



La desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs de surface



La desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs de surface

La présente étude est une contribution de la FNAUT Ile-de-France 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).

Elle bénéficie du soutien de la Ville de Paris.

La rédaction de l'étude a été assurée par Jean-Loïc Meudic avec le concours de Michel Babut, tous deux Vice-Présidents de l'association.

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

Nous remercions Anne Gogien, Pauline Ragot et Fernande Ntsamé-Abégué (DVD, agence de la mobilité) pour leur accueil et les informations qu'elles nous ont communiquées. Nous saluons particulièrement l'initiative de Fernande Ntsamé Abégué qui nous a mis en relation avec l'Ecole d'Urbanisme de Paris missionnée pour confier à un groupe d'étudiants l'étude du fonctionnement des portes dans le 16e arrondissement en perspective d'un projet de « bouclage » de la ligne T3b du tramway entre la porte Dauphine et le pont du Garigliano¹.

¹ Ecole d'Urbanisme de Paris, M2 Urbanisme & Aménagement - AUDE-EP Portes ouest de Paris 16e Bouclage du Tramway et Requalification de l'Espace Public, BONAFE Ethan - DARNE Jeanne - GHAZALI Mona - IDLHAJ Fatiha - OLSSON Mia - PERES Mattéo - SIMON Anne

SOMMAIRE

-	Introduction	4
-	Un espace vert très sollicité, source d'usages multiples	5
	• Rappel de quelques données	5
	• Les problèmes liés à la mobilité	6
	• Le trafic routier	6
	• Répondre aux attentes diversifiées des visiteurs	7
-	La desserte par les transports collectifs	8
	• L'ambition portée par le Grand-Paris des bus	8
	• Les effets peu significatifs de cette nouvelle desserte	8
	• Carte des arrêts de bus du Bois de Boulogne	10
	• Focus sur les lignes 63, 70 et 244	11
	• Une desserte par les transports en commun à améliorer	13
-	Des pistes d'amélioration diversifiées	16
	• Une signalisation très insuffisante et hétéroclite	16
	• Une amélioration indispensable de l'information sur les transports publics	17
	• Une information en ligne notoirement insuffisante sur les sites officiels	17
	• Faut-il créer des navettes dédiées ?	17
	• Des points de contact avec la ville à améliorer	18
	• Porte Maillot	19
	• Porte de la Muette	21
	• Porte de Passy	22
	• Porte d'Auteuil	23
	• Passerelle de l'Avre	25
	• Des conditions de visite à améliorer	26
	• Des cheminements piétons peu clairs et parfois en conflit avec les vélos	26
	• Un balisage des sentiers insuffisant	26
	• Un manque criant de panneaux d'accueil	26
	• Des projets à étudier	27
	• Une « appli » suggérée par l'APUR mais non encore développée	27
	• Valoriser des cheminements naturels pour accéder au Bois	27
	• Le bouclage du tramway T3	27
	• D'autres projets à considérer	27
-	Conclusion	28
	• Documents consultés	29
	• Desserte des principaux sites du Bois par les transports en commun	30

Introduction

Le souhait de faire du bois de Boulogne un modèle d'aménagement, permettant une accessibilité optimale aux Parisiens et aux habitants des communes riveraines en vue de profiter d'activités culturelles, sportives ou récréatives mais aussi de circuler, n'est pas nouveau.

Plusieurs initiatives ont été prises pour atteindre cet objectif :

- Signature d'une Charte pour l'aménagement durable du bois de Boulogne, signée par la Ville de Paris et les communes riveraines le 25 novembre 2003,

- Création de plusieurs comités pour faciliter le dialogue avec les communes riveraines et les usagers (pilotage associant la mairie de Paris et celle du 16^e arrondissement, comité du bois, comités consultatifs, Comité paysage et environnement, Comité déplacements, Comité usages incluant la sécurité).

- En 2023, une mission d'information et d'évaluation (MIE) sur les bois de Boulogne et de Vincennes a été créée par la Ville de Paris. Cette mission a remis son rapport en avril 2024². La FNAUT-IDF a transmis une contribution à cette mission le 9 février 2024. Les observations faites à cette occasion sont développées dans la présente étude.

Evoquer la question des mobilités suppose évidemment une étude générale du contexte sous toutes ses formes afin d'être en mesure de formuler des observations concrètes. Pour ce faire, la présente étude s'appuiera largement sur le rapport³ réalisé par l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) en mai 2020 qui analyse les multiples contraintes pesant sur cet espace et formule des propositions concrètes d'amélioration notamment en matière d'accessibilité et de mobilité.

L'implantation du bois en bordure de Paris et à proximité du département des Hauts-de Seine, induit un trafic automobile important, qu'il s'agisse de transit ou d'accès. Nous examinerons les possibilités de le réduire en favorisant l'utilisation des transports collectifs et la pratique des mobilités actives.

Il reste cependant que l'attractivité globale du bois doit être questionnée si l'on veut augmenter sa fréquentation tout en respectant les équilibres naturels. Nous étudierons donc les moyens d'y parvenir.

Notre étude se propose donc, du point de vue de l'utilisateur :

- D'inventorier les principaux centres d'intérêt du bois et la nature de leur fréquentation,
- D'examiner si la desserte de surface répond aux principaux besoins,
- D'examiner (sans réaliser de comptages) si les lignes en service sont utilisées pour des usages autres que de loisir,
- De formuler des recommandations pour améliorer la desserte.

2 [Mission d'information et d'évaluation du conseil de Paris - les bois de Boulogne et de Vincennes - le rapport](#), Présidente : Valérie Montandon, rapporteur : Émile Meunier - avril 2024

3 APUR, [Les bois de Boulogne et de Vincennes, 1840 hectares de nature à revisiter](#), mai 2020

Un espace vert très sollicité source d'usages multiples

Rappel de quelques données

Le bois de Boulogne s'étend sur 845 hectares mais les massifs forestiers n'occupent que 37 % de sa surface⁴.

