités en matière d'offre :

- ✓ Traiter les lignes surchargées
- ✓ Assurer la continuité de l'offre en grande couronne dense
- ✓ Simplifier l'offre
- ✓ Améliorer les interfaces entre réseaux de transporteurs différents
- ✓ Renforcer le réseau express et transversal
- ✓ Développer des solutions innovantes en zones peu denses
- ✓ Renforcer le réseau Noctilien
- ✓ Harmoniser la période d'application de l'offre d'été
- ✓ Assurer une offre le 1er mai sur tous les réseaux OPTILE

Renforcer l'information sur l'offre bus

Exemple : les déviations. En cas de déviation d'une ligne de bus pour cause de travaux, il devrait être possible d'en être informé à l'avance via les sites internet ou applications telles que Vianavigo. Or ce n'est pas le cas actuellement sur tous les réseaux, et notamment pour les lignes RATP.

Des véhicules bien adaptés

Poursuivre la réduction de la pollution sans menacer le développement de l'offre : Les bus représentent une très faible part de la pollution en Ile-de-France. Pour autant, il est légitime de faire des efforts en matière de réduction de la pollution des bus. Les bus GNV sont une solution éprouvée mais qui restera limitée vu les contraintes sur l'aménagement des dépôts. Les bus hybrides diesel /électrique apportent un gain appréciable en réduction du bruit mais leur bilan en termes de consommation de carburant semble décevant vu leur surcoût à l'achat et en maintenance. Les expérimentations de bus 100% électriques sont utiles mais leur généralisation rapide représenterait, aux prix actuels, un surcoût de plusieurs centaines de millions d'Euro qui contraindrait le STIF à rogner sur d'autres budgets, notamment le développement de l'offre.

Confort climatique : les futurs bus doivent prendre en compte le confort climatique : chauffage bien sûr mais aussi ventilation réfrigérée. Alors que la climatisation équipe désormais la plupart des voitures neuves, Il n'est pas normal que cet équipement ait été considéré comme inutile, notamment par la RATP. Le STIF nous a promis de prendre en compte ce besoin.

1.2. Grand Paris des bus : des attentes insatisfaites ou sans réponses

Le STIF, la mairie de Paris et la RATP ont soumis à consultation en octobre 2016 un projet pour un plan de restructuration du réseau de bus parisien, à mettre en place en principe fin 2018. Le public a été invité à participer à travers quatre ateliers participatifs, des interventions sur le site et des cahiers d'acteur. Nous résumons ici les idées principales exprimées dans le cahier d'acteur rédigé par l'AUT (projet et cahiers d'acteur sont consultables sur le site *http://paris.grand-paris-des-bus.fr*).

Dans le document *« GRAND PARIS DES BUS : un nouveau réseau de bus pour Paris »*, le STIF, la mairie de Paris et la RATP font état en introduction de 7 objectifs :

1) diminuer les lignes en superposition ;
2) dé-densifier l'hypercentre (rééquilibrer) ;
3) diminuer les points durs de voirie et de circulation ;
4) améliorer la couverture spatiale des quartiers moins bien desservis et créer de nouvelles liaisons entre les quartiers ;
5) renforcer le lien Paris – communes périphériques et la desserte des deux bois ;
6) augmenter l'efficacité des lignes de bus : régularité et capacité
7) améliorer les correspondances bus-bus.

Cela se traduit par un remaniement conséquent du réseau (les 2/3 des lignes à deux chiffres – c'est-à-dire parisiennes sur la plus grande partie de leur parcours - sont touchées) :

- 22 lignes sont fortement impactées : soit par fusion entre deux lignes (20+53, 21+81), soit par des modifications importantes de leur desserte (24, 28, 30, 47, 48, 61, 65, 66, 67, 69, 72, 75, 83, 85, 86, 87, 91, 92),
- 20 lignes subissent des modifications locales,
- enfin, une ligne nouvelle est prévue à l'est : la 71 qui joindra la porte de la Villette à la gare d'Austerlitz.

