



LE BUS

acteur de la mobilité
touristique durable

à PARIS



Le transport collectif de surface : acteur de la mobilité touristique durable à Paris

La présente étude est une contribution de l'AUT-FNAUT Ile-de-France (en abrégé : AUT) aux réflexions et à l'action de la Ville de Paris en matière de mobilité. Son thème a été défini en concertation avec la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD).

La rédaction de l'étude a été assurée par Jean-Loïc Meudic avec le concours de Michel Babut, Bernard Baur, Simone Bigorgne, Pierre Valentin, membres de l'association.

L'iconographie, la cartographie et la mise en page sont dus à Erick Marchandise.

Nous remercions Anne Gogien (DVD, agence de la mobilité, pôle développement), Cécile Chamussy et Isabelle Sommerlatt (service marketing de RATP Group), Benoît Barraud (Directeur de Tootbus), pour leur accueil et les informations qu'ils nous ont communiquées.

Enfin, l'AUT souhaite dédier ce travail à la mémoire de Nicolas Behr, un de ses fidèles adhérents récemment disparu, contributeur régulier aux précédentes études, qui était particulièrement sensible à la qualité de l'offre bus, en particulier sur la ligne 38, censée remplacer la ligne 4 fermée dans le cadre de son automatisation, dont le fonctionnement quelque peu erratique le dimanche matin laissait parfois usagers et touristes sans solution correcte de mobilité.

Sommaire

Introduction	4
Quelles conséquences tirer des évolutions récentes en matière de mobilité touristique ?	6
Quelques constats en matière d'information sur le réseau de bus parisien	8
- Guides et plans sur support papier	8
- Information dite numérique	8
- L'information touristique par la RATP	9
o Supports papier	9
o Information en ligne	9
o Applis et sites transports : quelques remarques d'usagers des bus	10
o Une information sur les bus...dans le métro	10
Voyager en bus : quelques observations sur la qualité de service	13
- Accueil par les machinistes	13
- Accès et validation	
- Conduite	13
- Information à l'intérieur des voitures	14
- Toponymie des destinations	14
Les difficultés d'évaluation du potentiel d'utilisation du réseau de surface par les touristes	15
- Statistiques de trafic	15
- Enquêtes Globales Transport (EGT)	15
- Enquêtes spécifiques	15
Approche de l'offre de mobilité touristique en surface	17
Exploiter le réseau existant à des fins touristiques	19
Que pensent les touristes des bus parisiens ?	20
« Dans la peau des touristes », quelques impressions de « voyage » en bus	21
Conclusion	23
Annexes	26

INTRODUCTION

Depuis l'étude réalisée par l'AUT en 2015 : « [Le tourisme à Paris, quels modes de déplacement ?](#) » des évolutions importantes sont intervenues :

- Pandémie ayant provoqué un effondrement de l'activité touristique,
- Refonte, en 2019, du réseau de bus parisien dénommée « Grand Paris des bus »,
- Très forte croissance de l'usage du vélo, associée à une politique volontariste de création d'aménagements spécifiques,
- Reprise de l'activité touristique en 2022 associée, semble-t-il, à une aspiration au tourisme durable. Cependant, le trafic assuré en autocar, qui était devenu problématique, n'a pas (encore ?) retrouvé son niveau antérieur.

En 2021, la Ville de Paris a organisé les assises du tourisme durable. Cette réflexion a donné lieu à [un livre blanc](#) qui évoque plusieurs thématiques dont celle intitulée : « Flux / Mobilité / Transport ». Le transport collectif régulier de surface n'est pas évoqué dans ce document.

Cependant, plusieurs facteurs militent pour qu'on y prête attention :

- La croissance continue du tourisme à Paris, qui sera favorisée par les JOP (jeux olympiques et paraolympiques) et ce qu'il est convenu d'appeler leur « héritage », impose que tous les moyens disponibles soient utilisés, d'autant que l'espace circulé n'est pas extensible,
- Le tourisme de « proximité » (francilien, métropolitain et européen) réunit les conditions d'un usage plus facile des transports en commun de surface et fait naître des besoins d'accès plus diffus à des sites moins fréquentés,
- La flotte des bus parisiens, actuellement exploités par la RATP, est désormais en voie d'être constituée de véhicules non polluants¹,

- La perspective de la mise en concurrence prochaine des opérateurs peut être propice au développement d'innovations en matière de service à l'intention des touristes qui pourraient être intégrées aux appels d'offres (information notamment). Ces innovations contribueraient ainsi à améliorer ce qu'il est convenu d'appeler « l'expérience client ».

Compte tenu de ces constats, notre étude se propose d'analyser les facteurs qui, du point de vue de l'usager, permettraient de développer l'emploi du réseau de bus régulier pour les déplacements touristiques.

Nous souhaitons au préalable faire les mises au point suivantes :

- Au moment de la réalisation de cette étude, : le réseau de bus de la RATP est encore confronté à de sérieuses difficultés d'exploitation qui affectent très défavorablement la fréquence des dessertes. Cette dernière est évidemment un critère majeur intervenant dans le choix du bus comme mode de transport par les touristes. Notre étude ne méconnaît pas cette situation mais retient l'hypothèse que ces difficultés seront surmontées à court terme (été 2023 ?) comme le prévoit la RATP,
- La mise au point du Grand Paris des bus a donné lieu à une longue concertation entre les parties prenantes. L'AUT FNAUT Ile-de-France ayant dressé un premier bilan de l'opération en 2021² qui reste globalement d'actualité (en particulier l'existence de parcours dissociés qui nuisent à la lisibilité du réseau), la présente étude ne revient pas sur les constats déjà faits mais se limite à proposer des modifications marginales.

Développer l'utilisation du réseau de bus parisien par les touristes est un objectif qui suppose la mise en place d'un plan d'action coordonnant plusieurs acteurs. Aussi, avant de présenter nos suggestions, il nous a semblé indispensable de faire un rapide état des lieux en nous appuyant sur les nombreuses analyses et rapports existants afin de

1 100% des centres bus RATP devraient être convertis à l'électrique ou au GNV à l'horizon 2025 dans le cadre du plan bus 2025 [Site RATP](#), lu le 1^{er} mars 2023

2 FNAUT AUT Ile-de-France : [Grand Paris des bus, un premier bilan au fil de l'actualité](#), 2021

mieux apprécier les évolutions et les attentes en matière de tourisme et de préciser les contours du « marché » touristique parisien.

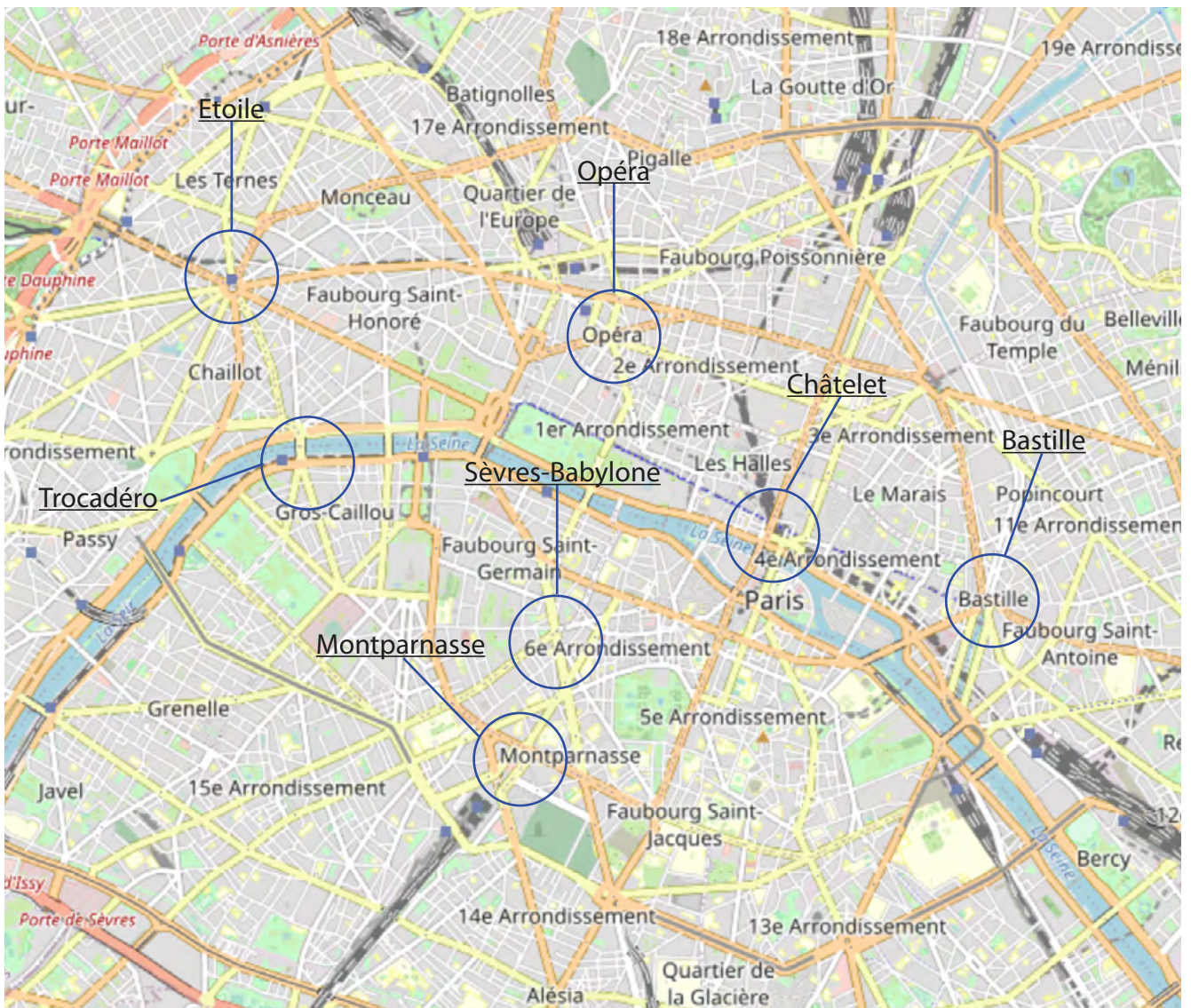
Ce contexte étant précisé, le cœur de nos investigations s'appuie sur des visites de terrain combinant :

- L'examen des lignes « potentiellement touristiques » constituant une sorte de « réseau de base » composé de tout ou partie des lignes existantes, qui pourrait être mis en valeur sans pour autant créer des lignes spécifiques,
- L'observation de pôles touristiques « emblématiques » ou assurant un rôle de plaque tournante tels que Bastille, Châtelet, Etoile / Champs-Élysées, Opéra- Grands magasins, Sèvres-Babylone, Tour Eiffel / Troca-

déro, Montparnasse, afin de mettre en évidence les obstacles à l'emprunt des lignes régulières du bus à des fins touristiques et de formuler des propositions pour les pallier.

Enfin, nous précisons que cette étude ne traite pas de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite qui relève de politiques spécifiques. Néanmoins, nous souhaitons rappeler que le bus est le seul moyen de déplacement collectif intramuros qui permet au quotidien de concrétiser cette accessibilité, même si le chantier reste ouvert et appelle à des modifications.

Les sept pôles touristiques



Quelles conséquences tirer des évolutions récentes en matière de mobilité touristique ?

Des très nombreuses études disponibles sur le sujet, nous avons retenu trois rapports récents intéressant les mobilités à Paris :

- [Les touristes et l'espace public à Paris : quelles relations ?](#)³
- [L'évolution des mobilités dans le Grand Paris : tendances historiques, évolutions en cours et émergentes](#),⁴
- Le [livre blanc issu des Assises du tourisme durable](#)⁵ organisées par la Ville de Paris

Nous invitons le lecteur à s'y reporter.

Il ressort de ces études plusieurs points intéressant notre sujet⁶ :

- La marche est une nouvelle pratique touristique. Quasiment la moitié de l'espace public parisien (y compris les Bois de Boulogne et de Vincennes) est accessible aux piétons et donc aux touristes,
- Pour répondre aux attentes de touristes désireux de « sortir des sentiers battus » et de pratiquer un tourisme différent, de nombreuses initiatives ont vu le jour pour organiser des promenades, notamment des promenades de quartier. Ainsi, le [Comité Régional du Tourisme de Paris](#) propose une rubrique « itinéraires ». On peut également citer « Enlarge your Paris » qui propose des randonnées (surtout en Ile de France) et, à Paris, un [voyage de 3 jours de La Défense à Vincennes en suivant la ligne 1 du métro](#). Ces « voyages » pourraient sans difficulté être transposés à certaines lignes.
- L'étude de l'APUR sur l'évolution des mobilités dans le Grand Paris observe que :

« L'espace public n'étant pas extensible, c'est l'optimisation de l'usage de l'offre existante

qui pourra porter de façon vertueuse l'augmentation de la mobilité. Cette optimisation passe par une meilleure connaissance de l'offre et de ses alternatives par les usagers, d'une part (meilleur accès à l'information), et par un meilleur usage de l'offre disponible, d'autre part) »⁷.

En conclusion, cette étude note que :

« Les pratiques touristiques restent essentiellement imprégnées par un tropisme parisien, perpétuation de représentations mentales héritées des mouvements artistiques et littéraires et toujours nourries par les propositions des tour-opérateurs et guides touristiques. Ces spécificités confirment l'impact de la mobilité. Dès lors, on comprend mieux la nécessité de documenter les choix modaux pour arriver à Paris et dans le Grand Paris et en repartir, pour circuler dans Paris et le Grand Paris, et le travail réglementaire engagé pour réduire la contribution des transports dans les émissions de GES »⁸.

Plus loin, l'étude relève que :

« La pratique des touristes sur place est conditionnée par la construction, la structuration et la mise en visibilité de l'offre. Aujourd'hui, les recommandations de visites, shopping et flânerie prescrites par les guides touristiques, montrent une convergence très forte des propositions en direction de l'hypercentre de Paris. Cette lecture académique du territoire s'adresse en premier lieu aux primo-arrivants. Des expériences d'exploration de territoires plus inattendues sont proposées et démontrent, par leur succès (encore d'estime), qu'il est possible de mieux diffuser les flux, de conquérir un public exigeant et curieux »⁹.

3 APUR, note 158, juin 2019

4 APUR, Synthèse, juin 2021, mise à jour le 29 novembre 2021

5 Op cit.

6 Les citations ci-dessous sont extraites de ces trois études.

7 Op cit. P 82

8 Op cit p 86

9 Ibid, p 87

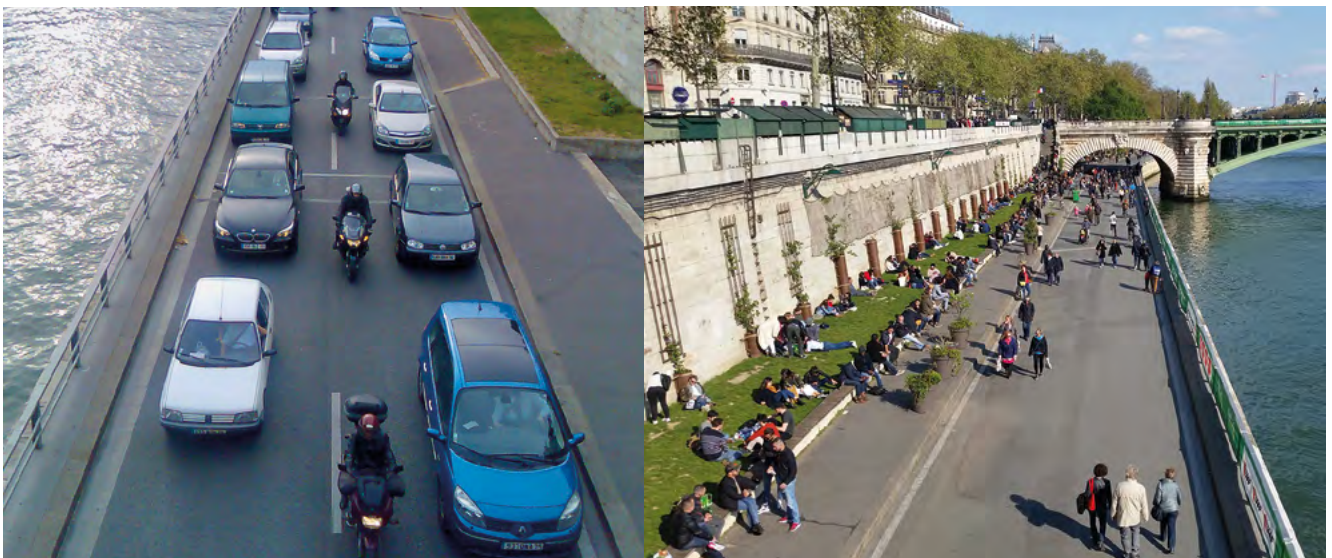
- Le Livre Blanc s'interroge également :

« Comment favoriser le « pas de côté » de la part des touristes et les amener vers des lieux qui reflètent la réalité de la ville ?

Comment actualiser les clichés de l'art de vivre à la parisienne ? L'enjeu soulevé est celui de faire des « repeaters »¹⁰ des « Parisiens à durée déterminée » : faire en sorte que les touristes qui reviennent (et peuvent donc s'affranchir des visites « classiques » des principaux monuments) s'approprient la ville le temps de quelques jours et la vivent de façon plus ancrée dans le quotidien des Parisiens. La notion de quartiers a été largement évoquée, soulevant la problématique

du développement de leur attractivité touristique : comment davantage mettre en avant les ambiances de quartier ? Les rues, les tiers-lieux, les associations locales, les commerces de proximité ? Pour répondre à cela, les participants ont évoqué le fait de travailler une cartographie des quartiers et de leurs spécificités. Ils ont également évoqué la piste de la Ville du quart d'heure, qui pourrait être déclinée pour les touristes »¹¹.

Il faut le souligner, l'utilisation des lignes régulières de bus pour contribuer à atteindre ces objectifs est quasiment ignorée. Peut-on expliquer cette discrétion paradoxale dans un contexte de développement des outils « digitaux » ?



Voie express Georges Pompidou, avant, après. Les modifications de l'espace public contribuent à l'attraction de Paris et peuvent inciter à s'écarter des sites emblématiques.

10 Terme utilisé dans l'industrie touristique pour désigner les touristes ayant déjà visité une destination

11 Op cit, p 26

Quelques constats en matière d'information sur le réseau de bus parisien

Guides et plans sur support papier :

Dans le cadre de la préparation au voyage, étape essentielle du « parcours » et de « l'expérience client », la mise à disposition d'une information fiable et aussi précise que possible est indispensable. Qu'en est-il des guides de voyage lorsque l'on veut se déplacer en bus ?

Le Livre blanc évoque « le travail qu'il y avait à faire avec les guides touristiques, type Guide du Routard ou Lonely Planet, qui continuent à véhiculer une image classique de la destination »¹². Ce constat se vérifie de façon très nette à propos des bus. En vue de faire un état des lieux, nous avons consulté quelques guides touristiques récents au format papier pour prendre connaissance de la qualité de l'information donnée sur les bus parisiens. Le moins que l'on puisse dire est que cette dernière est très insuffisante. Qu'on en juge :

« Certaines lignes de bus régulières permettent de visiter Paris de long en large : 21,71,73¹³ ».

« Quelques lignes ordinaires offrent de beaux panoramas sur la capitale (24, 69)¹⁴ ».

« Le bus est idéal pour profiter du paysage et pour les voyageurs avec poussette ou à mobilité réduite¹⁵ ».

« Certaines lignes passent par les monuments et quartiers phares de Paris¹⁶ ». L'édition 2022 de ce guide indique les lignes de bus en tête de chaque promenade et, dans les « conseils pratiques », évoque brièvement quelques lignes et suggère de les essayer (sic).

« Si l'on évite les heures de pointe, le bus est idéal pour découvrir la ville¹⁷ »

« Le bus est agréable car il permet de découvrir Paris tout en se déplaçant¹⁸ »

Le Paris City Guide 2021 2022 édité par l'Office de tourisme de Paris ne donne aucune indication sur les lignes de bus desservant les sites touristiques intramuros mais, dans le chapitre « carnet pratique », informe les utilisateurs que « toutes les lignes de bus sont numérotées » (sic) et renvoie au site de la RATP¹⁹. Ce document comporte un plan des lignes de métro intramuros mais aucun plan des lignes de bus.

Quant au plan « Paris et sa région, musées, monuments et loisirs 2023-2025 », co-marqué Visit Paris Region et Paris je t'aime, il ignore purement et simplement les bus réguliers mais comporte un espace de publicité pour Tootbus.

Quant à eux, le *Paris Region Aventures*²⁰ et *Paris Encyclopédies du voyage*²¹ sont muets sur le réseau de bus.

Le topoguide « *Paris à pied, randos citadines* », édité par la Fédération française de Randonnée (2018), mentionne les bus, au moins en début et fin d'itinéraire.