En outre, 168 hectares du Bois (20 % des 845 ha) sont concédés⁵

« Relativement dense au sud, bien qu'encadré par les deux hippodromes, le massif forestier est morcelé au nord par les voies de circulation et de nombreuses concessions »⁶.

Comme le note l'étude de l'APUR, il existe des attentes contradictoires entre le souhait de réserver le Bois à la promenade et les demandes de dédier certaines parties à des usages ou usagers particuliers, les concessions contribuant à l'équilibre financier de l'ensemble⁷.

Après la seconde guerre mondiale, le développement de l'automobile a conduit à l'ouverture des principales allées à la circulation automobile. Ces voies fragmentent le massif, sont source de nuisances compte tenu de l'intensité du trafic et rendent les traversées délicates en l'absence éventuelle de signalisation lumineuse et du mauvais entretien fréquent de la signalisation au sol.



Avenue de l'Hippodrome, une signalétique imprécise et dégradée



Le boulevard périphérique a amputé la surface du bois

Le boulevard périphérique, creusé en tranchée couverte en partie, a amputé la surface du bois de 15 hectares et, surtout, l'a en quelque sorte « coupé » de Paris. Les principales portes d'accès, hormis la Porte Maillot dont le réaménagement est en voie d'achèvement, sont alors devenues de vastes carrefours routiers peu accueillants pour les piétons et les cyclistes.

Ce n'est que très progressivement, que cette politique du « tout automobile » s'est inversée, certaines voies routières étant fermées à la circulation en fin de semaine et les autres pistes cyclables (mais pas toutes, loin de là) étant créées ou réhabilitées.

Les activités du bois de Boulogne sont régies par un arrêté municipal du 20 décembre 2018. Cet acte administratif comporte des dispositions détaillées sur la circulation et le stationnement, les activités, la protection de la faune et de la flore. Il reste muet sur les activités délictueuses qui se déroulent de jour comme de nuit à proximité des voies principales et qui constituent un trouble majeur relevé par les visiteurs dans une enquête de l'APUR réalisée en 2019⁸. La répression de ces activités relève de la Préfecture de Police de Paris.

4 Op cit p 36

5 Ibid p 108

6 Ibid p38

7 Ibid, p 18

8 [APUR Usages et attentes des visiteurs dans les bois de Boulogne et de Vincennes, analyse des résultats de l'enquête été 2019 de la Ville de Paris, décembre 2019](#), p 6

Les problèmes liés à la mobilité

« La thématique des mobilités est un des points délicats à traiter dans les bois. Leur vocation d'espace de nature et de promenade conduit à réduire l'impact de l'automobile, mais nécessite de travailler en parallèle l'offre de transports publics, dans et autour des bois, et les prolongements de lignes, de développer les connexions, les modes doux et les continuités cyclables ».⁹

Augmenter l'offre de transports publics a été un des objectifs du Grand Paris des bus mais il est clair que cette mesure doit être complétée par des solutions de mobilité diversifiées.

Le trafic routier

« Le bois apporte une offre importante d'itinéraires de transit à l'échelle de l'agglomération [...]. En fin de semaine, les encombrements de circulation et de stationnement sont liés aux pointes de fréquentation le dimanche après-midi, autour de la Fondation Louis Vuitton et du Jardin d'Acclimatation, de Bagatelle, du lac Inférieur ou des concessions voisines comme le Racing. La tenue des grands événements induit un trafic supplémentaire vers les parkings événementiels, comme Roland-Garros ou lors des festivals à l'hippodrome de Longchamp »¹⁰.



Exemple de rue envahie par les voitures

L'arbitrage entre une réduction de la circulation automobile et la préservation du transit reste délicat car les itinéraires routiers « naturels » entre les communes des Hauts-de-Seine (en particulier riveraines) et la Ville de Paris traversent le bois.

Même si le trafic de transit est plus faible en fin de semaine, les opérations telles que « Paris respire » impactent la circulation, y compris des transports collectifs. Comme on le verra plus loin, cela entraîne la non desserte de portions de lignes (comme celle du bus 70) du fait de la fermeture à la circulation des voies qu'elles empruntent en semaine. Il faut compter également sur les difficultés de circulation des bus provoquées par un stationnement important des véhicules individuels (abords de la Fondation Louis Vuitton, par exemple).

9 Ibid, p 20,21

10 Ibid p 88

Répondre aux attentes diversifiées des visiteurs

Les 8 millions¹¹ de visiteurs annuels du Bois, ont de multiples attentes et pratiques : sportives, récréatives et culturelles.

La pratique sportive est individuelle (cyclisme, promenade ou randonnée pédestre, jogging) ou collective dans différents clubs (Lagardère Paris Racing entre autres) bénéficiant de concessions. Le cyclisme et les sports collectifs sont également pratiqués en dehors des clubs, notamment à proximité et autour de l'Hippodrome de Longchamp ainsi que sur la plaine de Bagatelle.

Plusieurs restaurants sont également implantés dans le bois.

Au plan culturel, il faut citer la Fondation Louis Vuitton et le Parc de Bagatelle.

Enfin, le Jardin d'Acclimatation est un parc d'attraction très apprécié des Parisiens.

Compte tenu de la variété des pratiques et des attentes, les usages en matière de mobilité diffèrent.

Nous nous référons ici aux commentaires de l'APUR sur l'enquête menée en 2019 par la Ville de Paris en nous limitant au thème de la mobilité¹².

Un point notable est la baisse de l'utilisation de l'automobile pour venir au Bois observée par rapport à 2002 :

- 39% étaient venus en voiture (contre 67% en 2002),
- 25% par les transports en commun (contre 11% en 2002)

91% des répondants habitaient dans la Métropole du Grand Paris (MGP) et 53% étaient parisiens.

60% des répondants habitaient dans un rayon de 5km du cœur du bois et, 44% d'entre eux étaient des habitués (plus de 15 visites dans les 12 derniers mois).