La restructuration touche malheureusement peu l'interconnexion Paris – banlieue : seules 4 lignes à trois chiffres (163, 166, 201, 325) voient leur prolongement dans Paris modifié ; 3 lignes parisiennes (66, 69, 84) sont prolongées en banlieue, et pour 5 autres on annonce « un prolongement possible » vers des extensions futures : Grand Paris Express, T1, M11.

« Grandes traversantes » : un bon fonctionnement non garanti

Le réseau de bus parisien comporte actuellement cinq grandes « traversantes » joignant deux portes de Paris : **54, 56, 57, 62, 95**. Le projet en crée trois nouvelles, obtenues par fusion entre deux lignes, ou absorbation d'un tronçon d'une ligne par une autre. Ce sont :

- La **20** (porte d'Asnières – porte des Lilas), par absorption de la **53**,
- La **21** (porte de Saint-Ouen – porte de Gentilly), par absorption de la **81**
- La **92** (porte de Champerret - porte d'Orléans), qui se substitue à la **28** sur le tronçon Montparnasse - porte d'Orléans.

Les **avantages** en sont une réduction des ruptures de charge, une amélioration de la lisibilité du réseau, un allègement des troncs communs, enfin un renforcement du maillage avec la rocade tramway, voire des pôles bus Paris-banlieue aux portes.

Mais l'intérêt en est conditionné par plusieurs **impératifs**, qui valent aussi pour les autres grandes lignes, qu'elles soient de pôle à pôle ou de rocade (notamment **62, 26, 60**, qui sont les trois lignes les plus chargées) : fluidité de la circulation des bus (aménagement de voirie en conséquence) ; le moins possible de services partiels ; un trajet pas trop long et un itinéraire le moins tordu possible ; de fortes

fréquences (moins de 5 minutes en heure de pointe, 10 minutes en heure creuse). La Ville de Paris et la RATP sont-elles en mesure d'y satisfaire ? on peut en douter.

Pourquoi un « bus des gares » censé préfigurer un tramway ? Dans les conditions actuelles, il ne fonctionnera jamais comme un tramway. Le bus **65** avec son tracé actuel (prolongé éventuellement vers Bercy) suffit pour relier les gares de Lyon et Nord/Est ; plutôt que de lui substituer le 91 qui aura alors un trajet beaucoup trop long nécessitant au moins un arrêt prolongé pour régulation et relève de conducteur, il serait préférable de prolonger ce dernier non pas vers la Bastille où il n'a rien à faire, mais vers la gare de Bercy, le faisant ainsi desservir quatre gares. Par ailleurs, la liaison directe entre les gares Montparnasse et Nord/Est n'est toujours pas assurée en bus, et celle entre les gares d'Austerlitz et Saint-Lazare disparaît avec le raccourcissement du **24** !

Lisibilité : cela ne va pas en s'arrangeant

Si l'on veut inciter à utiliser le bus ne serait-ce que pour décharger le métro, il faut augmenter la lisibilité du réseau : de nombreuses lignes ont des trajets aller et retour fortement dissociés (par exemple les **39, 58, 67, 69, 75, 85**). Cela décourage non seulement les visiteurs, mais aussi les Parisiens qui en général ne savent pas où passent les lignes ne desservant pas leur quartier. Cela implique une réassociation de certains trajets aller-et-retour, et donc une révision du plan de circulation. On peut même parler d'aberration quand une ligne dessert une gare dans un sens et pas dans l'autre : c'est - ou ce sera - le cas des lignes **21** et **94** (gare Saint-Lazare), **29** (gare de Lyon) et **39** (gare de l'Est).