Information numérique

S'il utilise internet, le touriste pourra constater que certains sites « d'experts » ignorent totalement les bus parisiens. Ainsi, « Get your guide »²², est muet sur les autobus :

« Quelle est la meilleure manière de se déplacer dans la ville ? Ici, tout dépend de votre budget. Le moyen le plus simple de se déplacer à Paris reste indéniablement le métro. Rapide et particulièrement bien desservi, vous pourrez arpenter la capitale en un rien de temps. Nous vous conseillons notamment sa ligne 6,

12 Op cit ; p 27

13 *Paris, Le Routard*, Hachette Livres, Paris 2016, p 35

14 *Balades à Paris, Géo guide*, Gallimard Loisirs 2018, p 13

15 *Paris en quelques jours*, Lonely Planet, 4^e édition 2015, p 227

16 *Paris, 75 idées de promenades*, Guide vert Michelin 2020, p 558

17 *Un grand week-end à Paris et Versailles*, Hachette Livre 2015, p 149

18 *Paris*, Guides Bleus Hachette éditions 2014, p 11

19 *Paris City guide 2021 2022* (version française), encore disponible sur les présentoirs du point d'informations touristiques de l'office de tourisme de Paris le 25 mars 2023, p 108.

20 Le Routard, Hachette communication, mars 2022

21 Editions Gallimard

22 <https://www.getyourguide.fr/paris-116/>

Lu le 29 décembre 2022

en extérieur, qui vous fera découvrir le charme parisien autrement. »

Quant au [site « officiel » Paris info de l'office du tourisme et des congrès](#),²³, il n'est manifestement pas mis à jour pour ce qui concerne les bus : mention du Balabus (supprimé en 2015), itinéraire du Montmartrobus (devenu ligne 40) antérieur à la réforme de 2019, etc. Ce site mentionne également les supports élaborés par la RATP et le Pavillon de l'Arsenal en 2008 et 2009 sous la dénomination *ARCHIBUS* pour faire découvrir des spécimens d'architecture sur 5 lignes de bus, une Traverse, le Tram T3 et la partie aérienne de la ligne 6 du métro. Ces supports, également disponibles en anglais, étaient téléchargeables. Apparemment il n'est plus possible de le faire.

Le site du Comité régional du Tourisme, dénommé [Visit Paris Region](#), donne des informations sommaires sur les bus franciliens.

On conviendra que ce panorama n'incite pas le touriste à utiliser le bus. Le voyageur curieux devra donc rechercher d'autres sources d'information. Il faut consulter des ouvrages spécialisés pour en savoir plus. Ainsi dans *Paris autobus insolite*²⁴, Clive Lamming propose une liste de lignes de bus (mise à jour après mise en service du Grand Paris des bus) classées selon deux critères :

- Les lignes du Paris touristique et des monuments,
- Les lignes d'un Paris méconnu.

L'information touristique par la RATP

Supports papier

L'actuel opérateur du réseau de bus parisiens n'est pas inactif en la matière. Il dispose de ressources cartographiques remarquables qu'il conviendra de pérenniser dans le cadre du processus de mise en concurrence actuellement en cours.

Pour ce qui concerne les bus, certaines lignes (la 29 par exemple) ont bénéficié dans le passé de dépliants signalant les curiosités touristiques du parcours mais le plan de base reste le plan n°2 « Paris avec rues », disponible (en principe) dans toutes les stations de métro, qui donne une information exhaustive sur le réseau de bus parisien

avec positionnement de tous les arrêts avec leur dénomination.

Ce plan, relativement mal connu (y compris des Franciliens), souffre paradoxalement de sa précision : ainsi dans les secteurs centraux (Saint-Lazare, Opéra, Châtelet), la densité des lignes rend sa consultation mal commode. Quelques « éclatés » de ces zones seraient les bienvenus.

En 2022, la RATP a diffusé un plan dénommé « Paris » centré sur le coeur de la destination qui contient des informations intéressantes mais se limite au plan du métro et ignore les bus (sauf les Noctiliens). En revanche, ce document fait la promotion du pass Paris Visit et des réductions qu'il accorde pour la visite de certains sites et propose un pass journalier au prix promotionnel de 32€ (au lieu de 39 €) pour emprunter Tootbus, exploité par RATP Dev.

Pour être complet, il faut souligner que les plans papier affichés dans l'espace du métro (plan des réseaux de métro et de bus, plans de quartier) donnent une très bonne information à tous les usagers, qu'ils soient ou non touristes. En revanche, l'AUT continue de regretter la disparition des plans de réseaux d'autobus sur les abribus actuellement en place.

Information en ligne

Le site internet de la RATP dispose d'une rubrique « visiter Paris » qui donne des informations utiles aux touristes en 9 langues en sus du français.

Rubrique : Perdu ? Plusieurs plans sont à votre disposition :

Sous le thème « mieux comprendre comment sont nommées nos lignes », le site indique, concernant les bus intramuros :

« Nos lignes de bus sont numérotées de 20 à 199. Cette numérotation, mise en place en novembre 1945 répondait au départ à une logique qui n'est plus systématiquement respectée aujourd'hui. Ainsi le premier numéro (les dizaines) correspondait à un quartier central (Saint-Lazare/Opéra pour les lignes 20 à 29 ou Gare de l'Est pour les lignes 30 à 49, sic). Le second numéro (les unités) correspondait à un

23 Lu le 16 février 2023

24 Clive LAMMING, *Paris, autobus insolite*, Parigramme, Paris, septembre 2019, p 146

quartier périphérique (par exemple, l'ouest pour le 3 ou le sud-est pour le 7). Les entorses à ce système sont cependant nombreuses puisque les parcours des lignes ont beaucoup évolué depuis 1945 ! »²⁵

Il est pour le moins paradoxal que la RATP fasse état sur son site officiel d'une situation qui aurait pu être beaucoup mieux gérée à l'occasion de la mise en œuvre du Grand Paris des bus. Ainsi, la RATP (et IDFM ?) n'a pas exploité un moyen de repérage simple pour les usagers du bus non familiers du réseau.

Rubrique : « *Transport, mode d'emploi, voyager c'est facile* » :

Le « [guide du voyageur](#) » téléchargeable ignore superbement le voyage en bus, notamment l'indispensable instruction « faire signe au conducteur » lorsque l'on attend à l'arrêt et, accessoirement, la possibilité d'acheter un titre de transport auprès du machiniste.

(Par comparaison le [Guide du voyageur de la STIB](#) (Bruxelles) semble plus explicite.)

Rubrique « *Retrouver tous nos services disponibles en station* » :

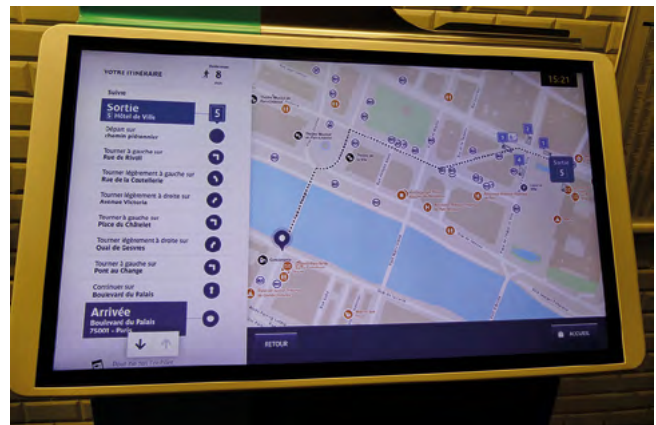
Les touristes curieux découvriront peut-être la rubrique consacrée au Zenway mis en place à partir de 2014. Cet équipement est le successeur du fameux PILI (plan indicateur lumineux d'itinéraires) qui était encore déployé dans 180 stations dans les années 1980. En outre, il est nécessaire de disposer d'un téléphone portable pour conserver l'itinéraire qui s'affiche sur le Zenway.

Bien entendu, les touristes peuvent utiliser les applis : RATP et Next Stop Paris.

Information sur les bus dans les stations de métro :

Chaque station dispose en principe de panneaux lumineux qui indiquent les temps d'attente des bus dans chaque direction et donnent des informations sommaires sur les perturbations éventuelles. Cependant (sauf si la station dispose d'un Zenway), l'itinéraire pour rejoindre l'arrêt en

surface n'est pas précisé. Il est nécessaire de se reporter aux plans de situation implantés sur les quais et dans les salles d'échange.



Applis et sites transports : quelques remarques d'usagers des bus

Dans le cadre de cette étude, nous avons testé les applis :

- Bonjour RATP,
- IDFM (Appli),
- City Mapper

Le détail de nos commentaires figure en annexe 1.

En synthèse, on peut observer que ces sites et applis délivrent beaucoup d'informations sur les bus mais que celles-ci sont de qualité inégale et ne sont pas homogènes. Les touristes, qui n'ont pas forcément le loisir de consacrer beaucoup de temps à la préparation détaillée de leur voyage, sont donc susceptibles d'avoir du mal à s'orienter. Une enquête menée en 2019 par BVA pour RATP Group et Transilien ²⁶ a révélé une utilisation importante des outils numériques en cours de séjour (tous modes confondus) :

- 92% des enquêtés ont utilisé au moins un outil numérique,
- 84% ont utilisé au moins une application mobile,
- 79% ont utilisé au moins un site internet.

Le sites RATP et SNCF sont les plus consultés. Il en est de même de leurs applis respectives. Le site Transilien l'est beaucoup moins.

²⁵ <https://www.ratp.fr/visite-paris/francais/pour-bien-vous-reperer-plusieurs-plans-sont-a-votre-disposition>
Lu le 16 février 2023

²⁶ Utilisation des transports en commun et outils digitaux par les touristes en région Ile-de-France. Enquête BVA pour Groupe RATP et Transilien, 2e semestre 2019

61% des touristes consultent ces sites AVANT leur déplacement.

Les touristes français consultent les horaires, les itinéraires et l'état du trafic tandis que les touristes étrangers recherchent les dessertes touristiques et les plans généraux du réseau.

Enfin (situation pré-pandémie), 87% des touristes utilisateurs des transports en commun résidant en Chine avaient utilisé l'application mobile WeChat (compte RATP).

En matière de veille technologique, IDFM ne reste pas inactif en matière de Maas (Mobility As A Service) et de Marketing : tous les ans un trophée récompense des réalisations dans le domaine de l'accompagnement des voyageurs, touristiques en particulier. Ainsi, en 2022, deux lauréats méritent d'être mentionnés dans le domaine de notre étude :

- [Visitmoov](#) est un service de composition d'une sortie tourisme à Paris en prenant en compte les préférences du touriste, les heures d'ouverture des visites et les contraintes de transport. En indiquant le temps disponible, un thème ou un quartier, on obtient un programme optimisé,
- [Rewind Stories](#) propose sur leur appli de courtes balades à pied (1 h) dans Paris. Dans leur offre figure également une visite des quais de Seine sur la ligne 72 entre la Maison de la Radio et le port de l'Arsenal. Le site annonce le développement de cette offre sur d'autres lignes de bus en partenariat avec IDFM.

On le voit, la technologie « numérique » offre d'intéressantes perspectives pour développer le tourisme en bus régulier. Il reste à rechercher, dans la mesure du possible, une homogénéisation des informations. En outre, même si les concepteurs annoncent des solutions « intuitives », les tests avant lancement en sollicitant les usagers avertis devraient être systématisés.

Un récent rapport de la FNTV²⁷ observe que :

Passer du simple renvoi entre applications juxtaposées, à une intégration plus forte entre MaaS et tourisme, suppose de répondre à différentes exigences, à différents niveaux :

[...] La signalétique et les cheminements doivent être visibles, mais aussi cohérents entre les aménagements physiques et les indications numériques (nom du lieu, temps de parcours, direction pour la correspondance...). Par exemple, il est important que les noms des sites touristiques soient accolés aux noms d'arrêts des transports en commun (logos des sites sur le bandeau des arrêts d'une ligne...). Un niveau d'intégration pertinent apporte des informations d'accessibilité (accessibilité PMR du réseau, état de fonctionnement des escalators / ascenseurs, présence d'informations sonores au sein de la rame...), pour répondre aux besoins du touriste qui voyage régulièrement en groupe, avec une valise ou qui peut être en situation de mobilité réduite ou de handicap.

[...] Les touristes sont sensibles à l'optimisation du temps, à l'existence de parcours fluides, d'informations claires, à la grande facilité d'achat des titres de transport et à la qualité de l'offre. Ainsi au cours de leur déplacement, ils doivent accéder à des données dynamiques, claires et fiables. Elles peuvent être relatives à de l'événementiel (offres tarifaires événementielles, services de transport éphémères, travaux ou perturbations sur une ligne) ou au fonctionnement quotidien en temps réel (horaires des transports en commun, disponibilité des véhicules à proximité). L'information en temps réel doit ensuite être utilisée et analysée pour fournir à l'utilisateur directement l'information dont il a besoin (adaptation du temps de parcours, redirection vers un autre mode...), afin d'éviter le stress d'un trajet ne se déroulant pas comme prévu ou sans alternative ».

Une information sur les bus...dans le métro

Chaque station dispose en principe d'écrans qui indiquent, au plus près de chaque sortie, les temps d'attente des deux prochains bus dans chaque direction des lignes de bus situées à moins de 500 m et donnent des informations sommaires sur les perturbations éventuelles. Cependant (sauf si la station dispose d'un Zenway), l'itinéraire pour rejoindre l'arrêt en surface n'est pas précisé. Il est nécessaire de se reporter aux plans de situation implantés sur les quais et dans les salles d'échange.

Le Zenway dispose de fonctionnalités incomparables à celles du PILI évoqué plus haut : informations en plusieurs langues, recherches d'itinéraires très élaborées, en particulier itinéraire détaillé

27 FNTV Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, [Maas et tourisme, constats et préconisations](#), octobre 2022, pp 15-16

pour rejoindre un arrêt de bus depuis une station de métro. Ce matériel reste trop peu connu (y compris des agents en station !) et son implantation en principe dans les stations de métro situées dans les zones touristiques reste faible. En outre, il est nécessaire de disposer d'un téléphone portable pour conserver l'itinéraire qui s'affiche sur le Zenway.

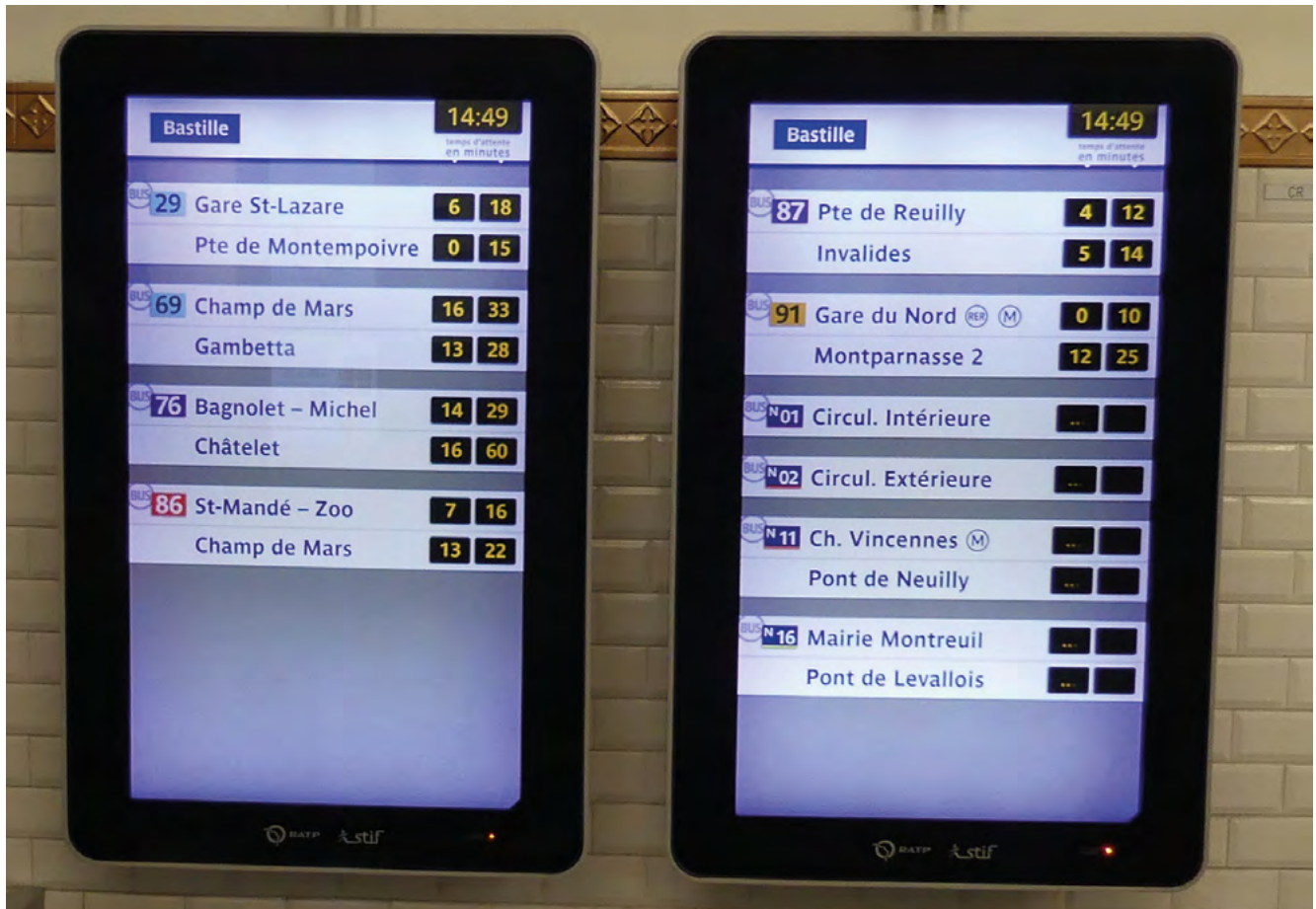
Il faut observer également que chaque station de métro dispose de plans de quartier très détaillés qui indiquent les sorties et les emplacements des arrêts de bus.

On est donc apparemment dans une logique de complémentarité du métro vers les bus avec une qualité d'information sur les bus souvent meilleure dans le métro qu'en surface. La gestion des espaces sur les abribus étant apparemment chose difficile (interventions Ville, RATP, IDFM),



Ce plan de quartier intègre les informations sur les bus

pourquoi ne pas prévoir au moins dans chaque abribus des « QR Codes » permettant d'accéder aux plans de quartier ?



Ces tableaux horaires des bus dans les stations de métro sont une aide précieuse

Voyager en bus : quelques observations sur la qualité de service

Accueil par les machinistes

Il arrive fréquemment que des personnes présentes aux arrêts montent pour « se renseigner » sur les lignes à emprunter, la localisation des arrêts, etc. Si les machinistes répondent volontiers quand ils connaissent bien la ligne, il arrive ponctuellement que d'autres ne puissent répondre notamment lorsqu'ils assurent un service inhabituel pour eux.

En outre, même s'il n'est pas question de transformer les machinistes en guides touristiques, une connaissance minimale d'une langue étrangère (anglais) serait souhaitable et pourrait d'ailleurs constituer une qualification reconnue.

Accès et validation

L'AUT a été à l'initiative d'un vœu (adopté à l'unanimité par le Conseil d'administration d'IDFM du 7 décembre 2022) proposant de permettre la montée et la descente par toutes les portes comme c'est déjà le cas dans les bus articulés.

En outre, nous avons observé que certains usagers confondaient les valideurs de tickets papier et les valideurs de cartes magnétiques, ralentissant éventuellement le flux d'entrée par l'unique porte avant.

A terme, la possibilité de banaliser les entrées / sorties et la disparition des tickets papier devrait permettre de clarifier la situation pour les touristes (et les autres usagers).



Les visiteurs français et étrangers sont nombreux à utiliser les billets à l'unité



Affichage des 9 engagements au métro Etoile.

Conduite

Il y a plusieurs années, la RATP avait officialisé le concept de « **conduite attentionnée** ».

Cette notion a disparu en apparence...ce qui n'empêche pas évidemment les machinistes d'avoir un comportement concrétisant ce thème : attente pendant quelques secondes d'usagers non parvenus à l'arrêt et qui ont manifesté leur intention d'emprunter le bus (notamment dans le cas fréquent des arrêts provisoires), démarrage différé (de quelques secondes également) pour donner le temps de s'asseoir à des PMR montés dans le bus, etc.

Il est dommage que les [9 engagements voyageurs de la RATP](#) n'évoquent pas spécifiquement ces points.

Information à l'intérieur des voitures

Les deux plans de lignes réglementaires sont fréquemment disposés de façon aléatoire, ce qui nuit à leur consultation (en particulier pour les plans situés à l'avant en cas de montée importante de voyageurs). En outre dans certains modèles de bus (Heuliez électriques sur la ligne 92 par exemple), les barres de maintien horizontales placées à 1,9 m du sol, masquent partiellement les dits plans.

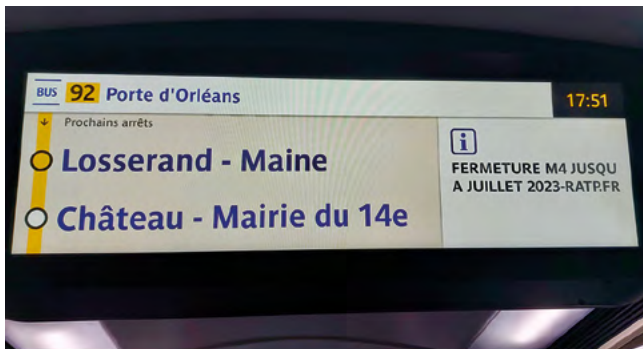
En revanche, il faut saluer les avancées technologiques en matière d'information dans certains types de bus (Heuliez 100% électriques déjà cités).