Le souhait d'une amélioration de la desserte par les transports en commun pour venir dans le Bois par les transports en commun est cité par 78%

des répondants et 74% demandent l'amélioration des traversées piétonnes.

Les promeneurs et les randonneurs n'habitant pas à proximité (Paris ou communes riveraines) sont demandeurs d'une bonne desserte par les transports en commun au début ou à la fin de leur parcours.



Groupe de marche nordique

11 Enquête de 2002, Op cit p 26

12 Op cit p 7

La desserte par les transports collectifs

L'ambition portée par le Grand Paris des bus

Le 1^{er} février 2019, la Commission extra-municipale des déplacements et du partage de l'espace public (CEMD) de la Ville de Paris présentait la mise en œuvre du Grand Paris des bus et le nouveau réseau de Paris / Proche couronne qui devait être mis en service le 20 avril suivant.

A l'occasion de cette réunion étaient annoncés :

- **Une forte amélioration de la desserte du bois de Boulogne** grâce au prolongement de 3 lignes :

- **70** de la Maison de la Radio à Suresnes en semaine, (limité à Porte de Passy le week-end)
- **43** de Neuilly Bagatelle à l'Hippodrome de Longchamp (le week-end)
- **63** de la porte de la Muette au Jardin d'acclimatation (le week-end)

- **Le lancement des études d'une liaison entre le Pont du Garigliano et la Porte Maillot / Place de l'Etoile par la Ville de Paris**, « en lien avec Île-de-France Mobilités ». Le projet de bouclage du T3 figure dans le projet SDRIFE 2040 adopté par le Conseil régional en juin 2023. Ce projet vient à nouveau d'être évoqué à l'occasion du prolongement du tramway T3 à la porte Dauphine.

Comme il est précisé en introduction, un groupe d'étudiants de l'École d'urbanisme de Paris missionné par la Ville a réalisé une étude sur l'opportunité du bouclage de la ligne de tramway T3.

Cette étude s'intéresse plus particulièrement au secteur bordant les boulevards des Maréchaux dans une bande de 500m de la porte Dauphine au pont de Garigliano/quai de Javel.

Notre étude n'aborde pas ce projet mais nous relevons avec intérêt la proposition de boucler la ligne circulaire de tramway en prolongeant les lignes T3A du Pont du Garigliano à la Porte d'Auteuil et T3B de la Porte Dauphine à la Porte d'Auteuil, créant ainsi une correspondance à cette dernière porte à l'image de la situation existante à la Porte de Vincennes¹³. Cette proposition mériterait une étude approfondie car elle faciliterait l'accès du Bois par les transports en commun, en premier lieu pour les habitants des arrondissements voisins. Il existe évidemment d'autres hypothèses à examiner.

Les effets peu significatifs de cette nouvelle desserte :

- Les 3 prolongements annoncés par la CEMD ont effectivement été mis en place dans les conditions prévues mais les arrêts dans le bois restent inaccessibles aux PMR (ou, tout au moins, sont signalés comme tels sur les plans disponibles sur le site RATP). Ils sont pour la plupart dépourvus d'abribus (sauf en limite de la commune de Boulogne) et très souvent de bancs. Le mobilier du Bois supplée à cette absence à l'occasion.
- **Les variations des conditions de desserte durant les jours de la semaine par les bus 43, 63, 70 et 244 peuvent être source de confusion de la part des usagers et ne favorisent donc pas l'utilisation des bus.**



Voyageurs attendant le 70 avenue de l'hippodrome



Banc municipal à l'arrêt Suzanne Lenglen

13 *Portes ouest de Paris 16e Bouclage du Tramway et Requalification de l'Espace Public*, p 82

Comme on l'a vu plus haut à propos des bus 63 et 70 mais aussi du 43, l'organisation inopinée de terminus partiels rend la situation difficilement compréhensible pour l'utilisateur.

Une visite sur place nous a permis de constater que la RATP avait renoncé à desservir la Fondation Louis Vuitton compte tenu des difficultés de stationnement à proximité. Cependant, les véhicules particuliers stationnent et la navette privée du musée également. L'information ne semble donc pas avoir été donnée en amont.



Une voyageuse attend son bus assise sur un banc municipal



BUS **63** Gare de Lyon
Porte de la Muette
Jardin d'acclimatation




Information

En raison de travaux avenue du MAHATMA GANDHI ainsi que du stationnement ne nous permettant pas de stationner en toute sécurité Face au Musée Louis VUITTON, la ligne sera limitée à La Porte de la Muette les week-ends ainsi que les jours Fériés jusqu'au 30/06/2024