Cela ne va pas en s'arrangeant dans le projet qu'on nous présente. Ainsi, pour « désengorger » le tronc commun de la rue Lafayette (5 lignes de bus), on n'hésite pas à modifier le trajet du bus **32** en lui faisant faire une boucle avec une forte dissociation des trajets aller et retour. On fait de même, et avec le même résultat, pour le bus **39** pour « désengorger » le tronc commun de la rue du Faubourg Saint-Martin entre gare de l'Est et Magenta (5 lignes de bus). Mais dans les deux cas, on pourrait résoudre le problème en empruntant dans les deux sens les Grands boulevards puis le boulevard de Strasbourg, sur un large site protégé bus + vélos (au moins 4m). Certes, cela conduirait à réduire le nombre de files affectées à la circulation générale sur ces axes. Mais est-il indispensable d'y maintenir sur 4 à 5 voies un flot de voitures ? Un bus (standard) remplaçant 40 voitures, il y a fort à parier qu'on serait gagnants. Refuser au contraire de réduire la place des voitures mène à des compromis bâtards. Le projet l'envisage sur le boulevard Saint-Germain, mais les maires du 5° et du 6° n'en veulent pas : pourtant, cela améliorerait considérablement le fonctionnement du bus **63** (et aussi du **68**).

Partage de la voirie : une politique timide

Si l'on veut que les bus fonctionnent, non seulement sur les grands axes mais aussi sur les rues de taille moyenne et dans l'idée de ne pas être contraints à inventer des parcours compliqués avec des trajets aller-retour fortement dissociés, il faut rechercher des solutions de partage intelligent de la voirie qu'on voit de plus en plus ailleurs : Paris a pris du retard !

Et d'abord, **des rues réservées aux transports collectifs, taxis, vélos et piétons** : de nombreuses grandes villes européennes et françaises ont adopté ce type d'aménagement, qui facilite le trajet de certains bus et l'autorise dans les deux sens. Cela permettrait, par exemple, de faire passer les bus dans les deux sens rues des Écoles et Saint-Sulpice, si l'on refuse cette solution boulevard Saint-Germain. De même, le bus **68** pourrait éviter de faire une boucle compliquée de part et d'autre de la traversée de la Seine si les rues du Bac et des Pyramides leur étaient dédiées.
Autre mesure : **des sens uniques alternés par tronçons successifs**, le bus disposant d'un couloir à contre-sens dans la direction interdite à la circulation générale. Cela permettrait au bus **62** de circuler de manière fluide sur l'axe Alésia - Vouillé – Convention, de même au bus **20** rue du Faubourg du Temple.

On donne comme justification pour la suppression du tronçon Saint-Lazare – Opéra des lignes **22** et **66** « la libération d'un terminus à Opéra », alors que ce dernier est un pôle important de correspondance, et aussi d'attraction. Mais on n'envisage pas un aménagement de cette place et des voies alentour : le secteur surencombré Saint-Lazare – Opéra mériterait pourtant une réorganisation complète des conditions de déplacement, avec une priorité donnée aux bus, piétons, cyclistes, taxis, véhicules utilitaires sur certains axes (rues Auber, du Havre, Saint-Lazare…) et certaines places (Opéra, Havre…).

Le « Désengorgement » de troncs communs est présenté comme un argument en faveur de la suppression de la desserte de certaines lignes sur les troncs en question. Mais les troncs communs à plusieurs bus ont tout de même des avantages : correspondances facilitées, incitation plus forte à protéger le parcours de ces bus. Ainsi, s'il peut paraître justifié de désengorger les troncs communs de la rue de Rivoli et du quai de la Mégisserie entre Louvre-Rivoli et Châtelet empruntés par 11 lignes de bus, ça l'est moins sur le tronçon Concorde-Madeleine emprunté par 5 lignes, ce qui n'est pas excessif compte tenu de la largeur disponible ; et pourtant, on justifie l'abandon du trajet du bus **24** entre saint-Lazare et Austerlitz par un « désengorgement » de ce tronçon. Et on a vu plus haut que le même motif est invoqué en ce qui concerne les rues Lafayette et du faubourg Saint-Martin (5 lignes de bus : ce n'est pas non plus excessif) pour inventer des trajets bizarroïdes pour les bus **32** et **39**.