Ainsi, un écran central (Lumiplan) indique en plusieurs langues :

Les prochains arrêts (avec mention des lignes de métro desservies)

- Le temps de parcours estimé jusqu'aux points d'intérêt majeurs et jusqu'au terminus
- Et, enfin, la mention sur fond marron (selon la charte graphique standard) des principaux points d'intérêt touristiques desservis.

Nous ne pouvons que souhaiter que ce type d'équipement soit généralisé, au moins sur les lignes d'intérêt touristique.



Clair et très lisible

Toponymie des destinations

La toponymie, en ce qui concerne particulièrement la dénomination des terminus sur les « girouettes » des bus, ne facilite pas toujours le repérage pour les voyageurs occasionnels.

En voici quelques exemples :

Pour aller de Pigalle à la Tour Eiffel par le bus 30, Il convient de prendre la direction « **Hôpital Européen Georges Pompidou** ».

De même pour aller des Invalides au musée Guimet, il faut emprunter le 82 direction « **Neuilly Hôpital américain** » et pour aller du Louvre à l'Opéra, il faudra suivre la direction Porte de Saint-Ouen-**Hôpital Bichat**.

Cela dit, les amateurs de voyage en Extrême-Orient désirant se rendre au Père Lachaise par le 69 apprécieront de se diriger vers Gambetta-**Japon** et ceux empruntant le 45 pour aller de la Concorde à l'Opéra, vers Aubervilliers- **France -Asie**.

Quant aux amateurs de Pucés, ils devront monter dans le 85 se dirigeant vers **Saint-Ouen les Docks**.

Il restera aux voyageurs s'aventurant dans le 29 pour traverser le Marais depuis l'Opéra à prendre la direction de la **Porte de Montempoivre**.



Destination singulière pour se rendre Place de la Bastille depuis l'Opéra

Bien entendu, ces cas particuliers ne doivent pas faire oublier que les bus sont empruntés majoritairement par des habitués mais ils suggèrent néanmoins le besoin d'indiquer sur les girouettes non seulement le terminus mais aussi les principaux points desservis. Cet aménagement parachèverait les équipements extérieurs déjà en place au droit des portes d'accès (bandeaux défilants et annonces sonores) au moins sur certains modèles du parc en exploitation.

Mais peut-on mesurer le potentiel de la clientèle touristique ?

Les difficultés d'évaluation du potentiel d'utilisation du réseau de surface par les touristes

Statistiques de trafic

Appréhender l'utilisation des bus par les touristes et les visiteurs semble complexe. Comment isoler la part du trafic les concernant du trafic global de 198 millions de voyages en bus à Paris recensés en 2020²⁸ (en baisse de 32% par rapport à 2019 du fait de la pandémie) ?

Si IDFM et l'exploitant disposent évidemment de mesures par ligne (trafic et « serpents de charge »), il leur est difficile d'évaluer la répartition du trafic par nature d'utilisateurs. Pour ce faire, il est nécessaire de recourir à des enquêtes.

Enquêtes globales transport (EGT) :

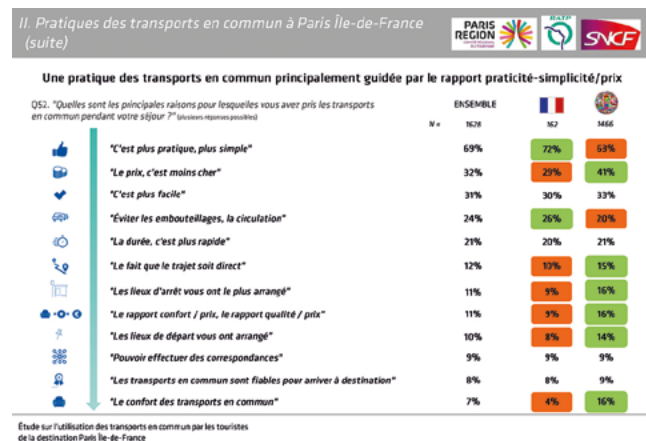
Si les Enquêtes Globales Transport (EGT) publiées par l'OMNIL donnent des renseignements intéressants sur l'utilisation du bus à Paris, notamment l'EGT 2015, elles restent toutefois assez imprécises sur la clientèle touristique. En effet, ce segment de clientèle est manifestement inclus dans la catégorie « domicile / loisirs / qui représentaient 19% des motifs de déplacement en semaine à Paris (33% le samedi et 61% le dimanche). L'enquête 2019, dont les résultats partiels sont en ligne sur le site de l'OMNIL²⁹, ne donne guère de renseignements supplémentaires.

On relèvera que l'EGT 2015 (p 3) indique que « le bus Paris (sic) est un mode de transport privilégié pour les seniors, et ce d'autant plus lorsqu'il est utilisé indépendamment de tout autre mode mécanisé (39 % des utilisateurs ont plus de 55 ans, 17 % ont 75 ans ou plus). Les actifs âgés de 25 à 55 ans forment la moitié de ces utilisateurs ». Le vieillissement de la population (« un senior naît toutes les 37 secondes et un junior toutes les 42 secondes »³⁰) induit une exigence accrue d'accessibilité pour tous les seniors³¹.

Le bus régulier constitue donc un outil d'inclusion efficace (entre autres pour les touristes) et une alternative à l'utilisation d'autocars touristiques et évidemment à celle du métro dont l'accessibilité ne pourra jamais être complète, même en consacrant des budgets très importants à la réalisation de cet objectif.

Enquêtes spécifiques

En 2016, le CRT Ile-de-France, la RATP et TRANSILIEN ont publié les résultats d'une « [étude sur l'utilisation des transports en commun par les touristes en Ile-de-France](#) ».



D'après cette enquête, 38% des français et 48% des étrangers ont utilisé le bus durant leur séjour. Si cette enquête analyse finement l'utilisation des lignes de métro, RER et trains (y compris la fréquentation par station des lignes 1, 4, B, C et R³²), elle ne donne pas beaucoup d'indications sur l'utilisation des bus. Elle indique cependant que « le bus, utilisé par 40% des touristes et quotidiennement par près des deux tiers de ses utilisateurs, est utilisé pour se rendre dans l'ensemble des points d'intérêt situés dans Paris intramuros mais aussi comme un mode de visite de la capitale à part entière pour profiter de la vue ».

28 Institut Paris Région, INSEE, CCI Paris Ile de France, *Chiffres clés de la région Ile de France 2022*, p 46

29 EGT 2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018, [OMNIL](#), lu le 20 février 2023

30 CESER Ile-de-France, [La Silver économie : une réponse aux enjeux du vieillissement du plus grand nombre dans une démarche solidaire ?](#) 13 décembre 2017, p 15

31 En 2050, 22% de la population francilienne aura plus de 65 ans, op cit.

32 2% des touristes français sondés (mais 0% d'étrangers) avaient utilisé cette ligne sans doute pour se rendre à Fontainebleau mais il est vrai que le sondage a eu lieu en hiver.

En **2019**, la RATP et Transilien ont confié à BVA une étude sur « l'utilisation des transports en commun et outils digitaux par les touristes en région Ile-de-France ». ³³

Près de 3000 questionnaires ont été collectés auprès de touristes ayant séjourné en Ile-de-France, directement sur 25 sites et au moyen de questionnaires administrés à un échantillon statistique comprenant 10 nationalités ayant visité Paris au cours des 24 derniers mois (ces 10 « marchés » représentant près de 80% des séjours réalisés en Ile-de-France au cours des 24 mois précédant l'enquête).

Si, globalement, près de 30% des touristes interrogés effectuaient un premier séjour, 70% étaient donc des *repeaters* (dont 29% des Français et 10% des étrangers avaient fait plus de 10 séjours en Ile-de-France).

La durée moyenne du séjour est assez élevée : 5,3 nuits pour les Français et 6,3 nuits pour les touristes étrangers. 20% des Français voyagent avec des enfants et 25% des étrangers. 38% des touristes déclarent avoir utilisé le bus pendant leur séjour.

Comme le précise l'enquête, **il s'agit du taux d'utilisation parmi les touristes utilisant les transports en commun qui ne peut être considéré comme un taux de pénétration du marché.** Ce taux est relativement homogène selon les nationalités. Il faut cependant noter qu'au moment de l'enquête, 65% des touristes chinois et russes ont déclaré utiliser les bus.

La perception globale des bus urbains était très positive : globalement, 92% des touristes étaient satisfaits.

33 Nous remercions le service marketing de RATP Group d'avoir bien voulu nous présenter les résultats de cette étude

Approche de l'offre de mobilité touristique en surface

Dans le passé, la RATP a exploité une ligne à vocation touristique, le Balabus qui circulait de la Gare de Lyon à La Défense entre avril et septembre, les après-midis des dimanches et jours fériés. L'exploitation était assurée avec un matériel sans agencements particuliers. Cette ligne a été supprimée fin septembre 2015.

Désormais, l'offre touristique de surface a évolué. Les bus touristiques sont devenus des « standards » et ce type d'offre est présent dans de très nombreuses villes dans le monde. A Paris, deux entreprises sont actives : [Big bus Tours](#) et [Tootbus](#). Cette dernière est une filiale de RATP Dev. Elle dispose d'abribus spécifiques et ses véhicules sont autorisés à emprunter les couloirs réservés. La RATP a clairement dissocié l'activité bus urbain et interurbain de l'activité *Sightseeing*³⁴.



Trois Tootbus, dont deux côte à côte, stationnent dans le couloir de bus rue Auber, obligeant le bus régulier à se déplacer dans la circulation générale

Ces deux offres répondent manifestement à des attentes différentes des clients. Les discours à ce sujet sont parfois révélateurs. Si Clive Lamming, cité plus haut, ne craint pas de fustiger ces touristes qui se laissent conduire et renoncent au tourisme actif :

« Infiniment moins cher et plus « vrai » que les autobus à impériale découverte transportant sous la pluie ou le soleil brûlant des armées de touristes, les autobus parisiens permettent de découvrir intégralement Paris

d'une manière confortable et distrayante, entouré de Parisiens et de Parisiennes qui ne se considèrent pas comme faisant de la figuration pour touristes, loin de là. Et le voyage ne coûte que le prix d'un ticket de métro ou d'un abonnement d'une journée »³⁵.

A contrario, d'autres avis (et non des moindres), soulignent que Paris se découvre sur « l'impériale des omnibus ». Ainsi, Berta Zuckerkandl (dont la sœur était la belle-sœur de Georges Clemenceau) rapporte les paroles de ce dernier :

« Si tu veux connaître Paris [me dit un jour Clemenceau] tu dois circuler avec moi sur le toit d'un omnibus [...] Durant deux heures nous avons roulé en large et en travers et Clemenceau ne savait pas seulement la topographie de la ville, il savait aussi enseigner l'histoire de l'esprit, l'architecture, de l'art du peuple français par des exemples vivants³⁶ ».

Ce constat reste d'actualité. La possibilité de découvrir Paris à 3 m du sol est un atout majeur des bus touristiques³⁷.

Il n'y a pas lieu dans le cadre de cette étude de disserte sur ces opinions tranchées. On peut toutefois se demander si, en fait, la complémentarité de ces deux offres, bus réguliers et *Sightseeing*, ne pourrait pas être renforcée :

- **Au plan tarifaire d'abord** : compte tenu des tarifs relativement élevés pratiqués par les bus touristiques, la possibilité, pour les détenteurs de ces billets, d'utiliser les bus réguliers mériterait d'être interrogée. Cela permettrait de créer une synergie entre les deux offres. Ainsi Tootbus dispose d'une offre, *Tootwalk*, proposant des visites à pied audio guidées (boucles d'une heure) à partir de trois des arrêts, qui pourrait éventuellement être étendue aux bus réguliers. En outre, le site internet propose de découvrir le « [top 20 des parcs et jardins de Paris](#) »...mais la moitié seulement sont desservis par Tootbus alors que la totalité de ces espaces l'est par les bus réguliers.

34 RATP Group, Rapport d'activité 2021, p 52

35 Clive LAMMING, op. cit p 146

36 Berthe Szeps Zuckerkandl, *Des femmes et Clemenceau, la liberté pour horizon*, Musée Clemenceau catalogue d'exposition, Paris 2022, p 24

37 Benoît BARRAUD, Directeur de Tootbus, entretien du 20 février 2023

- **Au plan institutionnel ensuite** : la rentabilité appréciable de l'exploitation des bus touristiques attire de nombreux candidats. La Ville de Paris, en liaison avec IDFM, a récemment réduit leur nombre à deux. En perspective du renouvellement des licences à la fin de cette année, il nous semble opportun de choisir entre une plus grande ouverture (comme à Londres où opèrent cinq prestataires de bus touristiques) ou, au contraire, de ne retenir qu'un seul opérateur (comme à Bruxelles), ce qui permettrait, sous l'égide d'IDFM, d'accroître la synergie entre les deux offres.

Quoi qu'il en soit, on peut néanmoins observer que certains éléments de l'offre *Sightseeing* pourraient enrichir utilement la qualité des pres-

tations assurées à destination des touristes par les bus urbains. Nous pensons en particulier à :

- L'assurance raisonnable de disposer de places assises, au moins en heures creuses (10 h – 16 h) dans le « cœur » de la destination,
- La possibilité de se renseigner auprès d'un personnel présent en surface au moins dans les zones les plus touristiques,
- La mise à disposition de distributeurs de vente de titres de transport en surface également,
- Et, bien entendu, nonobstant l'utilisation massive de l'information numérique, la présence de plans papier à jour aux arrêts de bus.



En dehors des heures de pointe, de nombreuses lignes de bus offrent un bon confort avec places assises

Exploiter le réseau existant à des fins touristiques

Il semble a priori difficile d'imaginer un réseau dont le caractère touristique serait plus marqué. Pourquoi, dans un souci d'efficacité et de préservation de l'homogénéité du réseau ne pas promouvoir le réseau existant intramuros ? En 1975, la RATP avait créé des « lignes pilotes » puis, en 2006, avec le STIF des lignes « Mobilien » ; pour restaurer l'image des bus et augmenter le trafic. Finalement, la multiplication des couloirs et l'augmentation des fréquences et de l'amplitude du service (notamment le dimanche et les jours fériés) ont conduit à mettre fin à cette expérience car ses caractéristiques, les aménagements spécifiques nécessaires se sont effacés au fil des ans).

Cela dit, nous avons néanmoins tenté de caractériser ce que pourrait être un réseau utilisable par les touristes en retenant le critère de la desserte intramuros des grands sites touristiques, qu'il s'agisse de monuments, de musées, de zones de shopping ou de "spots" tels que le canal Saint-Martin.

Nous avons ainsi retenu 35 lignes, soit un peu plus de la moitié du réseau total (65 lignes)³⁸. S'y ajoute la ligne 244 qui dessert le Bois de Boulogne et la Fondation Louis Vuitton. La liste de ces lignes avec les principaux centres d'intérêt desservis figure en annexe 2.

Il faut remarquer que, dans cette sélection, seule la ligne 92 figure dans les dix premières lignes de bus les plus fréquentées³⁹.

Sans surprise, compte tenu du maillage serré du réseau, ces lignes desservent sauf exception le cœur de la ville, ce qui permettrait peut-être de décliner, au profit des bus, le concept de « cœur de ville » utilisé par le plan « Paris plan » récemment édité par la RATP, voire de promouvoir l'utilisation des bus si la Ville de Paris poursuivait son projet de création d'une ZTL (Zone à Trafic Limité) au cœur de la ville.

Ces 35 lignes se recoupent dans un certain nombre de « pôles ». Nous avons retenu sept d'entre eux en vue d'étudier la géographie et la facilité de

repérage en surface pour les utilisateurs (dont les touristes) :

- Bastille,
- Châtelet,
- Etoile,
- Gare Montparnasse
- Opéra-Saint-Lazare
- Sèvres-Babylone
- Trocadéro-Champ de Mars, Ecole militaire.

Dans le cadre de cette étude, nous n'avons pas examiné :

- Le cas spécifique des gares (notre examen du pôle Montparnasse est cantonné à son rôle touristique) qui jouent évidemment un rôle majeur dans l'accueil des touristes. Nous renvoyons à cet égard à l'étude que nous avons faite pour la DVD en 2016 : « [les gares parisiennes, un laboratoire de l'intermodalité ?](#) »,
- La desserte par Noctilien, qui certes peut intéresser les touristes mais fait surtout fonction d'alternative au métro après la fin de son service.



L'Arc de triomphe vu du bus 30

38 Ville de Paris, [Observatoire parisien des mobilités, Le bilan des déplacements en 2021 à Paris](#), p 10

39 Ibid, p 10

Que pensent les touristes des bus parisiens ?

Selon l'enquête BVA pour Groupe RATP et SNCF (2e semestre 2019), dont les résultats nous ont été présentés par le service marketing de la RATP⁴⁰, la perception globale des bus urbains est très positive : 92% des touristes intéressés étaient satisfaits.

Parmi les critiques, il faut noter le critère " facilité à trouver un agent en cas de besoin au moment de la préparation du voyage" qui recueille seulement 69% de satisfaits (dont 55% de Français).



Agents RATP accueillant les voyageurs dans le métro

Pour être complet, il faut préciser que l'enquête a permis de calculer le NPS (Net Promoter Score), qui mesure la propension ou probabilité de recommandation d'un produit, d'une marque ou d'un service par ses clients ou utilisateurs. En l'occurrence, le résultat est plutôt bon mais avec de fortes disparités selon les nationalités. Seuls les Français et les Japonais ont un NPS négatif (-1 pour les Français mais -13 pour les Japonais), le NPS global s'établissant à + 21).

De son côté, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) édite régulièrement une brochure de sensibilisation des professionnels

du tourisme à l'accueil des touristes étrangers intitulée : « Do you speak touriste ? » (sic) dont voici quelques extraits significatifs concernant les transports :

«Comment se rendre dans tel lieu, à quel prix, pour quelle durée, comment utiliser le métro... ?» sont autant d'interrogations auxquelles les visiteurs attendent des réponses de la part des personnels accueillants⁴¹.

A propos des familles : « Les transports peuvent être compliqués avec des enfants Permettre aux familles d'acheter leurs Pass Transport au préalable, penser aux poussettes et à la place des enfants, et réserver des espaces familles dans les transports, excursions... »⁴²

On note que les touristes français, qui peuvent mieux se renseigner, qui connaissent Paris et qui ont des programmes moins ambitieux, profitent de leur séjour dans de meilleures conditions⁴³

A propos des jeunes : « On a toujours peur de rater le dernier métro. Avec des amis, ça nous est arrivé, et pour comprendre le bus de nuit ce n'est pas simple !" (Emelyne, touriste belge) »⁴⁴

A propos des seniors : « La ville peut être fatigante, et, à cause de la circulation, se balader demande un certain degré d'attention constante [...] Porter une attention particulière à la signalétique.»⁴⁵

40 Entretien du 6 février 2023 avec Cécile Chamussy et Isabelle Sommerlatt

41 CCIP [Do you speak touriste?](#) Edition 2022, p 5

42 Ibid, p 13

43 Ibid p 13

44 Ibid p 23

45 Ibid, p 25

« Dans la peau des touristes », quelques impressions de « voyage » en bus

Plusieurs membres de l'AUT se sont « mis dans la peau » des touristes et ont parcouru certaines des lignes décrites en annexe 2. Leur « carnet de bord » détaillé est repris en annexe 3.

Certaines de leurs observations ont donné lieu à des témoignages à la RATP dans le cadre de [l'Opération témoins de lignes](#) que l'association poursuit depuis plusieurs années en partenariat avec IDFM.

Cependant, l'approche suivie ici visait à réaliser un « rapport d'étonnement » plus qu'à formuler des remarques « pointues » émises plus naturellement par des usagers habituels.

En synthèse, plusieurs observations peuvent être formulées :

- L'information donnée aux arrêts n'est pas toujours opérationnelle. Contrairement aux assurances qui nous sont régulièrement données lorsque nous transmettons des observations à la RATP, actuel exploitant, notamment dans le cadre de l'opération « [Témoins de lignes](#) » : beaucoup de mâts signalant les temps d'attente sont éteints. Il en est de même pour les écrans d'annonce des bus mais la responsabilité du maintien en bon fonctionnement de ces équipements (Bornes d'Information Voyageurs - BIV - et mâts) relève de la Ville de Paris.



Info indisponible à cet arrêt

- Contrairement à la qualité de l'information et de la signalétique dans le métro, celle existant en surface reste aléatoire : plans

difficilement lisibles ou ne donnant pas d'informations sur les lignes de bus (plan de la Ville) ou donnant des informations partielles (plans Clear Channel)



Sur ces deux mâts, les temps d'attente sont en panne



Les arrêts de bus sont matérialisés mais ni leur nom ni la direction de la ligne ne figurent sur ces plans

- En outre, il n'existe pratiquement plus de bureau en surface pour se renseigner ou acheter des titres de transport
- L'information donnée dans les bus est également de qualité inégale : écrans éteints sur la totalité ou une partie du parcours, disposition souvent malcommode des plans de ligne,
- Enfin, de trop nombreux points d'arrêt sont dépourvus d'abribus (alors qu'il serait parfois possible d'en implanter) et le nombre de sièges, lorsqu'il en existe, est souvent insuffisant, en particulier aux arrêts communs à plusieurs lignes.