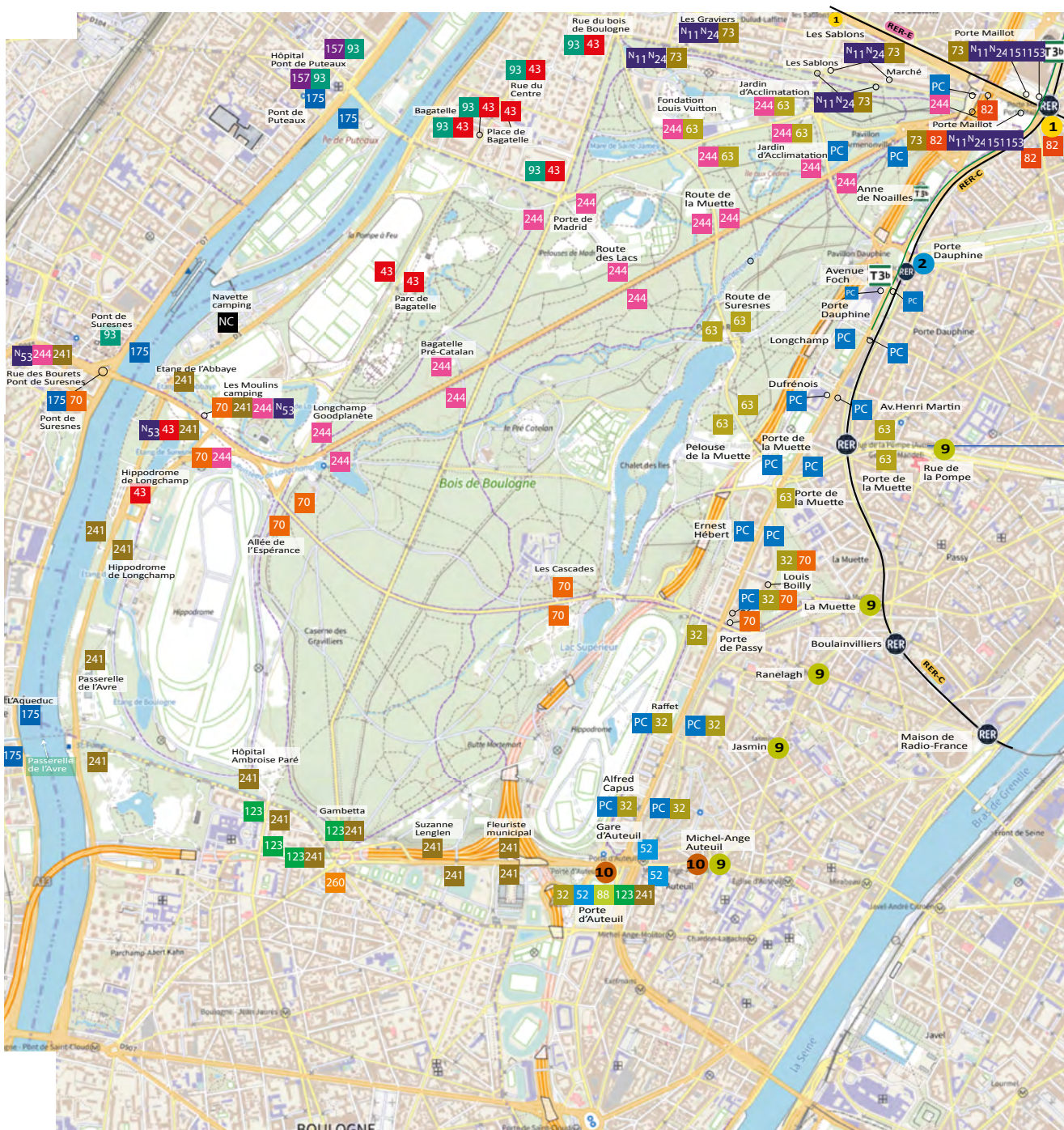
Merci de votre compréhension

Pour plus d'informations, nous vous invitons à flasher notre QRcode. Nos agents sont à votre disposition pour tout renseignement.

 RATP pour  
mobilités

Carte des arrêts de bus du bois de Boulogne



Focus sur les lignes 63, 70 et 244



Cette longue ligne dessert donc les samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires seulement, deux points d'attraction majeurs : le jardin d'acclimatation et la Fondation Louis Vuitton. Cependant, comme en témoigne le constat rapporté ci-dessus, cette desserte est peu fiable.

La fréquentation de la ligne, relativement homogène, décroît fortement à l'approche de son terminus à la Porte de la Muette, la charge étant à ce point de l'ordre de 10% de celle constatée au centre de Paris.



Navette devant la Fondation Louis Vuitton

Un témoignage reçu par la FNAUT - Ile-de-France... parmi d'autres :

« Porte de la Muette, samedi 13 janvier 2024 à 15 h 00. Ce jour, la ligne 63 a pour terminus Porte de la Muette et ne dessert pas l'arrêt Fondation Louis Vuitton au milieu du bois de Boulogne.

Pas de cause apparente à ce raccourcissement, soit ! Mais l'application Bonjour RATP n'informe pas de ce raccourcissement de ligne (information erronée répercutée également sur l'Appli IdF Mobilités) [...]

Notre chauffeur RATP nous informe : 30 minutes de marche ou passer par les bus PC, 244 et la ligne 1. Nous marcherons 20 minutes, heureusement nous sommes parisiens équipés d'Open Street Map, il fait jour et il ne pleut pas... ».

Qu'aurait donc fait les usagers non pourvus de smartphones et/ou se déplaçant difficilement ?



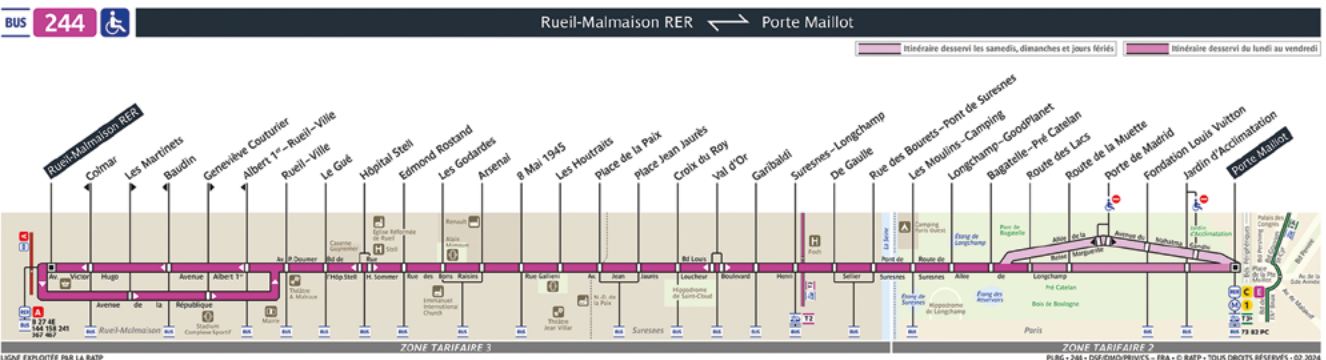
En semaine, la charge du 70 qui atteint son maximum dans le 15e arrondissement de Paris, voit sa fréquentation réduite à environ un tiers à la traversée du bois. Au cours de nos visites de terrain, nous avons pu observer en semaine et en pleine journée la circulation de voitures quasiment vides.

