

Paris, le 17 avril 2024

Communiqué

Le Grand Paris des Bus : un cinquième anniversaire bien discret !

Le 20 avril 2019 entrain en vigueur le Grand Paris des Bus, la plus vaste réorganisation du réseau depuis plus de sept décennies. Cette opération était l'aboutissement d'une grande concertation entre les parties prenantes : Ville de Paris, Mairies d'arrondissement, Préfecture de Police, Ile de France Mobilités, RATP, villes limitrophes de la première couronne, et citoyens, usagers ou non du bus.

Cinq ans se sont écoulés et le réseau a traversé au moins deux crises majeures : baisse drastique du trafic due à l'épidémie de COVID et difficultés de recrutement de conducteurs. Ces dernières, conjuguées à la multiplicité des travaux sur voirie, ont provoqué une dégradation importante de la qualité de service conduisant à des temps d'attente et à une irrégularité insupportables pour les voyageurs. L'image du bus s'est ainsi sérieusement dégradée et les médias se sont emparés du sujet de la baisse constante de la vitesse commerciale, inférieure à 10km/h, et de la chute de la fréquentation de plus de 20%.

A ce jour, les crises semblent derrière nous mais les problèmes structurels demeurent.

L'AUT, très active dès l'élaboration du projet, a formulé de nombreuses critiques qui se sont malheureusement vérifiées au cours de ces cinq années :

- Amélioration très faible de la lisibilité du réseau, due, entre autres, à la réticence à réassocier les tracés allers-retours de lignes voire à en dissocier en créant ou rallongeant des contre-sens sur des voies larges, (Boulevard Saint-Germain, Boulevard de Sébastopol, Grand Boulevards, entre autres), voire en supprimant des double-sens, sur la rue de Rivoli, par exemple,
- Conséquences néfastes du souhait d'éviter les « trains de bus » sur certaines voies (rue Lafayette, entre autres) se traduisant par l'adoption de tracés tortueux pour certaines lignes,
- Création de longues lignes dont la régularité est difficile à assurer (lignes 20 Levallois - Porte des Lilas, 71 Porte de la Villette- Bibliothèque François Mitterrand, par exemple) et nécessite la création de services partiels, dont la disparition avait pourtant été annoncée lors de la présentation du projet. Le bus 91, dit « bus des gares », reliant les Gares Montparnasse et du Nord via la Place de la Bastille, reste, à cet égard, l'erreur emblématique de ce nouveau réseau,
- Déception liée à l'absence de desserte de certains sites (l'Hôpital Percy à Clamart, par exemple),
- Création de cinq lignes nouvelles qui n'ont pas toutes trouvé leur public,
- Absence de volonté politique de faciliter la traversée des carrefours (vidéoverbalisation, priorité des bus aux feux, présence de la Police municipale),

- Difficultés accrues de circulation,

En outre, au cours de ces cinq années, diverses opérations menées par la Ville (création de pistes cyclables, rues aux écoles) ont parfois également contribué à dégrader le réseau.

Ces constats ne sont pas nouveaux : dès 2020, l'AUT avait fait un premier bilan de l'exploitation du nouveau réseau. S'il y a des lignes en surcharge, d'autres sont moins fréquentées ; il en est ainsi par exemple du « bus des gares » (91 évoqué plus haut) entre la Place de la Bastille et la Gare du Nord ou encore du 73 reliant intramuros la Porte Maillot au musée d'Orsay en empruntant l'avenue des Champs-Élysées, qui semble totalement ignoré par les touristes.

Nous ne pouvons que nous étonner qu'à ce jour, et malgré nos demandes répétées, aucun bilan, aucun retour d'expérience, n'ait été fait sous l'égide d'IDFM mais qu'au contraire, les statistiques de trafic, qui permettraient de rendre le réseau plus efficace, restent des secrets jalousement gardés aussi bien par IDFM que par la RATP, voire par la Ville de Paris.

S'il est important d'avoir des bus qui desservent bien tous les quartiers, avec une bonne fréquence et que l'on repère facilement, il est tout aussi nécessaire d'avoir un réseau accueillant. Cela implique des abris voyageurs dont l'implantation doit être optimisée en fonction des correspondances, qui ne soient pas disséminés alentour des gares et autres pôles et qui offrent un confort et une information satisfaisants. Que dire à ce sujet des dysfonctionnements récurrents des Bornes d'Information Voyageurs annonçant les temps d'attente qui illustrent l'apparente absence de volonté des parties prenantes de se coordonner pour assurer leur bon fonctionnement ? On pourrait aussi ajouter le nombre insuffisant de places assises dans les abribus.

En définitive, notre crainte initiale que ce vaste projet, dans lequel IDFM a investi 40 M€ par an en fonctionnement et, avec la Ville de Paris, 14,5 M€ en aménagements, ne provoque pas de report modal (notamment de la part des automobilistes) s'est concrétisée. Il est paradoxal qu'alors que les thèmes de l'accessibilité et de l'inclusion sont des axes majeurs de la communication municipale, l'intérêt concret pour ce réseau ne se manifeste pas davantage.

Si certains considèrent que « le bus est fait pour les seniors qui ont le temps », nous réaffirmons qu'au contraire, c'est un outil majeur de développement des mobilités respectueuses de l'environnement au bénéfice de tous les usagers, qu'ils soient habitués, usagers occasionnels ou touristes.

20 AVRIL 2019

NOUVEAU RÉSEAU BUS PARISIEN

* *

Contacts :

Michel Babut (vice-président) : 06 71 49 93 57 - Jean-Loïc Meudic (vice-président) : 06 30 86 72 21