Pour ce qui concerne les pôles étudiés (cf. annexes 4 à 10), c'est également le manque d'information en surface qui est le plus notable. Il est en particulier très difficile de se repérer lorsque le tracé d'une même ligne est dissocié.



Bureau d'information fermé Place Raoul Dautry (gare Montparnasse)

L'ensemble de ces constats permet de conclure que le bus dispose d'un capital d'intérêt très significatif. Il reste évidemment à le préserver et, si possible, à le développer.



Pour les franciliens et les touristes, la présence de bancs est une demande très forte

CONCLUSION

Comme le lecteur a pu le constater, les rapports détaillés sur l'évolution des pratiques touristiques, la mobilité et l'information numérique ne manquent pas. Nous en avons cité de larges extraits qui nous semblaient significatifs et nous renvoyons le lecteur aux documents cités pour avoir plus de détails.

La nature de notre étude étant pragmatique, nous nous bornerons ici, au vu de nos constats de terrain, à formuler quelques préconisations à l'attention des parties prenantes :

Ville de Paris :

- Nonobstant l'utilisation massive de l'information dite numérique, il nous semble indispensable de définir une politique d'uniformisation des supports d'information en surface. Il reste encore trop de panneaux directionnels de voirie parfois en piteux état et disposés dans des emplacements improbables ou encore une absence totale d'indications directionnelles sur certains pôles.
- Afin d'améliorer le confort des usagers des bus, il conviendrait d'accélérer les travaux de revêtement des chaussées. Nous avons relevé plusieurs exemples de chaussées très dégradées qui provoquent des vibrations intenses. En outre, il est nécessaire de supprimer certains passages surélevés, théoriquement interdits sur des voies empruntées par des bus.
- Le partenariat avec la Société Clear Channel, concessionnaire des abribus et des panneaux d'information devrait être revisité :
 - Trop de mâts donnant les temps de parcours (sur une seule face !) restent hors service, notamment après travaux. Il y a sans doute lieu de renforcer la coordination entre les services techniques de la Ville, les concessionnaires et les fournisseurs d'énergie électrique afin de garantir un fonctionnement satisfaisant,
 - Les plans bifaces (plans de quartier / publicité) sont souvent implantés de façon aléatoire voire parfaitement mal commode. Ils mentionnent certes les arrêts de bus mais sans donner leur direction.

- Nous avons relevé également de nombreux cas où l'affluence nécessiterait la pose d'abribus ou à tout le moins de bancs, notamment aux arrêts desservis par plusieurs lignes de bus,
- A l'occasion de la mise en place des abribus actuels, dont la conception avait donné lieu à de nombreuses critiques, l'AUT avait déploré la disparition du plan des bus au dos de ces abris. Nous maintenons notre position. Il est pour le moins paradoxal que les stations de métro soient largement pourvues de « plans de quartier » très clairs donnant des indications précises sur le positionnement des sorties et des arrêts de bus (avec leur direction) alors que les abribus ne disposent que de mini plans peu lisibles qui ne mentionnent même pas les arrêts de bus à proximité. Pourquoi ne pas afficher des « QR codes » sur les abribus afin de pouvoir consulter ces plans ?

- Afin d'améliorer la circulation aux carrefours, Il conviendrait de mener une analyse systématique en vue d'implanter, partout où cela est possible, une priorité des bus aux feux (avance sur cycle comme sur le Boulevard Beaumarchais à l'approche de la place de la Bastille)



Ce feu déclenche le vert en avance de phase favorisant la circulation des bus (et des vélos)

- Plus généralement, il nous semble très souhaitable que les lignes intramuros qu'elles aient ou non un caractère touristique, fassent

l'objet d'un audit de fonctionnement en vue de mettre en place, partout où cela est possible, des aménagements tels que ceux décrits dans le *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers*⁴⁶ rédigé par IDFM.

- La Ville mène de nombreux chantiers afin d'apaiser et de sécuriser l'espace circulé et de déployer le plan vélo. Il convient d'éviter que les bus soient une variable d'ajustement qui peut conduire à pérenniser des déviations et éventuellement à créer des itinéraires dissociés, particulièrement peu clairs pour les usagers occasionnels dont évidemment les touristes.

Enfin, dans l'éventualité de la création d'une zone à trafic limité au coeur de Paris, nous soulignons que les lignes desservant les principaux sites touristiques mentionnées en annexe 2 constituent un maillage très dense qui devait être valorisé et reconnu à part entière concurremment avec le vélo et la marche en vue de constituer une offre de mobilité complète

Ville de Paris et autorité organisatrice des transports (IDFM) :

- Comme indiqué plus haut, il serait très souhaitable d'homogénéiser l'information donnée sur les bus dans le métro avec celle souhaitable en surface. Actuellement, le déséquilibre est manifeste entre l'information donnée dans le métro (plans de quartier, indication des sorties pour emprunter les bus, annonce des prochains passages) et celles données en surface (petits plans malcommodes à consulter sur les abribus, absence d'indication des bus sur les plans « à cinq minutes » de la Ville, pas de plan de réseau, etc.
- Il est indispensable de réaménager en surface des locaux d'accueil de la clientèle, au moins dans les principaux pôles intramuros. A l'heure actuelle, la plupart d'entre eux sont fermés. Deux exemples : des panneaux indicateurs ont été « bricolés » (Montparnasse), un rare automate de distribution de titres de transport en surface est dans un état lamentable (Châtelet). Cette situation donne une piètre impression de l'attention portée aux transports par une ville qui se veut être la première destination touristique au monde.

Autorité organisatrice des transports (IDFM) :

- En perspective de la mise en concurrence du réseau de bus, il semble opportun de redéfinir les critères de qualité, en s'inspirant par exemple du concept de « conduite attentionnée » mis en place autrefois par la RATP et de garder à l'esprit la nécessaire homogénéité de l'information voyageurs pour l'ensemble des lignes.
- La possibilité de permettre aux clients de Tootbus de voyager sur les lignes régulières pourrait également être étudiée.
- Il conviendrait également de déployer les Zenways, bornes d'information méconnues et cependant fort utiles (par exemple sur des pôles d'information à créer en surface),
- Depuis plusieurs années, la région Ile-de-France déploie des « volontaires pour le tourisme » ; jeunes gens multilingues présents à proximité des lieux touristiques qui sont chargés d'orienter et de renseigner les touristes. Il serait opportun de les positionner à proximité de certains des pôles étudiés dans ce rapport pour renseigner les touristes sur les possibilités de transport de surface. A défaut, l'exploitant pourrait s'inspirer de cette expérience pour engager son propre personnel dans ces tâches.

Autorité organisatrice des transports (IDFM) et exploitant (RATP) :

La mission accessibilité de la RATP, en liaison avec IDFM, vient d'éditer un remarquable guide illustré intitulé : « Je suis senior, guide pour un trajet plus facile ».

Pourquoi ne pas s'inspirer de cette réalisation pour mettre au point un support à l'attention des touristes ?

Enfin, l'AUT souhaite rappeler les points suivants :

- Si la politique actuelle de la Ville de Paris est d'encourager la mobilité active (ex mobilité douce), ce concept ne se limite pas uniquement, de notre point de vue, à l'usage de vélos ou de trottinettes. Dans le cadre d'une politique d'inclusion bien comprise, il convient d'encourager le bus en tant que so-

lution de mobilité accessible, les stations de métro ne répondant pas toutes, loin de là, à cette attente,

- Une large partie des touristes et des visiteurs est composée de nationaux franciliens ou non et de *repeaters* qui connaissent déjà Paris et n'éprouvent pas a priori de difficultés à s'orienter (sous réserve, évidemment que la signalétique soit correcte) et, en outre, disposent d'un temps suffisant pour « sortir des sentiers battus ». Dans ce contexte, l'utilisation du bus ne devrait pas poser de difficultés particulières et mériterait d'être encouragée.

Ainsi, le développement de l'usage des bus intramuros pourra devenir une réalité sans investissement majeur mais résulter d'une attention particulière au suivi de la qualité du transport et de ce qu'il est convenu d'appeler « l'expérience client »



Le bus 21 passe devant la tour de l'Horloge

ANNEXES

- Annexe 1 Note sur les applis
- Annexe 2 Réseau touristique des bus parisiens
- Annexe 3 Dans la peau d'un touriste : impressions de parcours dans les zones touristiques des servies par les bus parisiens
- Annexe 4 Etude de pôle : Bastille
- Annexe 5 Etude de pôle : Champ de Mars, Tour Eiffel, Trocadéro
- Annexe 6 Etude de pôle : Châtelet
- Annexe 7 Etude de pôle : Carrefour Sèvres-Babylone
- Annexe 8 Etude de pôle : Etoile
- Annexe 9 Etude de pôle : Gare Montparnasse
- Annexe 10 Etude de pôle : Opéra Grands magasins
- Annexe 11 Consultation sur le réaménagement de la Place Jean-Baptiste Pigalle
- Annexe 12 Projet d'aménagement du site Tour Eiffel. Procédure de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE), sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Avis de l'AUT

ANNEXE 1

Applis et sites transports

Quelques constats d'usagers des bus

Bonjour RATP

L'écran d'accueil permet de rechercher des itinéraires métro et /ou bus, avec plan et détail de la totalité du trajet choisi.



Capture de l'appli RATP

Menu accueil :

- «Horaires»
- «Mes stations» : uniquement les stations métro. Pour les stations métro, localise bien, sur plan, les arrêts bus (ne localise pas les différents accès métro), avec les horaires temps réel des deux prochains passages et les horaires théoriques suivants jusqu'à fin de service. Donne, en journée, les trois premiers passages Noctilien.
- «Bus» : avec la localisation activée, affiche un plan de quartier avec les arrêts de bus (et métro, taxis) On obtient le même résultat en entrant un nom d'arrêt bus.
- «Plans : accès au plan bus Paris, au plan Noctilien (RATP), à un plan de chaque ligne bus ou Noctilien (RATP)
- «Trafic» : aucune information pour les bus et Noctilien
- «Titres» : nécessité d'activer NFC pour y entrer. En passant par l'aide, on obtient uniquement des informations sur le Navigo Easy et les tickets + carton. Ces derniers semblent d'ailleurs encore très utilisés par les touristes.
- Pas d'autre langue que celle du téléphone.

IDFM (appli)

Menu accueil :

- «Itinéraires» : Propose des itinéraires métro et/ou bus, avec plan et suivi du trajet au fur et à mesure du cheminement.
- «Horaires» : en faisant défiler les écrans latéralement (ce n'est pas « intuitif »), on a accès à toutes **les lignes de bus en Ile-de-France donc plusieurs lignes ayant le même numéro**. On peut ensuite sélectionner un arrêt sur la ligne choisie. L'arrêt est affiché sur la carte (ou sur photo aérienne) pour les bus RATP. L'appli donne les deux prochains passages (temps réel), fournit la fiche horaire et propose l'info trafic de la ligne.
- «Infos trafic» : donne l'info trafic par ligne de bus en Ile-de-France
- «Achat» : **il n'y a donc pas d'information directe sur la tarification**

- « Menu » :
 - Donne accès aux «plans des réseaux» dits régionaux et à de multiples plans «locaux». Un seul plan pour Paris : bus + métro. Pas de plan par ligne.
 - Langue (dans paramètres) : donne le choix entre français, anglais et langue du téléphone.

Citymapper

Sur la page d'accueil,

- Donne accès à la recherche d'itinéraires. Par défaut, propose des itinéraires tous modes mais **par mode**, y compris vélo, trottinette, VTC, etc. (pas d'itinéraire mixte).
- Propose un abonnement à Citymapper club pour «encore plus d'itinéraires bus».
- Choix multiple d'un mode ou tous modes, les plans, les perturbations
- «Mode bus»
- Affiche le plan de quartier avec le positionnement de tous les arrêts de bus
- Nécessite de se positionner sur le plan ou d'activer la localisation.
- Permet ensuite d'accéder à toutes les lignes de bus à 5mn, 15mn, «plus loin», avec les deux prochains passages
- S'affiche alors le plan (sur carte) de la ligne bus choisie, la liste des arrêts desservis par direction et l'accès à l'info trafic de la ligne
- Par le menu 3 points, en haut, permet de demander un itinéraire depuis ou vers cet arrêt
- Apparait l'itinéraire bus choisi sur plan, les temps d'attente, le détail du trajet (partie à pied, en bus) et propose une alerte pour l'arrêt de descente. (Le fond de l'écran prend la couleur de la ligne).
- Donne l'info trafic de la ligne choisie
- «Plans»
- Donne accès à cinq plans : métro, RER et Transilien, Bus Paris, Noctilien, accessibilité Ile-de-France.
- «Perturbations»
- **Pour tous les modes (y compris «privés»), sauf bus !** Mais l'info trafic est donnée dans la recherche d'une ligne par le mode bus.
- **Pas d'info sur les tarifs et les titres. Pas de possibilité d'achat.**
- Langue : celle du téléphone

Site RATP

L'écran d'accueil donne accès direct à la recherche d'itinéraire. Propose des itinéraires mixtes métro et/ou bus. Le choix du mode préféré peut être exprimé sur l'écran de recherche.

Affichage du trajet choisi sur plan, avec le détail du trajet et le temps à chaque étape.

A noter que l'écran d'accueil est peu ergonomique, les fonctions disponibles (horaires, plans, visiter Paris) étant reléguées en bas de page !

- L'info trafic bus est accessible à partir de l'écran d'accueil, par ligne et arrêt
- «Plans» : permet d'afficher le plan du réseau bus Paris et les plans par ligne de bus
- Une fonction «autour de moi» (un peu cachée en bas de la recherche de plan par mode) permet d'afficher le quartier autour d'une quelconque adresse. Elle fait figurer précisément les arrêts bus, mais pas le détail des accès métro. Il est dommage qu'elle ne soit pas accessible depuis l'écran d'accueil. Il est possible d'imprimer le plan et de rechercher un itinéraire à partir de cet écran.

- «Horaires»

Permet d'obtenir le temps d'attente pour les deux prochains passages pour une ligne RATP et un arrêt choisi. Donne accès à la fiche horaire de la ligne et à l'heure des premiers et derniers passages.

- «Paris visite»

Donne accès à des informations thématiques (horaires de fonctionnement des transports, services disponibles, accès aux aéroports, etc.)

- **La tarification, les titres** : on trouve difficilement des informations (partielles) sur le site. **Aucun accès direct, obligation de passer par un moteur de recherche ou «en direct du groupe RATP» !**

- Le site est disponible en français et en anglais

Site IDFM

L'écran d'accueil propose

- La recherche d'itinéraire
- Un menu clair :
- Me déplacer
 - Itinéraires
 - A proximité
 - Info trafic
 - Horaires
- Le Réseau
- Tarifs
- «Itinéraires» propose des trajets mixtes avec possibilité de choisir les modes, les facilités d'accès pendant le trajet, un profil voyageur. Le trajet s'affiche sur plan en parallèle du détail du trajet (distances et heure)
- «A proximité» permet d'afficher le plan de tous les modes de transport à proximité d'une quelconque adresse. **Malheureusement, le positionnement des arrêts bus est erroné !**

- «Info trafic» permet de connaître les perturbations bus par réseau (RATP ou autre) et par ligne.

- «Horaires» permet de connaître l'horaire des deux prochains passages bus à un arrêt d'une ligne bus d'Ile de France (demande inutilement le nom de l'arrêt (redemandé une seconde fois) et du transporteur/réseau). La fiche horaire et le plan de ligne sont proposés.

- «Le Réseau» propose un plan interactif tous modes sélectionnables, **sauf les bus !**

Une multitude de plans est téléchargeable via un lien situé sous le plan réseau, dont des plans par ligne, des plans de secteur, **mais pas de plan des bus Paris !**

- «Titres» donne accès à des informations claires et détaillées sur les tarifs et les titres

- Langue : français ou anglais

ANNEXE 2

Réseau touristique des bus parisiens

FNAUT AUT IDF

ANNEXE 2

Panorama des sections touristiques des lignes de bus parisiennes intra muros

NB : s'agissant de tourisme, la desserte des gares n'est pas mentionnée (voir notre étude 2021)

24 04 2023

Numéro de ligne	Origine - Destination	Section d'intérêt touristique (définie par les noms des arrêts)	Centres d'intérêt	Pôles touristiques desservis (à étudier)
21	Gare Saint-Lazare - Stade Charléty - Porte de Gentilly	Opéra - Luxembourg	Opéra - Palais Royal - Musée du Louvre - Ile de la Cité - Saint-Michel - Notre-Dame - Jardin du Luxembourg , Parc Montsouris	Opéra- Palais-Royal
22	Porte de Saint-Cloud - Gare Saint-Lazare	Trocadéro - Gare-Saint-Lazare	Trocadéro - Etoile - Musée Jacquemart-André - Grands magasins	Trocadéro - Etoile - Gare Saint-Lazare
24	Gare d'Austerlitz -Ecole vénéritaine de Maisons-Alfort	Gare d'Austerlitz - Ministère des finances	Bercy Arena	
27	Gare Saint-Lazare - Porte d'Ivry	Opéra - Luxembourg	Opéra - Palais Royal - Musée du Louvre - Ile de la Cité - Saint-Michel - Notre-Dame - Jardin du Luxembourg	Opéra- Palais-Royal
28	Gare Montparnasse - Porte de Clichy	Gare Montparnasse - Rond-Point des Champs-Élysées	Tour Montparnasse, Champ de Mars, Invalides, Rond-Point des Champs Élysées	Gare Montparnasse, Champ de Mars (Ecole militaire), Rond-Point des Champs -Élysées
29	Gare Saint-Lazare - Porte de Montempoivre	Opéra - (Place de la) Bastille	Opéra, Palais-Royal, Centre Pompidou, Le Marais	Opéra
30	Pigalle (1) - Hôpital Européen Georges Pompidou	Pigalle- Champ de Mars-Tour Eiffel	Pigalle, Parc Monceau, Etoile (Arc de Triomphe), Place du Trocadéro, Champ de Mars, Tour Eiffel	Etoile, Champ de Mars (Tour Eiffel)
32	Porte d'Auteuil - Gare de l'Est	Porte de Passy - Saint-Augustin	Bois de Boulogne - Musée Marmottan-Monet - Maison de Balzac - Trocadéro - Musée Guimet - Musée Galliera - Champs-Élysées	Trocadéro
39	Gare de l'Est - Issy Frères Voisin	Richelieu -Drouot / Quatre septembre - Gare Montparnasse	Palais-Royal, Musée du Louvre, Saint-Germain-des Prés, rue de Rennes, Gare Montparnasse, Porte de Versailles (Parc des expositions)	Gare Montparnasse
40	Montmartre -Le Peletier (ex Montmartrobus)	Saint-Georges -Montmartre	Musée de la vie romantique, Montmartre	
42	Gare-Saint-Lazare - Boulogne- Ile Seguin	Tour Eiffel - Madeleine	Tour Eiffel, Musée du Quai Branly, Rond-Point des Champs Élysées, Concorde, Madeleine	Champ de Mars (Tour Eiffel)
43	Gare du Nord - Neuilly-Bagatelle-Hippodrome de Lonchamp	Etoile - Neuilly Bagatelle	Avenue des Ternes, Bois de Boulogne, Jardin de Bagatelle	Porte Maillot
45	Concorde - Aubervilliers France-Asie	Concorde - Le Peletier	Concorde, Madeleine, Opéra, Le Peletier (2))	
46	Verdun (gare de l'Est) - Château de Vincennes	Porte Dorée - Château de Vincennes	Palais de la Porte Dorée, Parc zoologique, Parc floral, Château et bois de Vincennes	
52	Parc de Saint-Cloud - Opéra, rue Halévy	Etoile - Opéra	Rue du Faubourg-Saint-Honoré, Grands magasins	Etoile. Opéra
58	Châtelet - Vanves-Lycée Michelet	Châtelet - Gare Montparnasse	Châtelet, Saint-Sulpice, Jardin et musée du Luxembourg, Tour Montparnasse	Châtelet, Gare Montparnasse
61	Eglise de Pantin - Gare d'Austerlitz	Quai de la Rapée-Père Lachaise	Cimetière du Père Lachaise	
63	Porte de la Muette - Gare de Lyon	Trocadéro - Jardin des Plantes	Musée Marmottan-Monet - Musée Guimet - Trocadéro - Invalides - Sèvres-Babylone - Saint-Germain-des-Prés -IMA - Jardin des Plantes	Sèvres-Babylone
67	Porte de Gentilly- Palais Royal	Buffon- La Mosquée - Palais-Royal	Jardin des plantes, Museum d'histoire naturelle, institut du monde arabe, Ile Saint-Louis, Quais rive droite, Le Marais, Châtelet, Palais-Royal	Châtelet, Palais-Royal
68	Place de Clichy - Châtillon-Montrouge	Opéra-Denfert-Rochereau	Opéra, Grands-magasins, Palais-Royal, Musée d'Orsay, Sèvres-Babylone, Cimetière Montparnasse, Fondation Cartier, Catacombes	Opéra- Palais-Royal
69	Gambetta-Japon - Champ de Mars	Bastille - Champ-de-Mars	Cimetière du Père-Lachaise, Le Marais, Châtelet, Musée du Louvre, Musée d'Orsay, Invalides	Châtelet, Champ de Mars
70	Suresnes-de Gaulle - Hôtel-de-Ville	Sèvres-Babylone - Hôtel de Ville	Musée Marmottan-Monet, Sèvres Babylone, Saint-Sulpice, Saint-Michel, Châtelet	Châtelet, Sèvres-Babylone
72	Porte-de-Saint Cloud-Gare de Lyon	Pont-Mirabeau - Quai de la Rapée	Rive droite de la Seine, Maison de Balzac, Trocadéro, Tour Eiffel, Musée d'art moderne, Palais de la découverte, Petit-Palais, Concorde, Musée du Louvre, Châtelet, Le Marais, Port de l'Arsenal	Châtelet, Tour Eiffel
73	La Garennes-Colombes- Musée d'Orsay	Etoile-Musée d'Orsay	Champs-Élysées, Concorde, Musée d'Orsay	Porte Maillot, Etoile
75	Panthéon - Porte de Pantin	Panthéon - Jules-Ferry (Canal Saint-Martin)	Panthéon, Notre-Dame, Centre Pompidou, Le Marais, Canal Saint-Martin	Châtelet
82	Neuilly (Hôpital américain) - Luxembourg	Iéna - Luxembourg	Porte Maillot, Palais des Congrès, Musée Guimet, Champ de Mars, Invalides, Montparnasse, Jardin du Luxembourg	Champ de Mars, Gare Montparnasse
83	Porte d'Ivry - Invalides	Invalides - Observatoire Port - Royal	Invalides, Rive gauche, Luxembourg	Sèvres-Babylone
84	Panthéon - Levallois-Alsace	Panthéon - Courcelles	Panthéon, Luxembourg, Saint-Sulpice-Sèvres-Babylone, Musée d'Orsay, Concorde, Madeleine, Saint-Augustin, Parc Monceau	Sèvres-Babylone
85	Saint-Ouen-les-Docks - Châtelet	Marché aux puces - Châtelet	Marché aux puces, Montmartre, Bourse de commerce, Musée du Louvre	Châtelet
86	Champ de Mars - Demi-Lune-Parc zoologique	Champ-de-Mars - Bastille	Tour Eiffel, Sèvres-Babylone, Saint-Germain des Prés, Institut du monde arabe, Ile Saint-Louis	Bastille
87	Invalides - Porte de Reuilly	Invalides - Bastille	Invalides, Quais de Seine, Musée d'Orsay, Saint Germain des Prés, Odéon, Institut du Monde arabe, Bastille	Bastille
92	Gare-Montparnasse - Porte de Champerret	Etoile - Gare Montparnasse	Champ de Mars (Ecole militaire), Invalides	Champ de Mars, Etoile, Gare Montparnasse
94	Gare-Montparnasse - Pont de Levallois	Sèvres-Babylone- Gare Saint-Lazare	Concorde- Champs-Élysées -Madeleine, Grand magasins	Gare-Montparnasse
95	Gare Montparnasse - Porte de Montmartre	Gare-Montparnasse -Damrémont-Caulaincourt	Rue de Rennes, Saint-Germain des Prés, Opéra, Grands magasins, Montmartre (cimetière)	Gare Montparnasse, Opéra
96	Gare Montparnasse - Porte des Lilas	Gare Montparnasse-Oberkampf	Rue de Rennes, Saint-Germain des Prés, Saint-Michel, Châtelet, Le Marais	Gare Montparnasse, Châtelet
244	Porte Maillot -Rueil-Malmaison RER	Porte-Maillot- Pont de Suresnes	Jardin d'acclimatation, Fondation Louis Vuitton, Bois de Boulogne	