Il est vrai que, dans le sens Paris-Suresnes, la traversée du bois est située à l'extrémité de cette longue ligne qui traverse des quartiers très denses de la rive gauche (5, 6, 7 et 15e arrondissements) en empruntant des voies souvent encombrées.

L'avenue de l'Hippodrome étant fermée en fin de semaine, la ligne est alors limitée à la Porte de Passy et ne joue donc qu'un rôle limité de desserte du Bois.



Vu en pleine journée : un 70 quasiment vide...suivi par une voiture de la ligne 30 dont la « girouette » indique : « Place Pigalle » (?)



En revanche, la charge de cette ligne qui relie la Porte Maillot à Rueil est plus équilibrée car elle dessert plusieurs communes de banlieue. Cette ligne dessert directement le bois, en particulier le Jardin d'acclimatation et la Fondation Louis Vuitton seulement le week-end. Les visiteurs de cette dernière semblent pourtant préférer la navette exploitée par cette fondation qui a pour origine la Place Charles de Gaulle.



Touristes prêts à prendre le 244

Une desserte par les transports en commun à améliorer

Outre les lignes prolongées dans le cadre du Grand Paris des bus, le Bois est desservi par les lignes suivantes :

Le **PC**, exploité jusqu'ici avec des bus articulés reliant désormais la Porte Maillot au Pont du Garigliano depuis le prolongement du T3 à la Porte Dauphine,

- Au nord :

- La ligne **43** (Gare du Nord-Neuilly-Bagatelle) dessert le parc et la plaine de Bagatelle. Elle est prolongée le samedi et le dimanche jusqu'à l'Hippodrome de Longchamp. Sa desserte n'est plus assurée par des bus articulés mais sa fréquence et sa charge sont satisfaisantes.
- La longue ligne **73** (La Garenne-Colombes- Charlebourg – La Défense- Musée d'Orsay) dont le caractère touristique est inexploité, longe le bois en bordure de Neuilly ; Elle connaît un trafic relativement modeste.
- La ligne **82** (Luxembourg—Neuilly Hôpital américain) dessert la Porte Maillot après également un long parcours dans Paris.
- La ligne **93** (Invalides-Suresnes de Gaulle) tangente le bois au niveau du parc de Bagatelle après un parcours tortueux dans Paris et Neuilly,
- La ligne **244** (Porte Maillot- Rueil-Malmaison) voit son itinéraire modifié en fin

de semaine à proximité de la Porte Maillot pour desservir la Fondation Louis Vuitton...mais le site de la Fondation l'ignore (de même que la ligne 63)¹⁴.

- A l'ouest :

- La ligne du tramway T2 permet un accès théoriquement aisé au Bois (voir ci-après les commentaires sur la passerelle de l'Avre).

- Au sud :

- Les longues lignes **32** (Porte d'Auteuil-Gare de l'est) et **52** (Opéra-Parc de Saint-Cloud) desservent l'extrême sud du bois au niveau de la porte d'Auteuil au terme, pour la 52, d'un tracé particulièrement tortueux dans Paris. Il en est de même pour la ligne **88** (qui dessert néanmoins la gare Montparnasse, la gare de Denfert-Rochereau et a pour terminus « Montsouris TI » (sic) pour Tombe-Issoire comme l'affichent les « girouettes » des véhicules affectés à cette ligne. Comprenez qui pourra !
- La ligne **241** (Rueil-Malmaison RER – Porte d'Auteuil) longe la partie sud du bois à proximité des serres d'Auteuil et du stade Roland Garros et dessert en partie l'ouest du bois avant de franchir la Seine et de se diriger vers Suresnes, Saint-Cloud et Rueil-Malmaison.



Arrêt du 241 Avenue Anatole France en limite de Boulogne



Côté Boulogne, les passagers du 241 ont un abribus

14 [Visiter la Fondation — Fondation Louis Vuitton](#)

A l'exception des lignes (en semaine) 63 (en fin de semaine, jours fériés et vacances scolaires), 70 et 244 la desserte du Bois de Boulogne par les bus concerne donc ses franges. Le Bois de Boulogne disposerait d'une cinquantaine d'arrêts de bus (hors portes)¹⁵.

Un effort indéniable d'amélioration de desserte du Bois s'est concrétisé, il reste à vérifier qu'il répond aux attentes de la clientèle, qu'il s'agisse des riverains, des habitants de la rive gauche de la Seine dont l'accès au Bois est contraint par la géographie et, bien entendu, des Parisiens et habitants des communes limitrophes pour des activités de loisir.

Cependant, cette desserte devrait être valorisée. Elle semble en effet assez mal connue. Il faut souligner que les plans de ligne disponibles sur le site de la RATP indiquent que **tous les arrêts hors Paris situés dans le bois sont inaccessibles aux PMR. Ils sont en outre dépourvus d'abribus voire de bancs, le mobilier municipal suppléant partiellement à cette absence.**

Dans son rapport, la MIE précise que le Bois de Boulogne n'est équipé que d'un seul abribus (?) alors que le nombre des arrêts est de 57 (hors portes). Comme le note le rapport :

« Ces abris répondent pourtant à de réels besoins, comme se protéger de la pluie ou du soleil et participent à l'attractivité des transports en commun. Jean-Dominique HIETIN, directeur régional Paris chez JCDecaux (depuis le décès du fondateur de la société), explique : « à partir du moment où nous avons équipé une desserte d'un abri voyageurs,



Arrêt Etang de l'Abbaye sans abri mais avec un banc

nous disposons d'un mobilier qui est susceptible d'accueillir différentes informations, un plan » ». ¹⁶.