Donner envie de prendre le bus !

Ce n'est pas tout d'avoir des bus qui desservent bien tous les quartiers, qui aient une bonne fréquence, qu'on sache trouver. Le réseau doit être accueillant. Cela implique des **abris voyageurs** dont l'implantation doit être optimisée en fonction des correspondances, qui ne soient pas disséminés aux abords des gares et autres pôles, et qui offrent un confort et une information bien meilleurs qu'aujourd'hui (protection contre les intempéries, places assises, carte du réseau). Cela implique aussi des bus en nombre et capacité suffisante, confortables, réfrigérés durant l'été.

Cela implique aussi que leur fonctionnement soit fiable. Pour cela, Il ne suffit pas de renforcer le réseau de voies réservées, il faut aussi les « sacraliser » : des patrouilles municipales très visibles circulant à bicyclette (ou autre mode léger), chargées chacune dans son secteur de surveiller couloirs, abris voyageurs, bandes cyclables et trottoirs, et d'une manière générale de **faire respecter les règles d'usage de la voirie**, devraient être mises en place.

S'ajoutant à la maîtrise complète par la Ville de la politique du stationnement (tarification de la consommation horaire et des dépassements) qui entrera en vigueur à partir du janvier 2018 à Paris comme ailleurs, une réforme qui intervient simultanément accorde à la maire de la capitale des pouvoirs fortement accrus en matière d'aménagement et d'utilisation de la voirie (la préfecture de police gardant certaines prérogatives), et de gestion des Agents de Surveillance de Paris : Madame la maire n'aura plus d'excuses à faire valoir si les bus roulent mal !

2.1 Projet de « tram-bus » pour la traversée est-ouest de Paris : le tracé par les quais n'est pas une bonne solution

Pour offrir une solution de rechange aux automobilistes qui empruntaient la voie express rive droite aujourd'hui piétonisée dans sa partie centrale, la Ville de Paris projette de mettre en place un bus à haut niveau de service – BHNS dit "tram-bus" - longeant la Seine, et un axe est-ouest du Réseau Express Vélo (REV) à la fois rue de Rivoli et sur les quais.

Le BHNS, qui devrait dans un premier temps relier la gare de Lyon à Boulogne et Parc de Saint-Cloud en remplacement du bus 72, doit offrir, pour présenter le maximum d'attrait, le meilleur accès possible aux pôles d'activité du centre de Paris et de bonnes correspondances avec le métro et les autres bus.

Aussi, nous ne comprenons pas pourquoi le tracé par les quais hauts a été choisi pour le BHNS : **un tracé par la rue de Rivoli nous semblerait bien préférable**. Celle-ci est en effet bordée par de nombreux commerces et services, elle offre un accès à sept stations de métro et au moins autant de lignes de bus, et est proche des grands pôles attractifs que sont les Halles et le Centre Pompidou. Les quais hauts, pour leur part, sont loin d'offrir la même qualité de desserte.

Le Réseau Express Vélo, en revanche, nous semble avoir sa place plutôt sur les quais hauts, où les cyclistes devraient trouver un agrément à rouler bien supérieur à celui qu'ils auraient sur une voie bruyante et peu fluide comme l'est la rue de Rivoli.

Le même site protégé à aménager rue de Rivoli pour le BHNS profiterait aux autres lignes qui y passent (au plus quatre dans le projet de restructuration des bus). La réassociation de leurs trajets aller et retour sur cet axe améliorerait par ailleurs la performance et la lisibilité du réseau.

Le verrou de la place de la Concorde ?