(1) : prolongation à Anvers à l'étude

(2) : correspondance avec la ligne 40 pour Montmartre

ANNEXE 3

Dans la peau d'un touriste : impressions de parcours dans les zones touristique desservies par les bus parisiens.

Sauf mention contraire, les parcours ont été effectués entre octobre 2022 et mars 2023

21 Ligne 21 (Gare-Saint-Lazare – Stade Charléty, Porte de Gentilly)

Parcours St-Michel-Opéra

Le bus est ralenti par la circulation entre rue du Louvre et Palais-Royal.

Les modifications de parcours peuvent désorienter les touristes qui ne sont pas au fait des expérimentations conduites par les mairies d'arrondissement. Ainsi dans le 9ème. Le plan de la ligne sur le site RATP donne pour parcours rue d'Amsterdam dans le sens nord-sud et rue de Mogador - rue de Clichy dans l'autre sens.

Un nouveau plan de la ligne donne pour parcours à partir du 1^{er} mars 2023 par la rue de St-Péters-

bourg- rue de Rome dans un sens et maintien du trajet par la rue Mogador- rue de Clichy dans l'autre sens. Il y a plus de 500 m en ligne directe entre les deux sens de circulation.

Information statique aux arrêts :

- Opéra : pas d'abribus, ni banc
- Luxembourg : sans abribus, ni banc. Pas d'information en temps réel sur le poteau.
- Les Ecoles : sans abribus, ni banc.
- Louvre-Rivoli : sans abribus, ni banc.

Information à bord : tout fonctionne.



Cohabitation entre le 21, bus régulier et un bus touristique Tootbus, rue Auber



Le 21 sur la place Saint-Michel desservant un arrêt avancé

22 Ligne 22 Porte de Saint-Cloud - Gare Saint-Lazare

Parcours Etoile – Radio-France

Le parcours est surtout marqué par la place de l'Etoile et l'Arc de Triomphe avec une vue sur la Défense dans un sens et les Champs-Élysées sur l'autre.

Information à bord

L'écran bus fonctionnait mais pas l'audio qui était décalé d'une station (il donnait l'info sur l'arrêt précédent).

Information statique aux arrêts :

Aux arrêts Les Vignes-Boulaivillers, Assomption-France, il n'y a ni abribus, ni banc.



Charles de Gaulle Etoile, avenue Hoche, absence d'abribus à cet arrêt très touristique commun aux lignes 22 et 52

27 Ligne 27 (Gare-Saint-Lazare - Porte d'Ivry) :

Parcours Opéra-saint-Michel

Ce parcours via le Louvre est éminemment touristique. Il emprunte l'avenue de l'Opéra, passe les guichets du Louvre puis longe la Seine jusqu'au Pont Saint-Michel.

Seule critique : l'état de la chaussée qui provoque des vibrations très importantes et rend le trajet parfois inconfortable, en particulier devant le Louvre et sur le quai du Louvre.

Nous avons noté une annonce sonore au niveau de l'arrêt Sainte-Chapelle : « descendre ici pour aller à Notre-Dame ». A défaut d'un parc de bus permettant d'afficher des annonces détaillées (comme les Lumiplan équipant les bus Heuliez 100% électriques), ce genre d'initiative serait à systématiser lorsque les points d'intérêt touris-

tiques ne sont pas situés à proximité immédiate des arrêts.



Le 27 place du Carrousel

28 Ligne 28 (Porte de Clichy – Gare Montparnasse)

1- Parcours Ecole Militaire – Gare Montparnasse

Quasiment doublée par la ligne 92, cette ligne a un trafic faible sur cette section.

Aucune indication touristique particulière n'est donnée.

Il existe une particularité dans la desserte à proximité de la gare Montparnasse : alors que dans le sens Gare-Montparnasse – Porte de Clichy, l'arrêt **Montparnasse-Alençon**, partagé avec les lignes 82, 89 et 92, est desservi, il n'en est pas de même dans l'autre sens. Il existe donc une solution de continuité entre les arrêts Maine-Vaugirard et Montparnasse-rue de l'Arrivée. Il est vrai que ce dernier est situé à proximité de Montparnasse-Alençon.

Si le plan de la ligne 28 sur le site RATP donne une information correcte, il n'en est pas de même pour le **plan « secteur 2 / Paris avec rues »** disponible en station qui laisse penser que le 28 dessert bien l'arrêt Montparnasse-Alençon. Afin de pallier cette anomalie, ledit plan pourrait être enrichi d'éclatés pour clarifier les itinéraires des bus dans les zones denses, dans tous les cas où cela est nécessaire (notamment dans le secteur

Opéra-Saint-Lazare où ce plan est très difficilement lisible).

2- Parcours Invalides–place de Finlande – Montparnasse :

L'écran du bus ne donnait pas les infos actualisées (arrêts et terminus). L'audio fonctionnait.



Le 28 a son terminus gare Montparnasse

30 Ligne 30 : Place Pigalle- Hôpital européen Georges Pompidou

Parcours Place de Clichy - Trocadéro

Pour rappel : dans le cadre du réaménagement de la Place Pigalle, l'AUT-FNAUT Ile-de-France a émis un avis en date du 19 janvier 2021 (Annexe 11) soulignant l'intérêt touristique de cette ligne et appuyant le projet de reporter le terminus à Anvers.

A ce jour, ce projet ne semble pas avoir abouti.

Information statique aux arrêts :

- Place de Clichy : les horaires sur le mât sont éteints
- Turin-Batignolles : pas d'abribus, ni banc
- Ternes : pas d'abribus, ni banc

Information à bord :

Tout fonctionne



Le 30 sur le pont d'Iéna en direction de la Place Pigalle

39 Ligne 39 (Gare de l'est – Issy Frères Voisin)

Parcours Rennes-Littré

Le parcours n'est pas sans intérêt touristique, notamment en passant à Saint-Germain des prés. Il traverse la Seine avec de belles vues des deux côtés tant vers l'Île de la Cité que vers le musée d'Orsay. Le bus traverse ensuite la place du Carrousel (musée du Louvre).

L'écran intérieur fonctionnait mais pas l'audio sur une partie du trajet.

Aux arrêts Musée du Louvre, Sainte-Anne-Petits-Champs, il n'y avait ni abribus, ni banc.



Arrêt sans confort place du Carrousel



Rue de Rennes, entre Montparnasse et Saint-Germain-des-Prés avec la tour en arrière-plan pour ce bus 39

Parcours Mairie du 18ème - Le Peletier

La ligne relie la mairie du 18^e (Jules Joffrin) à la station de métro Le Peletier (rue Lafayette).

Compte tenu de la géographie des lieux, le tracé du tronçon nord (entre la Mairie du 18^e et la Place Pigalle) s'apparente à celui d'une « traverse ». La ligne revêt un double caractère :

- Desserte locale au profit des riverains montmartrois (en particulier pour faire leurs courses),
- Desserte touristique

Cette ligne, dénommée autrefois Montmartrobus, a été prolongée de Pigalle à Le Peletier dans le cadre du Grand Paris des Bus. Ce terminus situé rue La Fayette, permet une seule correspondance avec une ligne de bus (45). Il semblerait judicieux de prolonger cette ligne au moins jusqu'à l'Opéra pour renforcer son attrait auprès des touristes.

Il s'agit en fait d'un cas d'école :

- Dans ce secteur encombré, les concepteurs du Grand Paris des bus ont pris le parti de limiter au maximum les lignes empruntant la rue La Fayette. Cependant, à défaut de la mise en place d'un plan de circulation ambitieux, la circulation reste chaotique dans le secteur Trinité-Saint-Lazare, ce qui pourrait

rendre aléatoire la réalisation d'un tracé empruntant les rues de Châteaudun, de la Chaussée d'Antin et le Boulevard des Italiens jusqu'à l'Opéra ou encore d'une boucle desservant la gare Saint-Lazare, les rues du Havre et Auber pour revenir rue Lafayette, le terminus Place de l'Opéra pouvant se situer de préférence sur le terre-plein devant l'Opéra.

- En outre, il convient de rappeler que certaines clientèles touristiques, asiatiques, en particulier, absentes en ce moment du fait de la pandémie, sont habituées à accéder aux grands magasins en car, ce qui contribue à encombrer la rue de la Chaussée d'Antin qui est déjà très circulée.

- Cela étant rappelé, il semblerait légitime, dans le cadre d'une politique de promotion de l'usage de l'autobus à des fins touristiques, de disposer d'une ligne reliant directement les deux grands pôles que sont Montmartre et l'Opéra avec un matériel suffisamment attractif pour constituer une alternative aux cars touristiques. Il faudrait sans doute que la Ville de Paris mette en oeuvre une politique volontariste pour limiter dans cette dernière zone la circulation des véhicules individuels.



Le Montmartrobus dans les petites rues du quartier



Parcours : Odéon – gare Montparnasse

Changement de bus à Guynemer-Vavin. Le bus à prendre est présent. Opération rapide.

Information statique aux arrêts :

- Bréa – Notre-Dame es Champs : sans abribus, ni banc
- Vavin : écran et mat éteints
- Montparnasse – rue du Départ : sans abribus, ni banc. Abribus non nécessaire mais un banc devrait être posé.

Information à bord

Ecran interne ne donne ni les arrêts, ni le terminus. Audio absent.



Arrêt Montparnasse rue de l'Arrivée commun aux lignes 58, 92 et 91 : si le bâtiment offre une protection contre les intempéries, un banc public améliorerait l'attente à cet arrêt très fréquenté à la montée.

Parcours Trocadéro - Odéon

De Concorde à St-Germain-des-Prés, le couloir de bus n'est pas assez large pour permettre aux bus de doubler en sécurité les vélos, ce qui retarde les bus. Il faudrait l'élargir.

Bus partiel (Odéon, manifestation).

Information statique aux arrêts :

- St-Germain-des-Prés : dysfonctionnement de l'écran.
- Seine-Buci : idem

Information à bord :

L'écran n'indique pas les arrêts, ni le terminus. L'audio ne fonctionne pas.

1- Parcours Denfert-Rochereau – place de Clichy

Le site de la RATP donnait une durée de parcours d'une heure. Il a été réalisé en 29 mn (20 h – 20 h 29).

Information statique aux arrêts :

- Rue du Bac-René Char : pas d'abribus, ni banc
- Pont Royal – quai Voltaire : sans abribus, ni banc
- Pyramide – St-Honoré : sans abribus, ni banc. L'abribus n'est pas nécessaire, mais il

faudrait un banc

- Trinité : sans abribus, ni banc
- Liège : sans abribus, ni banc

Information à bord :

Tout fonctionne

2- Parcours Louvre – Denfert-Rochereau

- Carrefour St-Germain-Raspail. Les bus bénéficient boulevard Saint-Germain d'un feu avancé mais peuvent perdre le gain procuré par cet aménagement quelques mètres plus loin au feu installé au carrefour Raspail - Paul-

Louis Courier. Une coordination de ces feux serait souhaitable.

- Sur certaines sections du boulevard Raspail, le marquage du couloir de bus est peu visible.

Information statique aux arrêts :

- Rue du Bac-René Char : pas d'abribus, ni banc
- Vavin : écran éteint
- Raspail-Edgard-Quinet : écran éteint
- Victor Considérant : écran éteint

Information à bord :

Tout fonctionne



Le 68 devant le musée d'Orsay

72 Ligne 72 : Porte de Saint-Cloud – Gare de Lyon maison de la RATP

Parcours Radio-France - Port de l'Arsenal

Cette ligne est sans doute l'une des plus touristiques du réseau. Sur la plus grande partie du trajet dans Paris, elle suit la Seine avec des vues sur les plus beaux monuments de la capitale, les plus réputées. La mauvaise qualité de la chaussée dégrade malheureusement le confort de ce beau voyage dans un autobus régulier.

Information à bord

La station RER Avenue du Président Kennedy – Maison de Radio-France n'était pas signalé sur le plan dans le bus, ni sur l'écran, ni en audio.

Information statique aux arrêts :

Arrêts Sully-Morland, Pont Henri IV, pont Charles-de-Gaulle – Van Gogh, il n'y a ni abribus, ni banc



28 décembre 2022 (vacances de Noël) : grande affluence de touristes malgré le froid et la pluie pour prendre le 72 à l'arrêt Pont d'Iéna



Devant le musée de la Marine, place de la Concorde. Un parcours époustoufflant pour 2,50 €

73 Ligne 73 (La Garenne-Colombes- Musée d'Orsay) :

Cette ligne longe le Bois de Boulogne dans Neuilly-sur-Seine puis parcourt la « magistrale » ouest-est jusqu'au Pont de la Concorde. Elle est la seule du réseau à parcourir dans sa totalité l'avenue des Champs-Élysées. Il est assez curieux de constater que sa fréquentation par les touristes est modeste alors qu'ils semblent préférer emprunter la ligne 1 du métro ou les bus touristiques.

Il est vrai que les arrêts sont dépourvus d'abribus dans la partie haute de l'avenue et, qu'à bord, aucune information spécifique n'est donnée aux touristes.

A la date du parcours, l'avenue des Champs -Élysées était en plein chantier de réaménagement, ce qui ne permettait pas d'assurer une information optimale sur les arrêts.



Le 73 est l'unique ligne de bus de jour à desservir les Champs-Élysées

75 Ligne : 75 Panthéon - Porte de Pantin

Parcours : Panthéon - Jules-Ferry (Canal Saint-Martin)

Fonctionnement et aménagement de la ligne :

- Le terminus Panthéon est situé assez loin rue Saint-Jacques (environ 80 m de la rue Soufflot) alors que le bus repart en contournant le monument par la place.
- Le tracé de la ligne est particulièrement sinueux et dissocié sur la rive gauche et à la traversée de l'île de la Cité

Information statique aux arrêts :

- Arts et Métiers : sans abribus, ni banc.
- Coutellerie : sans abribus, ni banc.
- Petit Pont : sans abribus, ni banc.
- St-Jacques – St-Germain : sans abribus, ni banc.

Information à bord :

Tout fonctionne



Le 75 longe le canal Saint-Martin

Parcours : Marché aux Puces – Châtelet

Le temps de parcours annoncé par le site de la RATP (52 minutes) a été tenu (15 h 25 – 16 h 22).

Constats et suggestions

- Le couloir de bus sous le boulevard Périphérique au niveau de l'arrêt Michelet-Rosiers n'est pas respecté ce qui retarde les bus. En outre, l'environnement dégradé de cet arrêt est peu compatible avec une fréquentation touristique
- Dans le sens Nord-Sud, le bus circulant dans la rue Hermel, tourne à gauche (au niveau de la mairie du 18^e) dans la rue Ramey. Celle-ci fait un coude à droite qui permet à une voiture de se garer en pensant ne pas bloquer la circulation alors qu'elle ne permet pas au bus de passer. Un avancement minime du trottoir supprimerait cette difficulté.
- Dans ce sens, le bus effectue un détour important en quittant la rue de Clignancourt pour emprunter la rue Christiani, le boulevard Barbès puis le boulevard de Rochechouart. Outre l'allongement de parcours de 250 m (620 m contre 370 m), ce tracé est plus pénalisant car il comporte quatre feux alors qu'il n'y en a pas dans la rue de Clignancourt. Une étude devrait être menée pour que les bus puissent circuler rue de Clignancourt dans les deux sens. S'il s'avérait que le croisement des bus constitue un problème, dans la mesure où il n'y a que cette ligne, la création d'un refuge pourrait permettre ce croisement au milieu du trajet.
- L'arrêt « Muller » est situé au plus près de la basilique du Sacré-Cœur et permet une approche originale de la butte (moyennant il est



Ligne 85, arrêt rue des Rosiers à Saint-Ouen : la desserte du marché aux puces est optimale mais l'attente est peu confortable

vrai l'emprunt d'escaliers). Une signalisation spécifique dans les bus pourrait être mise en place.

Information statique aux arrêts :

- Marché aux puces : sans abribus, ni banc.
- Michelet-Rosiers : sans abribus, ni banc. L'abribus n'est pas obligatoire mais un banc devrait être posé.
- Albert Kahn : sans abribus, ni banc.
- Jules Joffrin : sans abribus, ni banc.
- Marcadet : sans abribus, ni banc.
- Custine Ramey : sans abribus, ni banc.
- Muller : sans abribus, ni banc.
- Trudaine : sans abribus, ni banc. C'est d'autant moins compréhensible que l'espace ne manque pas pour implanter un abribus. Il s'agit d'un arrêt qui peut intéresser la clientèle touristique (proximité d'Anvers-Montmartre).

Parcours Sully-Morland – Saint-Michel

Pas de remarque. Tout fonctionnait.



Ce trajet offre une belle vue sur la cathédrale

1- Parcours Mairie du 14^e -Alma -Marceau**Information statique aux arrêts :**

- Montparnasse : écran éteint. Le bureau d'information a été fermé au public.
- Rue du Départ : pas d'abribus, ni banc

Information à bord :

Tout fonctionne

2- Parcours Mairie du 14^e -Alma -Marceau

Le Lumiplan transversal au centre de la voiture affiche à l'arrêt Invalides un pictogramme sur fond marron pour indiquer le monument selon la convention graphique utilisée pour la signalisation touristique.

Cette excellente initiative n'est toutefois pas dupliquée à l'arrêt Ecole Militaire alors que le Champ de Mars est tout proche. On pourrait également afficher ce type d'information aux arrêts suivants

(Bosquet-Grenelle et Bosquet Saint-Dominique) compte tenu de leur proximité avec la Tour Eiffel mais aussi à Bosquet-Rapp situé à proximité du Musée du Quai Branly.