En outre il est précisé que :

« la gestion de ces abris voyageurs est régie par le contrat entre la Ville de Paris et JCDecaux (depuis le décès du fondateur de la société) qui prévoit un parc total de 2000 abris pour l'ensemble du territoire parisien, la priorité étant donnée aux points d'arrêt les plus fréquentés. Sur l'ensemble du parc, 250 abris sont prévus sans publicité afin de s'insérer au mieux dans des sites plus sensibles, tels que les bois » ¹⁷.

Même s'il convient de préserver le caractère naturel des lieux, il est cependant souhaitable d'implanter des abribus là où cela est possible.



Arrêt du 244 Porte de Madrid « en pleine nature »



et son alter ego en face

15 Op cit. P 33

16 Op cit p 96

17 Op cit p 97

A défaut, de disposer d'abribus, ces arrêts pourraient au moins être rendus accessibles en utilisant éventuellement le dispositif mis en place sur la ligne 73 (côté Neuilly seulement !) à proximité du Bois.



Arrêt du 73 rendu accessible côté Neuilly-sur-Seine

Des pistes d'amélioration diversifiées

Une signalisation très insuffisante et hétéroclite

15 % des répondants à l'enquête de la Ville de Paris en 2019 mentionnent la difficulté à s'orienter comme un point faible¹⁸.

Il faut distinguer :

- les panneaux « historiques » très nombreux, qui semblent plus adaptés aux voitures hippomobiles, aux cyclistes et aux piétons qu'aux automobilistes,
- la signalisation proprement routière des

centres d'intérêt (panneaux sur fond marron).

Les panneaux « historiques » de couleur verte présentent l'inconvénient d'être imprécis (absence de distances, mention aléatoire de la desserte par le métro par un simple « M » et absence totale d'indications concernant les lignes de bus. Certains d'entre eux sont endommagés.

Cette signalétique mérite donc d'être revue.



Quant à eux, les panneaux directionnels implantés aux carrefours pour indiquer les centres d'intérêt semblent parfois trop nombreux.

Alors que la plupart des automobilistes utilisent

Une amélioration indispensable de l'information sur les transports publics

Il existe un manque d'information manifeste des usagers sur les dessertes du Bois par bus. En outre, l'information donnée par les principaux sites internet sur la desserte par les transports en commun des principaux points d'intérêt reste d'une qualité moyenne si l'on en juge à partir de l'inventaire que nous avons établi (cf. Annexe *Desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs*). Si certains donnent des informations précises (éventuellement des cartes), d'autres se limitent à des informations sommaires, voire erronées.

Comme cela semble être malheureusement de règle, si les plans de situation situés dans les sta-

des logiciels de guidage, une réflexion sur le maintien de tous ces panneaux serait bienvenue et concourrait à limiter la pollution visuelle.

tions de métro sont très clairs, on ne peut que constater l'indigence de la signalétique de surface, en particulier dans les carrefours complexes comme ceux des Ports Maillot ou d'Auteuil.

Sans exagérer, on peut considérer que, pour les transports publics de surface, le Bois de Boulogne est un « objet non identifié ». Ainsi, les abribus situés le long du Boulevard Suchet (PC) et Porte de la Muette ne comportent aucune indication d'accès au bois de Boulogne pourtant tout proche.

Une information en ligne notoirement insuffisante sur les sites officiels

Il en est de même pour la station Henri-Martin du RER C qui est dépourvue de signalétique permettant de s'orienter vers le Bois.

Le site « paris je t'aime » donne des informations de base (sauf sur les transports en commun) et renvoie au site de la Ville pour des informations pratiques sans lien direct avec la ou les pages concernées.

Après recherche sur les mots « Bois de Boulogne », le site de la Ville propose plusieurs activités dont un grand tour du Bois de 12 km pour les amateurs de course à pied. Pour s'y rendre,

les transports en commun cités sont les lignes de métro 2 et 9 ainsi que le bus 32 (sic).

[Bois de Boulogne • Paris Je t'aime](#)

[Le grand tour du Bois de Boulogne - Ville de Paris](#)

Le site [Visit Paris Region](#) donne une information minimale et renvoie également au site de la Ville sans donner plus d'information.

Sur [la page](#) du site de la mairie consacrée au bois de Boulogne, seule la ligne 244 est indiquée.

Faut-il créer des navettes dédiées ?

Comme nous l'avons vu, certains occupants du Bois ont créé des navettes qui leur sont propres (Camping Municipal, Fondation Louis Vuitton, Hippodrome de Longchamp). Cependant, la création de navettes touristiques reliant les principaux centres d'intérêt du Bois aux stations de métro, de bus et de RER situées à proximité (au moins le week-end et de jour), à l'exemple des « Traverses » parisiennes, mériterait d'être étudiée. A cet égard, l'expérience de la navette autonome qui a desservi les abords du Bois de Vincennes en empruntant le Cours des Maré-

chaux et l'avenue des Minimes pourrait être mise à profit pour desservir le Bois de Boulogne, à partir de la Porte Maillot ou de la Porte de Passy par exemple.

Des points de contact avec la ville à améliorer

L'étude réalisée par l'Ecole d'Urbanisme de Paris propose une typologie des portes en les classant en 4 catégories : portes "métropolitaines", portes "majeures", portes "locales" et portes "paysagères". Le classement des portes longeant le Bois de Boulogne serait alors le suivant :

« les portes Molitor, de Passy, de la Muette et Dauphine peuvent être qualifiées de portes "paysagères" puisqu'elles permettent notamment l'accès au bois de Boulogne et aux lacs depuis Paris. La porte d'Auteuil, quant à elle, est assimilable à une porte "majeure". Il faut aussi noter la présence de la porte Maillot, porte "métropolitaine", au nord la porte Dauphine et l'influence qu'elle peut avoir sur celle-ci. »¹⁹