Dans le dialogue que nous avons avec la mairie de Paris sur ce sujet, celle-ci nous oppose *"la traversée de la place de la Concorde"* qui *"fait perdre plusieurs minutes".* Pourquoi alors ne pas commencer par réhabiliter au profit des bus, vélos et piétons, comme on le fait pour d'autres grandes places, cette place emblématique aujourd'hui réduite à n'être qu'un immense carrefour encombré et inhospitalier ?

Vouloir rechercher d'autres formules que la voiture pour la desserte du centre de Paris est une idée louable. Encore faut-il dépasser les raisonnements automatiques (des bus sur les quais pour remplacer la voiture sur les quais) et traiter les problèmes dans l'ordre : cela éviterait d'aboutir à des solutions non satisfaisantes.

Voir illustration page suivante.

2.2 Projet de « tram-bus » pour la traversée est-ouest de Paris : proposition de l'AUT Ile-de-France

3. Densification en périphérie parisienne : les transports ne suivent pas !

La ligne de tramway T3a, mise en place en 2006 pour remplacer une rocade de bus sursaturée, peine aujourd'hui à assurer un trafic qui atteint ou dépasse fréquemment sa capacité maximale. Or, les projets de densification urbaine s'accumulent le long de son tracé - principalement dans le sud de Paris - sans que soient prévus des moyens importants de renforcement de la desserte des quartiers touchés.

Dans le **12ème arrondissement**, la ZAC Bercy-Charenton, ses six tours et autres immeubles de grande capacité abriteront 1500 logements et 132 000 mètres carrés de bureaux à construire d'ici 2020. Ses futurs occupants auront le choix entre le tramT3a saturé, le tronçon le plus chargé de la ligne 14 et une ligne de bus 24 limitée à la gare de Lyon dans le projet de restructuration des bus parisiens.
La ZAC devancera de quelques années la restructuration et la densification des abords de la Porte de Vincennes.

Le **13ème arrondissement** a vu les inaugurations en 2015 du nouveau quartier de la gare de Rungis et de l'immeuble Home (50 mètres, 16 étages, 188 logements), ainsi que d'autres bâtiments de grande hauteur.

L'immeuble Home, premier bâtiment de grande hauteur construit depuis 40 ans, préfigure d'autres constructions bien plus ambitieuses, comme les deux tours Duo de 180 m (39 étages) et 120 m (27 étages), qui abriteront 86000 m2 de bureaux, 6300 salariés, un hôtel etc.

Dans **le 15ème arrondissement**, l'installation en 2015 du ministère de la Défense à Balard a apporté 9000 emplois. Mais ce n'est rien à côté de la tour Triangle (180 m, 42 étages) prévue à la porte de Versailles, où seront installés 70000 m2 de bureaux, un hôtel, etc.

La rénovation du Parc des Expositions se traduira par une diminution du nombre de places de stationnement (-1300), ce qui augmentera la proportion déjà forte de visiteurs utilisant (heureusement !) les transports en commun, dont le T3a.

De nouveaux affluents vers le T3a

À cette densification urbaine, il faut ajouter plusieurs projets de transport public qui draineront de nouveaux flots de voyageurs vers le T3a.

Le **tram T9** (Orly-Paris) amènera 57 000 voyageurs par jour à la porte de Choisy.

Le Bus à Haut Niveau de Service **T'Zen 5** (Choisy-Paris) en fera arriver 47 000 aux approches de BFM.
Enfin, la **ligne de métro 14** prolongée à Orly donnera elle aussi accès au T3a par une correspondance à Maison-Blanche vers la porte d'Italie.

C'est pourquoi il est important que les décideurs prennent conscience de la situation chaotique en train de se créer au sud de Paris et admettent qu'il est urgent de renforcer, voire de réorganiser, le réseau de bus dans ces quartiers, mais surtout qu'il est capital de **préserver l'infrastructure de la Petite Ceinture Ferroviaire**, si proche et tant convoitée. Dans un avenir pas si lointain, elle pourrait constituer la solution à l'encombrement de la périphérie parisienne.