Arrêt Ecole militaire

Parcours Gare Montparnasse – place de Clichy

La ligne a été détournée par la rue de Saint-Pétersbourg et la rue de Rome, il en résulte un allongement de parcours de 300 m environ (1 km via la rue d'Amsterdam, 1,3 km actuellement). L'avantage du détour est de réassocier les lignes de bus mais il supprime la desserte de plain-pied de la gare Saint Lazare, rue d'Amsterdam

Les difficultés de circulation rue Saint-Lazare (entre la rue de Rome et la rue du Havre) allongent leurs temps de parcours. Compte-tenu du grand nombre de lignes de bus (15), on pourrait envisager de réserver deux des trois voies aux bus pour circuler et desservir les arrêts.

Information statique aux arrêts :

- Rennes-Littré : infos horaires données fausses (prochain bus 11 mn) alors qu'il est

à l'arrêt. Défaut de prise en compte de ce bus.

- Rue Bonaparte : pas d'abribus, ni banc
- Pyramides : écran éteint
- Opéra : pas d'abribus, ni banc
- Saint-Lazare-Rome : l'arrêt impose un trajet à pied pour se rendre à l'entrée du métro (200 m). En revanche, il permet un accès de plain-pied aux quais de la gare (au moins du secteur banlieue dans le sens sud-nord avec contrôle automatique des billets) comme c'était le cas rue d'Amsterdam dans le sens nord-sud avant détournement des bus au profit des vélos. **On peut ainsi aller de la gare Montparnasse à la gare Saint-Lazare en empruntant cette ligne sans monter une seule marche ni traverser une rue.**



Parcours magique pour cette ligne exploitée en bus articulé

Information statique aux arrêts :

- Bucarest : pas d'abribus, ni banc
- Place de Clichy : pas d'abribus, ni banc
- Sur l'ancien parcours par la rue d'Amsterdam, les arrêts place de Clichy et Liège ne sont pas neutralisés par un moyen ad-hoc indiquant, y compris à distance, qu'ils ne sont plus en service.

Information à bord :

Au début, l'écran n'indique ni les arrêts, ni le terminus. A partir du Pont du Carrousel : remise en marche des infos correctes sur ce bus.



96

Ligne : 96 Gare Montparnasse - Porte des Lilas

1- Parcours : Châtelet - Filles du Calvaire

Informations statiques aux arrêts

- Rue de Jouy : sans abribus, ni banc (en travaux)
- Place des Vosges : sans abribus, ni banc.

Information à bord :

Tout fonctionne

2 - Parcours : Montparnasse - Odéon

Le bus est limité à Odéon (manifestation).

Information statique aux arrêts :

- Gare Montparnasse : l'écran ne donne

pas d'infos

- Michel Debré : sans abribus, ni banc
- Bonaparte – St-Germain : sans abribus, ni banc



Terminus, gare Montparnasse

ANNEXE 4

Etude du pôle Bastille

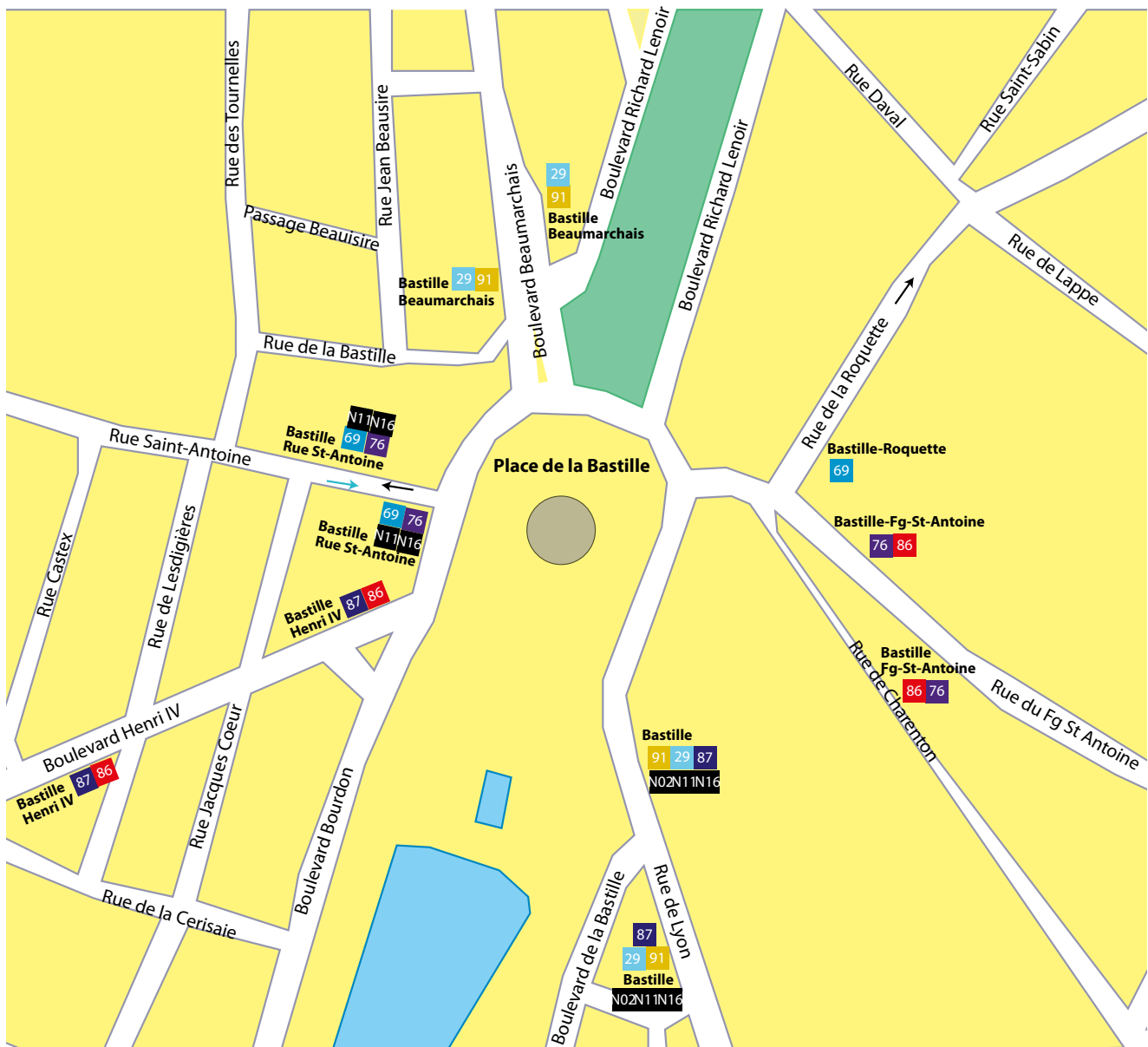
Situation

La Place de la Bastille est en quelque sorte la porte orientale du Marais, quartier éminemment touristique et très fréquenté, de jour comme de nuit. Sa partie est (rues de la Roquette, de Lappe, etc.) connaît également une fréquentation nocturne intense. En outre, le 11e arrondissement dispose d'un parc important de locations touristiques de longue durée qui alimente un gisement de touristes usagers potentiels des transports collectifs.

Cette place a fait récemment l'objet d'un réaménagement complet qui a supprimé la circulation annulaire et a permis de créer un vaste espace piétonnier ouvrant sur le port de plaisance de Paris Arsenal. L'Opéra de Paris Bastille domine la place.

Concernant le sujet qui nous occupe, le réaménagement implique que toutes les lignes de bus fassent le tour au moins partiel de la place alors qu'auparavant, plusieurs d'entre elles (69, 76, 86, 87) pouvaient « couper au plus court » en suivant le sens giratoire tout au moins dans le sens ouest-est. Il faut rappeler également que le 91, rebaptisé imprudemment « bus des gares », n'y a plus son terminus depuis qu'il a été prolongé à la gare du nord.

Ce réaménagement est censé assurer la fluidité de la circulation mais la pratique de nombreux automobilistes de s'avancer sur la place sans être sûr de pouvoir la quitter à temps provoque des encombrements, notamment au débouché des boulevards Beaumarchais et Richard Lenoir. Il en est de même à l'intersection de la rue de



Lyon et du Boulevard de la Bastille : les véhicules provenant de cette voie ne peuvent pas toujours dégager l'intersection car ils sont gênés par les véhicules arrêtés aux feux de circulation devant l'Opéra. Cette situation bloque régulièrement la circulation du 91 se dirigeant vers la gare de Lyon.



Flux de véhicules en provenance du boulevard de la Bastille gênant la circulation en sens inverse rue de Lyon, en particulier le 91 (dit « bus des gares »)

Nous avons maintes fois déploré l'inaction des services de police devant cette situation mais il semble que ces derniers préfèrent l'autorégulation qui alimente cependant les critiques partiellement injustifiées sur le réaménagement de la place.

Toutefois, nous rappellerons que les bus circulant Boulevard Beaumarchais vers la place (29 et 91) bénéficient d'une avance de phase des feux de signalisation, ce qui leur permet une approche plus rapide du centre de la place en direction de la rue de Lyon.



Le 91 arrivant sur la place de la Bastille après avoir bénéficié d'un feu avancé sur le boulevard Beaumarchais

Desserte par les transports en commun :

Ce carrefour est à la croisée des lignes de métro 1, 5, et 8.

La desserte par autobus est abondante. Toutes les lignes assurent une desserte diamétrale. Les lignes 29 et 69 sont dissociées à leur approche de la place.

Implantation des arrêts de bus :

Certains arrêts sont implantés relativement loin de la place :

- Rue du Faubourg Saint-Antoine (arrêt « Bastille- Saint-Antoine » des lignes 76 et 87 en direction de l'est),
- Boulevard Beaumarchais (arrêt « Bastille-Beaumarchais » des lignes 29, 69, 91 vers la place),
- Boulevard Henri IV (arrêt « Bastille- Henri IV » des lignes 86 et 87).

D'autres sont dépourvus d'abribus :

- Ligne 69 : arrêt « Bastille-Roquette » rue de la Roquette vers le centre de la place,
- Lignes 76 et 86 : arrêt « Bastille – Saint-Antoine vers le centre de la place.

Information :

La salle du guichet du métro, côté rue Saint-Antoine bénéficie d'un Zenway alors que celle située à l'opposé (côté Faubourg Saint-Antoine et Opéra) en est dépourvue.

L'abribus situé à l'arrêt « Bastille », commun aux lignes 87 et 91 devant l'opéra, comporte un mât muni de deux cartouches pour la ligne 87 (« Jus-





Un abribus serait le bienvenu rue de la Roquette et rue du Faubourg-Saint-Antoine

sieu-Minéraux » qui est un terminus partiel et « Invalides », terminus normal de la ligne). L’affichage RATP étant muet sur les conditions de desserte de la ligne, l’usager est tenu dans l’ignorance des conditions de desserte (en outre, le jour de notre visite, l’affichage numérique sur le mât était hors service).

Signalisation :

Hormis les plans disponibles sur les abribus, il n’existe aucun plan de situation en surface. Les panneaux indiquant les curiosités touristiques sont disposés de façon aléatoire et semblent parfois très anciens.



La double indication pour le 87 est peu compréhensible

Numéro de ligne	Section d’intérêt touristique (nom des arrêts) des lignes mentionnées en annexe 2
29	Opéra - Bastille
69	Bastille - Champ-de-Mars
76	
86	Champ-de-Mars – Bastille
87	Invalides - Bastille
91	

Sécurité des piétons :

Les pistes bidirectionnelles situées sur les Boulevards Bourdon et de l' Arsenal sont indépendantes de ces deux voies. Elles n'ont pas été pourvues de feux tricolores (et de boîtiers « passage piétons ») à l'approche de la place. Par conséquent, les piétons empruntant successivement le passage protégé sur voie circulée avec les véhicules arrêtés au feu rouge peuvent être surpris par les vélos circulant sur la piste bidirectionnelle qu'ils doivent traverser pour rejoindre le centre de la place.



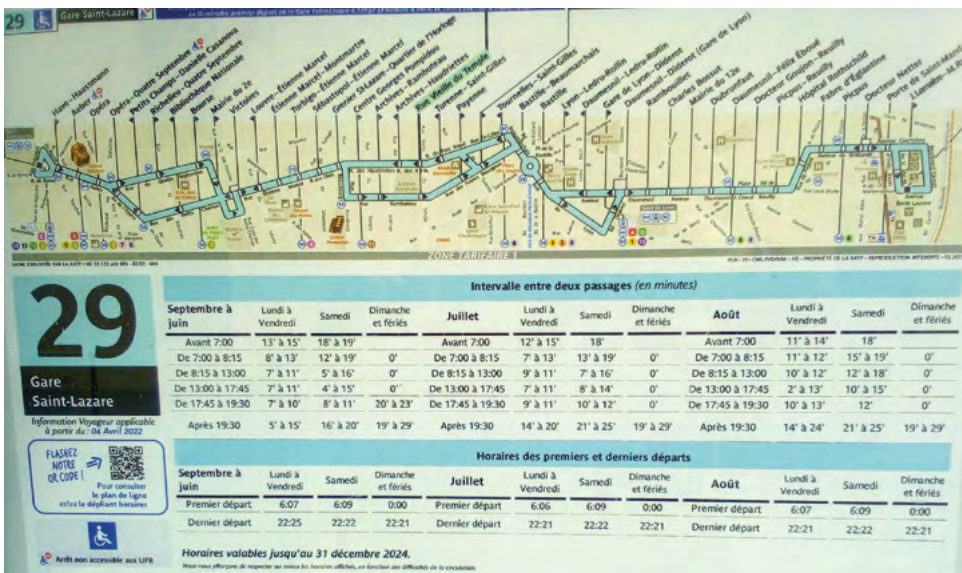
Rue de Lyon piste cyclable sans feux



Le 29 traverse le Marais (tant bien que mal en empruntant des rues étroites). Il est vu ici place des Vosges à l'approche du boulevard Beaumarchais



Dans le Marais, le service du 29 est suspendu les dimanches et jours fériés jusqu'à 19h30



Dans le Marais, le service du 29 est suspendu les dimanches et jours fériés du fait des difficultés de circulation

ANNEXE 5

Champ de Mars, Tour Eiffel, Trocadéro

Situation :

Ces sites « phares » du tourisme parisien fonctionnent en symbiose. En effet, les visiteurs admirant la perspective depuis le parvis des Droits de l'Homme, au pied du Palais du Trocadéro, rejoignent naturellement le Champ de Mars pour se rapprocher de la Tour Eiffel (et inversement).

Cet ensemble est très fréquenté de jour comme de nuit, ce qui n'est pas sans poser de sérieux problèmes de sécurité publique du fait des trafics divers (dont des jeux d'argent) et du racolage par les conducteurs de « tuk-tuks » non autorisés qui s'y déroulent activement.

Desserte par les transports en commun :

Trois stations de métro sont utilisées par les touristes : Bir-Hakeim (ligne 6), Trocadéro (lignes 6 et 9) et Ecole militaire (ligne 8). En revanche, la station Champ de Mars-Tour Eiffel (ligne RER C)

ne semble pas connaître un trafic touristique important.

Il faut rappeler que la station Champ de Mars (ligne 8) reste fermée depuis le 2 septembre 1939 (sic). Cette décision, prise alors par mesure d'économie, également justifiée par l'exploitant par la trop grande proximité des stations encadrantes (Ecole Militaire et La Motte-Piquet-Grenelle), mériterait cependant d'être réévaluée. En effet, la réouverture de cette station (au moins partiellement, comme ce fut le cas de plusieurs autres telles que Liège ou Rennes, finalement réouvertes pendant toute la durée du service) serait susceptible de faciliter la desserte de cette zone, notamment à l'occasion des nombreux événements qui se déroulent sur le Champ de Mars. Il faut observer, à l'appui de cette suggestion, que les espaces de circulation de la station de métro Ecole Militaire sont assez contraints et que l'accès à la station Champ de Mars est conservé.





Accès à la station Champ de Mars inutilisé (sauf par les graffeurs) depuis le 2 septembre 1939

L'AUT a émis un avis en novembre 2021 dans le cadre de la Procédure de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE), sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public sur le projet d'aménagement du site Tour Eiffel (annexe 12).

Bien que ce projet ait été abandonné, nous considérons qu'un certain nombre de nos remarques restent d'actualité.



Ainsi, pour ce qui concerne la **Place du Trocadéro**, il serait souhaitable :

- D'implanter les arrêts au plus près des bouches de métro. Avenue Paul Doumer, les arrêts « Scheffer » des **lignes 22 et 32** mériteraient d'être complétés par un arrêt au niveau du Musée de l'homme.
- Que la **ligne 30** marque également l'arrêt Trocadéro avenue du président Wilson actuellement desservi par les lignes 32 et 63, l'arrêt existant avenue Kléber étant maintenu (et renommé). Cet aménagement permettrait de réduire les traversées piétonnes et renforcerait l'intérêt touristique de la ligne.
- D'ériger, avenue du président Wilson à proximité de l'arrêt Trocadéro, une éco-station bus à vocation touristique (renseignement des usagers et vente de titres de transport) qui permettrait aux usagers d'éviter de descendre dans la salle d'échanges de la station Trocadéro, souvent saturée, notamment en cas de mauvais temps, pour acheter des titres de transport ou pour se renseigner.

Signalisation :

Si les informations touristiques sont présentes dans les stations de métro (les stations Trocadéro et Ecole Militaire sont pourvues de Zenways), il n'en est de même en surface. Hormis les plans disponibles sur les abribus (quand les arrêts en sont pourvus) aucun plan n'est disponible dans la zone. Des panneaux indicateurs d'un autre âge subsistent cependant.

Numéro de ligne	Section d'intérêt touristique (nom des arrêts) des lignes mentionnées en annexe 2
22	Porte de Saint-Cloud - Gare Saint-Lazare
32	Porte de Passy - Saint-Augustin
63	Trocadéro - Jardin des Plantes
Desserte de l'ensemble de la zone	
30	Pigalle - Champ de Mars
Secteur Champs de Mars - Tour Eiffel	
42	Tour Eiffel - Madeleine
69	Bastille - Champ de Mars
72	Pont Mirabeau - Quai de la Râpée
82	Iéna - Luxembourg
86	Champ de Mars - Bastille
Secteur Ecole militaire	
28	Gare Montparnasse - Rond-Point des Champs-Élysées
92	Sèvres-Babylone - Hôtel de Ville



Pont d'Iéna : la foule doit emprunter la chaussée à ses risques et périls. Il n'y a apparemment pas d'usagers attendant le 30 ou le 82 à l'arrêt Tour Eiffel mais peut-être sont-ils « noyés dans la masse » ?



Indications pour traverser en sécurité l'Avenue du président Wilson afin de rejoindre le Trocadéro : sont-elles compréhensibles par tous les touristes ?

Sécurité des piétons :

- Place du Trocadéro, la traversée piétonne de l'avenue Paul Doumer mériterait d'être sécurisée en créant un îlot central. La suggestion (matérialisée actuellement par un panneau en français, côté cimetière de Passy) d'emprunter les couloirs de métro pour traverser est en effet peu incitative et incompréhensible par les non francophones.

- Sur le Pont d'Iéna, l'installation de stands sur le trottoir côté amont pendant la période de fin d'année rend la circulation des piétons particulièrement difficile compte tenu de son intensité. Elle pourrait même se révéler dangereuse du fait de la circulation automobile. Cette situation rend particulièrement inconfortable l'attente des bus 30 et 82 à l'arrêt Tour Eiffel qui, curieusement, est implanté sur le pont.



Panneau d'un autre âge avenue de La Motte-Piquet au débouché de la station Ecole Militaire



Arrêt Varsovie (commun aux lignes 30 et 82) : bien qu'étant signalé comme accessible, cet arrêt le long d'un trottoir trop étroit ne permet pas l'accès aux fauteuils roulants si le bus ne respecte pas le repère jaune au sol



ANNEXE 6 Etude de pôle Châtelet

Situation :

Cette place est en fait un carrefour qui commande une zone s'étendant jusqu'à l'Hôtel de Ville, les quais de Seine et la rue de Rivoli, voire en continuité les Halles.

Les attractions touristiques sont nombreuses et variées : Centre Georges Pompidou, bords de Seine, proximité des Iles de la Cité et Saint-Louis. Une vaste zone commerciale s'étend sur toute la rue de Rivoli incluant le Bazar de l'Hôtel de Ville.

La circulation automobile reste intense et l'impor-

tante circulation cycliste se veut un témoignage de l'action municipale en faveur des modes dits doux (un compteur situé Place de l'Hôtel de Ville permet de mesurer le trafic).

Desserte par les transports en commun :

L'ensemble «Châtelet-Les Halles» est au coeur du dispositif de transport en région parisienne.

Les deux lignes de RER A et B s'y croisent ainsi que les lignes de métro 1 et 4. En outre, le site est desservi par les lignes transversales 7 et 14 ainsi que par la ligne 11 qui y a son terminus.



L'ensemble Châtelet-les Halles comporte non moins de dix-neuf accès au métro regroupés en trois pôles.

La desserte par autobus est très importante. Elle se caractérise par des itinéraires dissociés aussi bien dans le sens sud-nord que dans le sens est-ouest ce qui ne facilite pas l'orientation des usagers peu familiers de la zone.