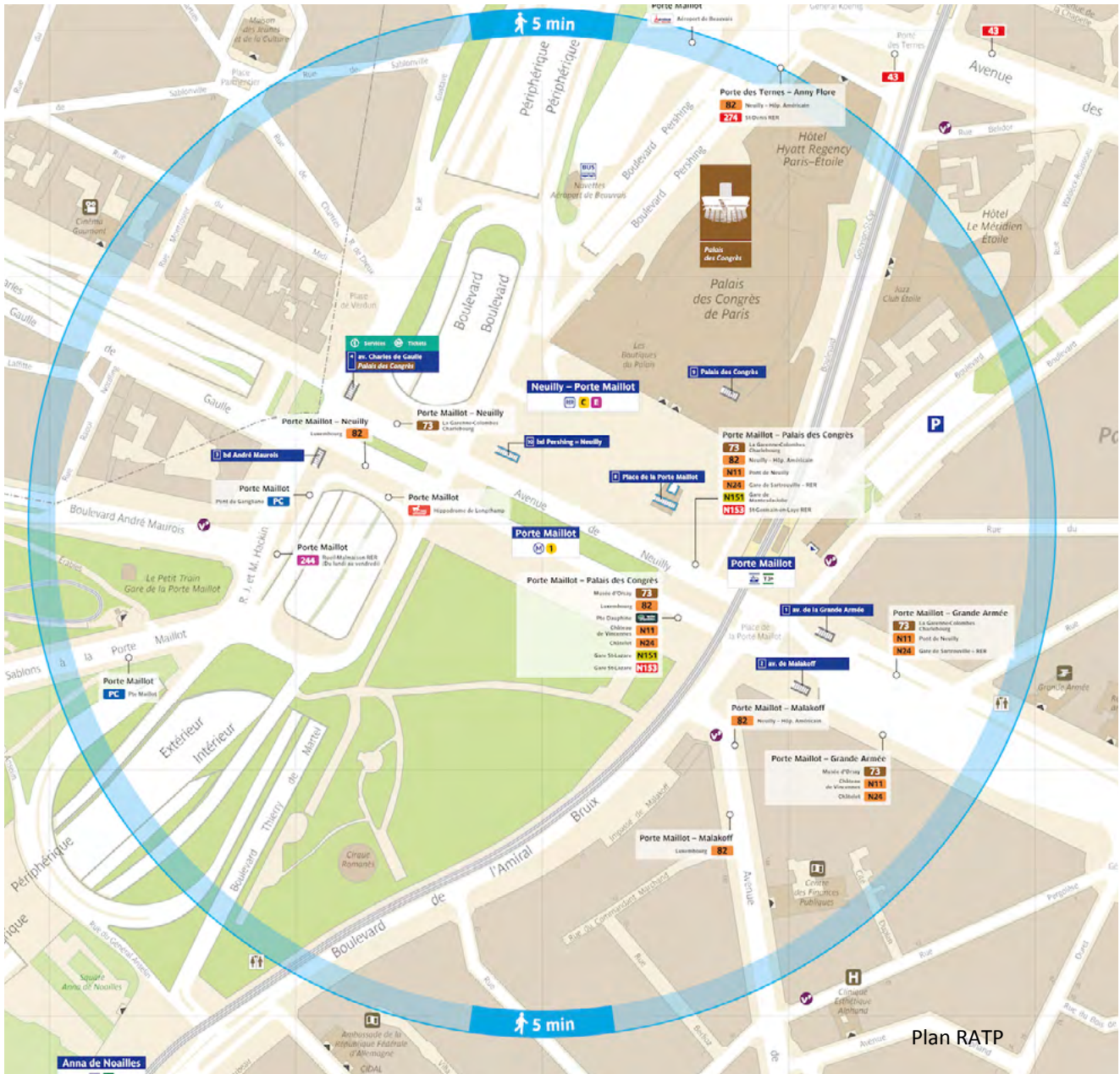
Cette typologie appelle un aménagement différencié des portes concernées.



Avec la ligne de métro (M1), une ligne de tram (T3b), deux lignes de RER (C et E), de nombreuses lignes de bus, la porte Maillot, en lisière du bois, devient un pôle majeur.

19 Op cit. P 18

PORTE MAILLOT



La Porte Maillot voit actuellement l'achèvement de sa reconfiguration liée aux travaux d'Eole et au prolongement du tramway T3 à la Porte Dauphine.

Elle est en passe de devenir une porte d'accès majeure au Bois par les transports collectifs.

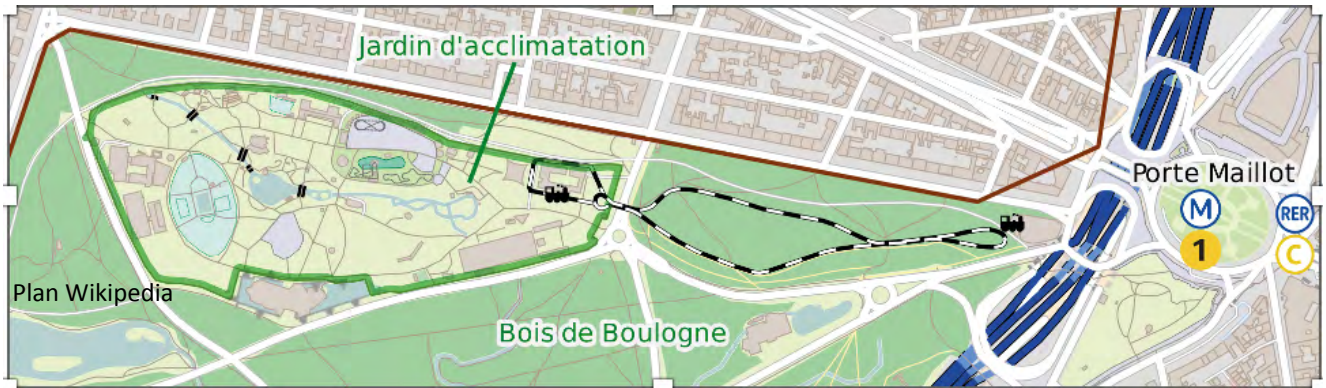
Si l'information sur l'implantation des arrêts de bus sera donnée...dans le métro, Il est indispensable qu'elle soit relayée en surface compte tenu de la dispersion des arrêts.