- La ligne 38 emprunte les rues du Renard, de la Coutellerie et l'avenue Victoria dans le sens nord-sud mais elle conserve l'itinéraire direct par le Boulevard de Sébastopol dans l'autre sens,
- Dans le sens est-ouest, les itinéraires des lignes 67, 69, 72 empruntent les quais de la Mégisserie et de Gesvres et la rue de Rivoli dans l'autre sens.
- D'autres lignes (74, 75 et 85) desservent la zone avec des itinéraires quelque peu tortueux (74, 75) et ajoutent à la complexité.
- Enfin le 47, privé de son itinéraire au nord jusqu'à la gare de l'est, dans le cadre du Grand Paris des bus, ainsi que le 58 et le 70, y ont leur terminus.

Implantation des arrêts de bus :

Les arrêts sont disséminés dans toute la zone, ce qui rend le repérage difficile lorsque l'on n'est pas familier du réseau. La plupart des abribus sont sous-dimensionnés par rapport au trafic. Le ratio de deux places assises par ligne desservie, que l'AUT réclame depuis plusieurs années, est loin d'être atteint.



Arrêt rue de la Coutellerie commun à trois lignes de bus

Par suite de la « piétonnisation » de la rue Saint-Martin entre l'avenue Victoria et la rue de Rivoli, la tête de ligne du 70 a été déplacée avenue Victoria...au moins jusqu'au 31 décembre 2025 si l'on en croit l'affichage RATP.



Rue Saint-Martin un samedi après-midi. Le bus gênerait-il les piétons ?

Numéro de ligne	Section d'intérêt touristique (nom des arrêts) des lignes mentionnées en annexe 2
47	
58	Châtelet - Gare Montparnasse
67	Buffon- La Mosquée - Palais-Royal
69	Bastille - Champ-de-Mars
70	Sèvres-Babylone - Hôtel de Ville
72	Pont-Mirabeau - Quai de la Rapée
75	Panthéon - Jules-Ferry (Canal Saint-Martin)
85	Marché aux puces - Châtelet

Signalisation :

Hormis les plans de situation sur les abribus, aucun plan global de situation n'est implanté sur la place du Châtelet et ses alentours.

Il n'existe aucun bureau d'information et d'orientation des usagers. L'ancien édicule, situé avenue Victoria le long du Square de la Tour Saint-Jacques est fermé. Cependant, un distributeur de titres de transport fonctionne encore mais son état ne donne pas franchement envie de s'en servir et dénote un manque total d'attention envers les usagers.



Avenue Victoria, bureau d'information fermé



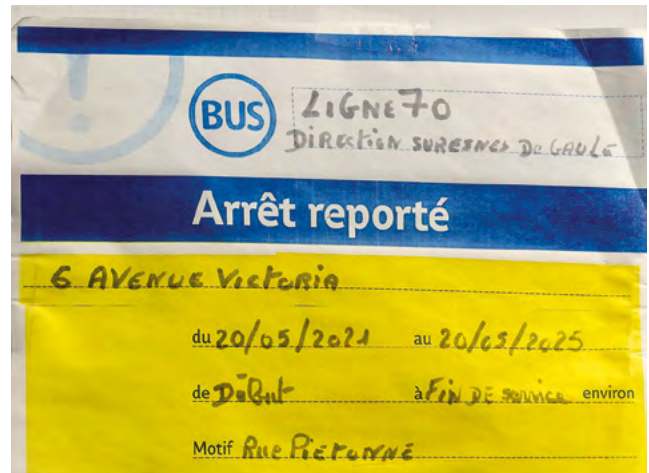
Distributeur de billets en service (!) avenue Victoria

A l'occasion de nos visites sur place, nous avons constaté qu'un plan papier dénommé « bus Châtelet », indiquant les attractions touristiques desservies par les bus de la zone, était affiché sur la vitre du point « services » (Place du Châtelet). Les agents que nous avons interrogés à deux reprises nous ont déclaré qu'ils n'avaient pas ce plan en stock.



Sécurité des piétons :

Les traversées piétonnes ne posent pas de problème particulier mais il convient d'être très prudent au carrefour Rivoli – Strasbourg compte tenu de l'intensité du trafic de vélos et de trottinettes.



L'affluence dans cette partie de la rue Saint-Martin est faible et n'explique pas ce report.

ANNEXE 7

Etude de pôle : Carrefour Sèvres-Babylone

Situation :

Cette place est une des plaques tournantes des mobilités sur la rive gauche de Paris.

Son caractère « touristique » est original : en effet, aucun monument ou musée n'est situé à proximité. En revanche, elle est au cœur d'une zone commerciale où abondent des magasins de moyenne et haute gamme qui se prolonge jusqu'à la rue de Rennes via la rue Saint-Placide. Deux édifices emblématiques sont situés de part et d'autre du Square Boucicaut : l'hôtel Lutétia et le grand magasin du Bon Marché, ainsi que la Grande Epicerie de Paris, qui attirent une clientèle où se mêlent les habitants de la rive gauche

et, dans une moindre mesure, les touristes.

Pour être complet, il faut mentionner également la chapelle de la Médaille miraculeuse, rue du Bac, qui connaît un flux de visiteurs estimé à 2 millions par an.

Une autre caractéristique de cette zone est que son activité est exclusivement diurne, contrairement au quartier Saint-Germain des Prés, tout proche.

Desserte par les transports en commun

Ce carrefour est à la croisée des lignes de métro 12 et 10. C'est une station de correspondance active.



Il faut préciser qu'à cet endroit la ligne 63 est dissociée ; si le carrefour est desservi dans le sens est-ouest, il n'en est pas de même dans l'autre sens : l'arrêt le plus proche (Saint-Guillaume) est situé Boulevard Saint-Germain à plus de 200 m et aucune signalisation particulière n'indique le moyen de s'y rendre

Implantation des arrêts de bus :

Les arrêts sont implantés à proximité de la place et sont pourvus d'abribus.

Il faut noter cependant les points suivants :

- L'arrêt du 84 au niveau du 17, rue de Sèvres (direction Panthéon), implanté à 50 m du carrefour, mériterait d'être rapproché. Il est en conflit avec le Magasin Hermès qui utilise les services d'un voiturier pour sa clientèle.



Rue de Sèvres : voiturier.. ou usagers ?

- L'arrêt du 63 (direction Porte de la Muette) est situé rue de Sèvres et est donc dissocié de l'arrêt commun aux lignes 68, 83, 84 et 94 mais la disposition des lieux et les contraintes de giration ne permettent pas de corriger cette situation.

Il est relativement facile de se repérer, sauf Boulevard Raspail, à l'arrêt ci-dessous, qui est masqué partiellement par du mobilier urbain



Signalisation :

Hormis les plans de situation sur les abribus, un seul plan global de situation (panneau concédé à Clear Channel) est implanté sur la place à l'angle Sèvres-Raspail. Il est difficilement repérable. En outre, si les arrêts de bus sont mentionnés, ni leur nom, ni la direction des lignes ne figurent sur ce plan.

Numéro de ligne	Section d'intérêt touristique (nom des arrêts) des lignes mentionnées en annexe 2
Dans le sens nord-sud	
68	Opéra -Denfert-Rochereau
83	Invalides - Observatoire -Port-Royal
84	Panthéon - Courcelles
94	Sèvres-Babylone - Gare Saint-Lazare
Dans le sens est-ouest	
63	Trocadéro - Jardin-des-Plantes
70	Sèvres-Babylone -Hôtel de Ville

Sécurité des piétons :

La traversée du Boulevard Raspail se fait en deux temps, comme l'indique le panneau « piétons, attention, traversez en deux temps » rédigé en français. Cette situation crée une situation accidentogène car elle peut surprendre les non francophones. Il est vrai cependant que ces derniers respectent souvent la signalisation lumineuse.



Panneau peu repérable à l'angle Sèvres-Raspail. Les arrêts de bus sont mentionnés, mais ni leur nom, ni la direction des lignes n'y figurent.



Sans grands monuments emblématiques, le quartier Sèvres-Babylone attire néanmoins une clientèle touristique avec des magasins de moyenne et haute gamme comme le Bon marché.

ANNEXE 8

Etude de pôle : Etoile

Situation :

L'Arc de triomphe est évidemment le point d'attraction touristique de la place. Il constitue en quelque sorte le point d'orgue de la longue perspective des Champs-Élysées. A contrario, les autres avenues convergentes n'ont pas d'attrait touristique marqué.

Desserte par les transports en commun :

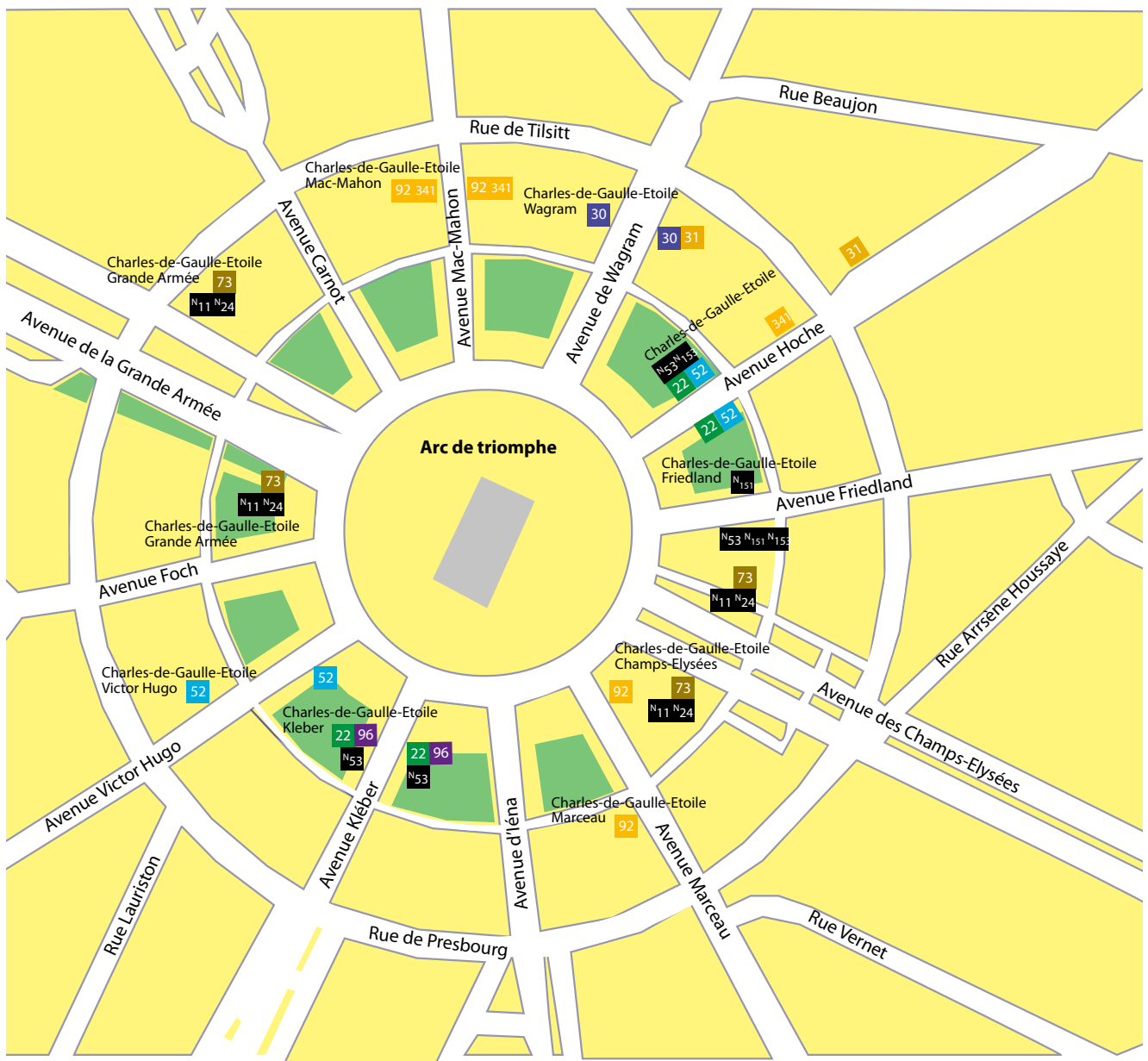
La Place est desservie par trois lignes de métro (1, 2, 6) et par le RER A. Ces lignes captent l'essentiel du trafic.

La fréquentation touristique des lignes de bus est peu identifiable.

La desserte est assurée par des lignes diamétrales, pourvues d'arrêts de part et d'autre de la place, et par deux lignes (31 et 341) ayant leur terminus avenue Hoche. Ces deux lignes n'ont pas de vocation touristique (sauf éventuellement la 341 qui relie l'Etoile au marché aux puces de Saint-Ouen).

Il faut souligner que la ligne 73 parcourt l'intégralité de l'avenue des Champs-Élysées. Elle pourrait donc avoir un rôle touristique marqué.

La Fondation Louis Vuitton, dans le bois de Boulogne, dispose d'une navette particulière (assurée avec des Blue Bus) ayant pour point de départ l'Avenue de Friedland. Ce dernier bénéficie d'un



abribus. On notera que le site de la Fondation ne donne que des informations incomplètes sur les bus la desservant⁴⁷.

Implantation des arrêts de bus :

Les arrêts sont implantés à proximité de la place. Les lignes diamétrales ont des arrêts de part et d'autre de la place.

Tous les arrêts ne sont cependant pas équipés d'abribus.

L'implantation des arrêts est aléatoire. Certains sont positionnés au plus près de la place alors que d'autres sont en retrait sans nécessité apparente telle que la dépose / reprise par les cars de tourisme.



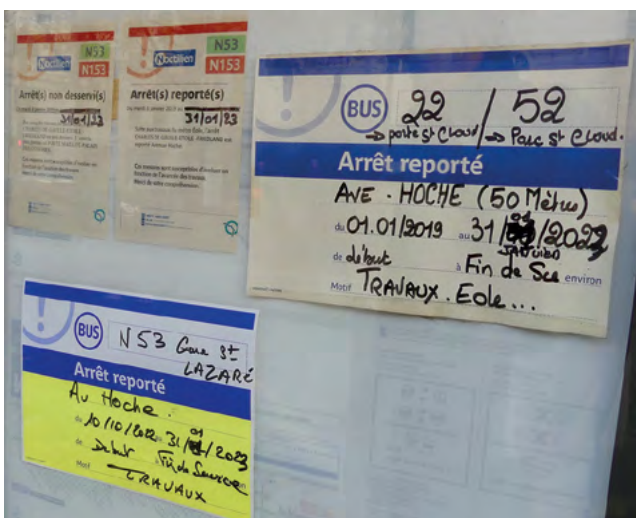
Arrêt du 73 au plus près de la place, avenue de la Grande Armée



Arrêt du 30, avenue de Wagram Arrêt commun aux 92 et 341 avenue Mac-Mhon. Cette dernière ligne peut permettre aux touristes de se rendre au marché aux Puces en parcourant la proche banlieue.



Arrêt du 52 avenue Victor Hugo



Affichage d'information sur les arrêts reporté : l'exploitant a respecté les règles mais l'information est-elle bien claire pour tous ?



Avenue Kléber arrêt du 22 et du 30

⁴⁷ [Visiter la Fondation Louis Vuitton](#) Ainsi, la desserte assurée par les lignes 63 et 244 les week-ends et jours fériés et en sus le samedi pour le 244 n'est pas mentionnée. En outre, les renseignements concernant le 73 sont incomplets

Signalisation :

Les informations sur les arrêts sont données sur les plans RATP lorsqu'existent des abribus. Compte tenu de la dispersion des arrêts, des plans d'ensemble, tels que ceux existant dans le métro, seraient utiles au dos des abribus. Il faut rappeler que la FNAUT AUT Ile-de-France avait regretté leur suppression lors de la mise en place des nouveaux modèles d'abribus en 2017⁴⁸. Des considérations esthétiques semblent avoir primé sur les besoins des usagers.

L'information la plus fiable reste cantonnée en souterrain, dans la station de métro en l'occurrence. La station, qui est le principal point d'accès, dispose comme toutes les autres d'écrans donnant les temps d'attente des bus et également d'un Zenway, mais ce dernier n'est pas implanté à proximité des dits écrans.

Sécurité des piétons :

Les cheminements piétons n'appellent pas de remarques particulières.

On rappellera cependant le danger couru par les touristes désireux d'immortaliser leur visite, qui se placent au centre de l'avenue des Champs-Élysées (en haut de la place) pour se prendre en photo sans disposer d'aucune protection et s'exposent ainsi aux aléas de la circulation, très importante à cet endroit. Si elle n'a pas déjà eu lieu, une concertation entre la Ville et la Préfecture de police serait souhaitable à ce sujet afin de concilier les usages (touristiques et protocolaires).



Comportement à risque des touristes souhaitant immortaliser leur visite sur place

Numéro de ligne	Section d'intérêt touristique (nom des arrêts) des lignes mentionnées en annexe 2
Lignes diamétrales	
22	Trocadéro - Gare-Saint-Lazare
30	Pigalle- Champ de Mars-Tour Eiffel
52	Etoile – Opéra
73	Etoile-Musée d'Orsay
92	Etoile - Gare Montparnasse

48 [Découvrez les nouveaux abri-voyageurs - Ville de Paris](#)

ANNEXE 9

Etude de pôle : Gare Montparnasse

Situation :

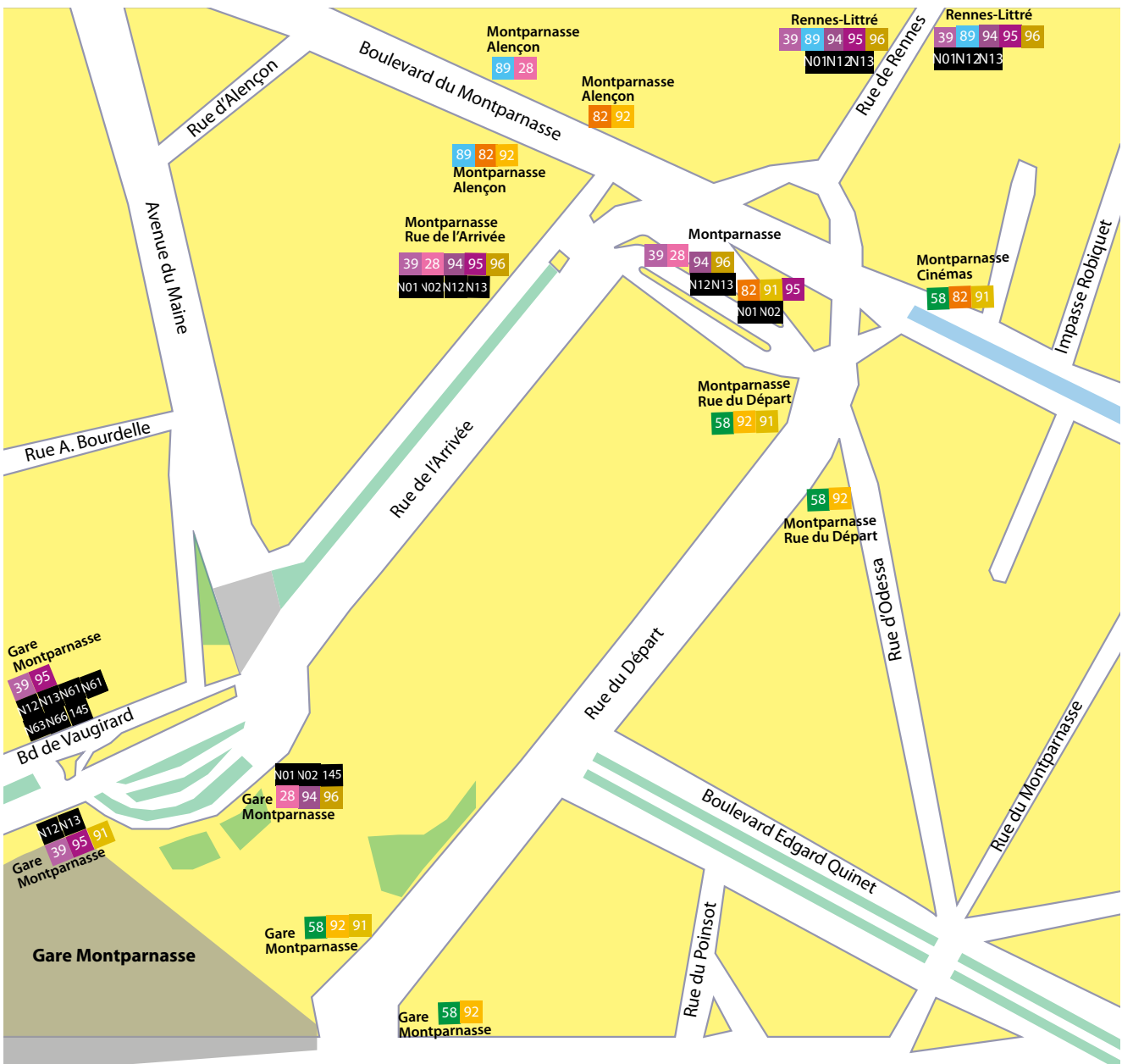
La façade principale de la gare Montparnasse fait face à la tour du même nom qui est l'attraction touristique dominante du secteur. D'autres points d'intérêt touristiques plus diffus sont également situés dans ce quartier qui reste finalement trop peu mis en valeur malgré la renommée de « Montparnasse », en France et à l'étranger.

Cependant, le quartier offre une grande densité de commerces, de restaurants et de nombreuses salles de cinéma.

Le pôle qui s'organise autour de la Place Raoul

Dautry, est desservie par 9 lignes de bus (y compris la ligne 82 qui emprunte le boulevard du Montparnasse), dont 5 y ont leur terminus. C'est donc finalement un rôle de plaque tournante des transports collectifs de surface que joue ce secteur.

Depuis de nombreuses années ce secteur est en travaux et la perspective d'un grand projet de réaménagement du secteur n'a pas incité à prendre des mesures qui permettraient d'éviter une impression de provisoire, voire d'abandon des équipements et de l'entretien général (voir à cet égard l'état lamentable des pelouses de la place Raoul Dautry).



Desserte par les transports en commun :

Deux « couples » de lignes de métro (6 / 13 au plus près de la gare et 4 / 12 Place du 18 juin 1940), reliées par un long couloir de correspondance mécanisé, assurent la desserte souterraine. Les correspondances avec la gare et les échanges interlignes sont intenses.

Le trafic des bus n'est pas en reste, même s'il est notablement plus faible que celui du métro.

La fréquentation touristique de ces lignes est peu identifiable. On observe cependant la présence d'usagers potentiels « courageux » qui tentent de trouver leur bus malgré, comme nous le verrons plus bas, des moyens d'information indigents.

Implantation des arrêts de bus :

Les lignes faisant terminus sont regroupées le long du Boulevard de Vaugirard, au droit de la Place Raoul Dautry.

Les autres lignes empruntent les rues de l'Arrivée et du Départ ainsi que l'avenue du Maine. Tous les arrêts sont pourvus d'abribus, voire bénéficient de la couverture « naturelle » offerte par le bâtiment situé Place du 18 juin 1940 (arrêt rue de l'arrivée). En revanche, l'arrêt Gare Montparnasse, commun aux lignes 58, 91 et 92 en direction du sud, est sous-dimensionné compte tenu de sa fréquentation par les habitants du 14^e. En outre, il est implanté sur un trottoir relativement étroit compte tenu de sa fréquentation importante. Son déplacement avenue du Maine serait souhaitable.

Les arrêts sont implantés à proximité de la place et sont pourvus d'abribus.

Numéro de ligne	Section d'intérêt touristique (nom des arrêts) des lignes mentionnées en annexe 2
	Lignes faisant terminus à la gare Montparnasse
28 ¹	Gare Montparnasse - Rond-Point des Champs-Élysées
91 ²	
94	Sèvres-Babylone - Gare Saint-Lazare
95	Gare-Montparnasse - Damrémont-Caulaincourt
96	Gare Montparnasse-Oberkampf
	Lignes desservant la gare
39	Richelieu - Drouot / Quatre septembre - Gare Montparnasse
58	Châtelet - Gare Montparnasse
82	Iéna – Luxembourg
92	Etoile - Gare Montparnasse

1 La reconfiguration des lignes 28 et 92 en 2019 dans le cadre du « Grand Paris des Bus » a supprimé l'homogénéité de la numérotation des lignes qui attribuait à toutes les lignes origine / destination Montparnasse le préfixe « 9 ».

2 Cette ligne, baptisée « rocade des gares », n'a pas à proprement parler de vocation touristique. Elle assure en tout cas une liaison appréciée avec les gares d'Austerlitz et de Lyon. Elle dessert la gare « en boucle » (dans le sens des aiguilles d'une montre) en faisant terminus à Montparnasse 2 TGV, ce qui permet des échanges de plain-pied avec les différents accès à la gare sans avoir à traverser la voirie. La desserte des autres gares (est, nord) ne présente guère d'intérêt du fait de la longueur du trajet et cette ligne est peu empruntée entre gare de Lyon et gare du Nord. Pour rappel, la gare de Paris-Bercy n'est pas desservie.

Signalisation :

Compte tenu de la dispersion des arrêts, des plans d'orientation en surface sembleraient indispensables. Or il n'en est rien :

- Le personnel RATP a « bricolé » avec les moyens du bord des plans destinés aux usagers. Les agents continuent d'ailleurs à renseigner aimablement les usagers lorsqu'ils sont présents entre deux services,



Affichage bricolé par les agents de la RATP pour informer le public

Direction	Équipés par	Direction	Équipés par
28	Pl. d'Alsace Gare Montparnasse	94	Levallois L. Seine Gare Montparnasse
58	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse	95	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse
82	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse	96	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse
89	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse	97	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse
91	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse	98	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse
92	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse	99	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse
N01	Châtelet Gare Montparnasse	N62	Châtelet Gare Montparnasse
N02	Châtelet Gare Montparnasse	N63	Châtelet Gare Montparnasse
N12	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse	N66	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse
N13	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse	N145	Pl. de la Chapelle Gare Montparnasse
N61	Châtelet Gare Montparnasse		



Mal posé, trop près de la bordure, ce panneau ne laisse pas assez d'espace pour le consulter

Ces constats conduisent à déplorer un manque manifeste d'attention vis-à-vis des usagers. Est-ce l'effet d'une dispersion des responsabilités entre la Ville de Paris, la RATP ou autre ?

Sécurité des piétons :

Les cheminements piétons n'appellent pas de remarques particulières.

Cependant, deux observations méritent à notre avis d'être mentionnées :

- Le stationnement des cars de touristes visitant la tour Montparnasse n'a toujours pas été réglé. Nous avons relevé ce point... il y a déjà huit ans⁴⁹ mais aucune solution ne semble avoir été définie et les touristes continuent à traverser l'espace circulé (notamment par les bus).

Rue du départ, le stationnement des cars dans le couloir bus est fréquent, ce qui oblige ces derniers (lignes 58, 91, 92) à se déporter.

- La desserte de la gare par les lignes 39 et 95 en direction du sud se fait Boulevard de Vaugirard, ce qui oblige les usagers à traverser cette voie très circulée. Il serait souhaitable, notamment dans le cadre du projet de réaménagement du secteur, d'étudier la possibilité de dévier ces lignes par la rue du départ (en suivant l'itinéraire de la ligne 91), ce qui permettrait ainsi une desserte en boucle des deux accès à la gare dans les meilleures conditions d'accessibilité.

- Un plan de situation disposé à la sortie de la gare inchangé depuis la mise en service du grand Paris des bus en avril 2019, subsistait lors de notre visite en octobre 2022. Il a été heureusement déposé depuis.

- Un plan « Clear Chanel » à deux faces est implanté le long d'une pelouse... mais le plan est situé contre la bordure et est donc inaccessible (en revanche, la publicité est bien visible !)

49 AUT FNAUT Ile de-France, [Le tourisme à Paris Quels modes de déplacement ?](#) Septembre 2015, pages 37-38.

ANNEXE 10

Etude de pôle : Opéra Grands magasins

Situation :

Cette zone complexe est une des plus fréquentées de Paris.

Au plan touristique, l'Opéra en est le point d'attraction et tout le quartier connaît une activité commerciale intense.

Dans une précédente étude⁵⁰ pour la DVD, l'AUT FNAUT IDF a fait des propositions pour l'amélioration de la circulation dans ce haut lieu de la culture...automobile.

Il semble malheureusement que l'on reste dans le statu quo quatre ans après. La mise en service du

Grand Paris des bus en avril 2019 n'a malheureusement pas permis de faire évoluer la situation.

Desserte par les transports en commun :

Ce carrefour est à la croisée des lignes de métro 3, 7, 8 et du RER A. Les stations Chaussée d'Antin et Havre-Caumartin, toutes proches, sont desservies par la ligne 9.

La desserte par autobus est de loin la plus complexe du réseau (à tel point que le plan de secteur n°2 « Paris avec rues » édité par la RATP « pour » IDFM est difficilement lisible faute « d'éclatés » de cette zone.



50 Aut FNAUT IDF Places ou carrefours ? [Des espaces parisiens à reconquérir](#), décembre 2018, pages 13-15

Il s'agit donc d'une véritable plateforme qui permet des déplacements touristiques dans toutes les directions.

Implantation des arrêts de bus :

Les arrêts sont implantés à proximité de la place. Le principal d'entre eux, rue Auber, devant le Grand Hôtel ne dispose pas d'abribus, contrairement à tous les autres.

A noter, rue Scribe, la confusion, le chevauchement entre les bus réguliers, le Roissybus et des bus *Sightseeing* (non autorisés). Sans oublier des cars de tourisme de l'autre côté de la chaussée.

En outre, l'arrêt Opéra-rue de la Paix, implanté rue du Quatre Septembre, commun aux lignes 20 et 29 est assez peu visible.

Signalisation :

Hormis les plans de situation sur les abribus, aucun plan global de situation n'est implanté sur la place et ses alentours.

Seuls des panneaux directionnels orientant vers Roissy Bus sont implantés de façon aléatoire.

Les stations Chaussée d'Antin et Havre-Caumartin disposent de Zenways.

Il serait nécessaire d'étendre la signalisation touristique de la place de l'Opéra jusqu'aux grands boulevards.



Cet arrêt n'a pas d'abribus malgré sa fréquentation



Rue Scribe vue de la terrasse des Galeries Lafayette

Sécurité des piétons :

Les traversées piétonnes ne posent pas de problème sauf celle de la rue Halévy qui est large et ne dispose pas de feux de signalisation.

Numéro de ligne	Section d'intérêt touristique (nom des arrêts) des lignes mentionnées en annexe 2
-----------------	---

Dans le sens nord-sud

20	
21	Opéra – Luxembourg
27	Opéra - Luxembourg
29	Opéra – Bastille
68	Opéra - Denfert Rochereau
95	Gare Montparnasse - Damrémont Caulaincourt

Dans le sens est-ouest

22	Trocadéro - Gare-Saint-Lazare
45	Concorde - Le Peletier
52	Etoile – Opéra

Sans oublier Roissy Bus, dont le terminus est situé rue Scribe

ANNEXE 11

Consultation sur le réaménagement de la Place Jean-Baptiste Pigalle



*Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France*

Paris, le 19 janvier 2021

CONSULTATION SUR LE REAMENAGEMENT DE LA PLACE JEAN-BAPTISTE PIGALLE

AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT Ile-De-France

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

SUR LE REAMENAGEMENT DE LA PLACE

La FNAUT AUT Ile-de-France prend acte avec satisfaction des projets de nouvel aménagement de la place Pigalle qui sont de nature à redonner son attrait à cette place semi-circulaire qui fut un haut lieu de la vie artistique montmartroise et qui est actuellement entourée par un bâti de qualité inégale. En effet, les trois projets présentés sont de nature à faciliter la circulation des piétons, habituellement nombreux à cet endroit, notamment les touristes transportés en autocar.

A l'heure actuelle, la partie diamétrale de la zone à aménager, le long du Boulevard de Clichy, est occupée par le terminus de la ligne d'autobus 30 depuis la mise en oeuvre du Grand Paris des Bus en avril 2019. L'abribus, installé à cet endroit au voisinage immédiat de la fontaine, rompt clairement l'harmonie des lieux.



Terminus du 30, place Pigalle (la fontaine est dissimulée par le groupe et par l'abribus) ; l'espace disponible permet le stationnement de deux bus seulement. Tout stationnement supplémentaire (une troisième voiture sur le cliché de droite) conduit à empiéter sur le passage protégé et sur l'espace circulé.

SUR LE DEPLACEMENT ENVISAGE VERS L'EST DU TERMINUS DE LA LIGNE 30

Afin de supprimer ces inconvénients et de disposer de la plus grande surface possible autour de la fontaine, la Maire du 9^e a demandé à Ile-de-France-Mobilités (IDFM) d'étudier le déplacement du terminus de la ligne 30 un peu plus à l'est, sur le boulevard de Rochechouart, au niveau de la zone de stationnement autocars et deux roues motorisés, le long de la façade arrière du lycée Jacques Decour qui, à cet endroit, ne comporte aucune sortie empruntée par les élèves. Il est précisé qu'un arrêt Pigalle serait maintenu (éventuellement commun avec celui de la ligne 54).

Dans le cadre de ce projet, il nous semble utile de considérer plusieurs paramètres tels que :

- En période « normale » (hors pandémie), la circulation des autocars de tourisme et, notamment en période diurne, la dépose-reprise, restent problématiques dans le secteur. Le Livret *pass-autocar* (édition 2018), destiné aux conducteurs de cars de tourisme, ne mentionne en effet que 4 emplacements de dépose-reprise le long du lycée. Ce positionnement procure un accès optimal aux touristes souhaitant visiter Montmartre, la basilique du Sacré-Cœur de Montmartre figurant dans la liste des dix sites parisiens les plus visités, 29% des touristes visitant l'île de France s'y rendant (cf. étude de l'Institut Paris Région (« Tourisme et transport local en Ile-de-France, novembre 2020 »)).
- Si la desserte par les transports en commun peut être considérée comme satisfaisante et génère un trafic important à la station de métro Anvers, il convient néanmoins de considérer les visiteurs en groupe utilisant les autocars qui s'attendent à une dépose-reprise au plus près des sites à visiter, au cas particulier à proximité de cette station, d'autant qu'une part non négligeable d'entre eux sont des seniors.



Touristes « seniors » Place Pigalle

Il semble donc difficile de réduire et a fortiori de supprimer les quatre emplacements de dépose-reprise.

- Le linéaire disponible le long du lycée entre la rue Bochart de Saron et le square d'Anvers est d'environ 140 m, ce qui permet le stationnement d'au moins 10 autocars ou autobus. La coexistence d'emplacements de dépose-reprise (et non de stationnement) pour autocars et d'un nouveau terminus de la ligne 30 nous semble donc possible et même souhaitable. Afin d'assurer la meilleure visibilité possible au futur terminus de la ligne 30, nous recommandons de le positionner au plus près du square d'Anvers, ce qui faciliterait en outre la giration des autobus repartant vers la place de Clichy.



Boulevard de Rochechouart devant le lycée J Decour (façade arrière)



Boulevard de Rochechouart au niveau du Square d'Anvers



Boulevard de Rochechouart au niveau de la rue Briquet. La bouche de métro Anvers (non visible) est immédiatement à gauche. La giration éventuelle du 30 quittant la tête de ligne pour repartir (vers la gauche) en direction de la place de Clichy est tout à fait possible.

- Enfin, Il faut rappeler que, comme l'indique un unique panneau de signalisation à l'entrée de cette zone (au niveau de la rue Bochart de Saron), les déposes-reprises doivent s'effectuer moteur arrêté afin de limiter la pollution devant le lycée (on retient l'hypothèse que tous les conducteurs de car maîtrisent le français et respectent donc la consigne),



Panneau de signalisation au carrefour Rochechouart / Bochart de Saron

Paris, le 17 novembre 2021

**Projet d'aménagement du site Tour Eiffel
Procédure de Participation du Public par Voie Electronique (PPVE), sous l'égide
de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).**

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT Ile-De-France**

L'Association des Usagers des Transports AUT / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) qui regroupe 150 associations locales. Elle a pour objet l'amélioration des conditions de déplacement des usagers des transports, des piétons et des cyclistes ainsi que la qualité de vie des riverains en donnant la priorité aux modes de déplacement les moins dévoreurs d'espace et d'énergie et les moins polluants.

Les observations qui suivent sont faites dans le respect de l'objet social de l'association. Elles concernent donc, pour l'essentiel, les conditions de circulation des bus dans le cadre du projet.

Circulation et aménagement place du Trocadéro :

L'expérience de nombreuses villes étrangères, en particulier suisses et allemandes, et de Paris depuis plusieurs années (parvis Saint-Paul, rue Jean-Pierre Timbaud devant la Maison des Métallos, ainsi que place de la République), démontre la possibilité de faire passer sans difficulté les modes de transports collectifs dans une aire piétonne. Dans ces conditions, il nous semble possible de faire passer les autobus par la zone piétonne entre le parvis des Droits de l'Homme et la partie centrale de la place du Trocadéro, donc selon une configuration du même type que celle de la place de la République.

Si toutefois, le report du trafic dans la partie nord de la place, conséquence de la création d'un vaste terre-plein central en continuité avec le parvis des Droits de l'Homme, était retenu, il multiplierait les intersections avec les avenues radiales. Afin de ne pas ralentir la vitesse de circulation, il importerait alors que les feux soient coordonnés. Nous avons bien noté à cet égard le projet de création d'une « onde verte » évoqué lors de la visioconférence du 21 octobre 2021.

Bus 22, 32, 30 et 63 :

Il est souhaitable d'implanter les arrêts au plus près des bouches de métro. Ainsi, avenue Paul Doumer, les arrêts « Scheffer » des lignes 22 et 32 mériteraient d'être complétés par un arrêt au niveau du Musée de l'homme en veillant à sa compatibilité avec les arrêts de dépose / reprise des cars touristiques prévus le long du cimetière de Passy. En conséquence, la traversée piétonne à cet endroit mériterait d'être sécurisée en créant un îlot central. La suggestion (matérialisée actuellement par un panneau en français, côté cimetière de Passy) d'emprunter les couloirs de métro pour traverser est en effet peu incitative.

Afin de renforcer l'intérêt touristique de la ligne 30, il serait souhaitable que cette ligne desserve également l'arrêt Trocadéro avenue du président Wilson actuellement desservi par les lignes 32 et 63, l'arrêt existant avenue Kléber étant maintenu (et renommé).

Il serait intéressant d'ériger à cet endroit une éco-station bus à vocation touristique (renseignement des usagers et vente de titres de transport).

Pont d'Iéna (lignes 30 et 82) :

L'AUT souhaitait un tracé axial qui n'a pas été retenu. Elle note cependant que le pont reste ouvert à la circulation des bus. Le tracé prévu côté Seine aval devrait permettre de faciliter la giration et la liaison avec les couloirs réservés qui devraient être créés Quai Branly jusqu'au Pont de Bir-Hakeim.

Le fait d'éliminer les voitures particulières permet, tout en gardant évidemment de larges trottoirs pour les piétons, d'assurer confortablement, sur la surface récupérée, la fonction première d'un pont, celle du passage d'une rive à l'autre, pour les autres modes qui y sont conservés. Partout où la largeur le permet, on s'efforce aujourd'hui de séparer les voies réservées aux autobus et aux vélos, et il n'y a donc ici aucune raison de les faire circuler ensemble. Deux voies pour les autobus et une piste bidirectionnelle (ou deux pistes unidirectionnelles) pour les cyclistes tiennent largement dans la largeur actuelle de chaussée.

Cet aménagement devrait être l'occasion de **mettre en valeur le rôle touristique des autobus**, les deux lignes concernées joignant des sites d'intérêt majeur :

- Ligne 30 : Pigalle (et bientôt Anvers ?) - Parc Monceau - Etoile - Trocadéro
- Tour Eiffel - RER C (correspondance pour Versailles-Château),
- Ligne 82 : Palais des Congrès - Trocadéro – Montparnasse - Luxembourg.

Il importe donc, notamment en perspective de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien et de la reprise des activités touristiques, que des mesures soient prises pour augmenter l'usage de ces lignes à des fins touristiques : signalisation et annonces bilingues, bandeaux de direction déroulants (ainsi, l'affichage actuel d'un des terminus sur le bandeau frontal fixe (« la girouette ») du 30

(Hôpital Georges Pompidou) et du 82 (Hôpital américain) est peu évocateur au plan touristique.

Comme le note un historien des transports parisiens : « infiniment moins cher et plus « vrai » que les autobus à impériale découverte transportant sous la pluie ou le soleil brûlant des armées de touristes, les autobus parisiens permettent de découvrir intégralement Paris d'une manière confortable et distrayante, entouré de Parisiens et de Parisiennes qui ne se considèrent pas comme faisant de la figuration pour touristes, loin de là. »¹

Conséquences de la neutralisation de la circulation avenue Joseph Bouvard ; suggestions de tracés :

La neutralisation de la circulation sur cette avenue conduirait à :

- *Déplacer vers l'est le terminus de la **ligne 69***. Cette modification n'appelle pas de commentaires de notre part car il existe un espace amplement suffisant pour aménager un terminus avec retournement au niveau de l'actuel arrêt « Rapp La Bourdonnais »,
- *Modifier le tracé de la **ligne 86** afin de lui permettre de rejoindre son terminus actuel en empruntant l'avenue de Suffren*. Cette modification nous semble devoir être interrogée car elle nécessite l'emprunt de l'avenue de Suffren, déjà très circulée et parcourue par la ligne 82. Il nous semblerait préférable d'étudier un autre tracé afin d'améliorer la desserte du 15e sans pour autant allonger exagérément le parcours de cette ligne (par exemple, en prolongeant son parcours sur l'avenue de La Motte-Picquet avec report du terminus à la station de métro du même nom).
- *Modifier le tracé de la **ligne 42*** : comme pour le 86, la déviation envisagée conduirait à emprunter également l'avenue de Suffren pour rejoindre la rue Desaix. Il nous semble préférable que cette ligne emprunte le futur couloir bidirectionnel du Quai Branly, desserve successivement le RER C (station Champs de Mars -Tour Eiffel), la ligne de métro n° 6 (station Bir-Hakeim) puis le boulevard de Grenelle pour rejoindre son tracé actuel (rue Saint-Charles / rue de Lourmel).

¹ Clive LAMMING, *Paris autobus insolite*, Parigramme, Paris, 2019, p 146.



Des transports plus efficaces
Des déplacements plus agréables
Des voyageurs mieux écoutés

Association des Usagers des Transports - FNAUT - Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

Tel 01 43 35 22 23

aut@aut-idf.org- www.aut-idf.org

Twitter @Asso_usagersidf