Les usagers des bus devront cependant encore faire preuve de patience et s'accommoder de conditions d'accès et d'attente particulièrement dégradées dans certains cas.



Touristes attendant le 73 en direction du Musée d'Orsay (sans commentaire)

Ligne du petit train du jardin d'acclimatation



Cette porte présente également la particularité d'être desservie par le petit train du jardin d'acclimatation, toujours aussi apprécié par les visiteurs. Il s'agit d'une ligne « privée » qui constitue une attraction du jardin.

Au début des années 1930, la ligne est raccourcie à ses deux extrémités. Le tronçon à l'intérieur du jardin d'acclimatation est supprimé, et le remaniement routier du secteur de la porte Maillot, où un souterrain est créé, impose le report du terminus le long de la route de la Porte-des-Sablons²⁰.



Gare du Petit train



Le Petit train du jardin d'acclimatation

20 [Ligne du jardin d'acclimatation — Wikipédia](#) lu le 29 avril 2024

PORTE DE LA MUETTE



Cette porte est un véritable carrefour routier qui n'engage pas à pénétrer dans le bois, bien qu'elle soit desservie par le bus 63. En outre, elle est située à proximité de la station Henri Martin du RER C (cette station est dépourvue de tout balisage vers le Bois).



Station Henri Martin RER-C dépourvue de tout balisage vers le Bois

PORTE DE PASSY



La porte est située à proximité relative des stations de métro La Muette (ligne 9) et de RER-C Bouainvilliers qui sont reliées entre elles. La place est également traversée par le bus 70. L'accès au Bois est relativement facile pour les piétons mais le cheminement est inconfortable. En effet, ces derniers doivent partager une piste le long de l'avenue de l'Hippodrome avec les cyclistes sans que cela soit nettement signalé. Cependant, plusieurs arrêts du 70 desservent cette voie.

Du fait de sa proximité avec les lacs, cette porte pourrait jouer un rôle de porte d'entrée dans le bois à condition bien entendu d'une amélioration significative de la signalétique et des chemine-ments.



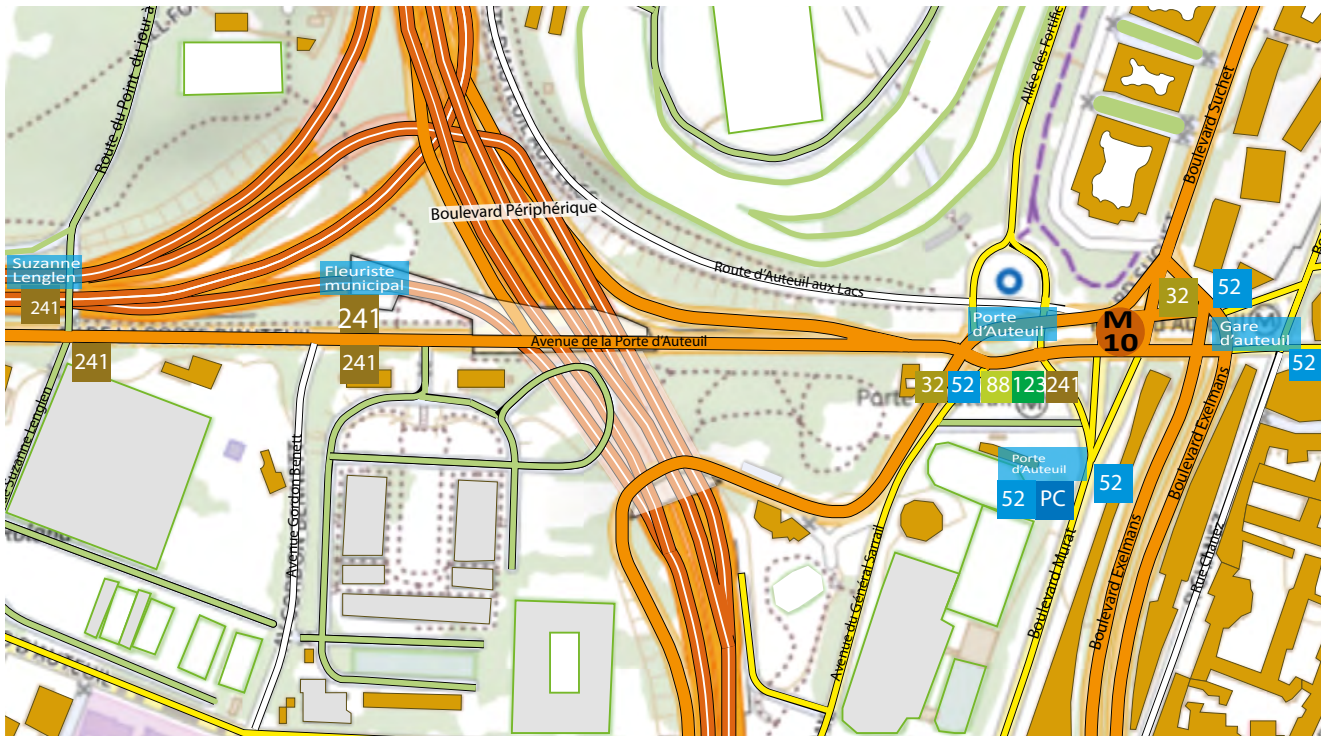
Le bus 70, porte de Passy

Citons à ce sujet le rapport de l'Ecole d'Urbanisme de Paris :

« Dans une dynamique métropolitaine, elle [la Porte de Passy] est aussi en lien avec le bus 70 qui dessert Suresnes au centre de Paris. Cet aspect d'intermodalité n'est pas à négliger car il offre une continuité sur l'axe Est-Ouest dans le bois de Boulogne et vers le 92 qu'il convient aussi de redynamiser, car cette ligne de bus est aujourd'hui largement délaissée. Toujours sur cet axe Est-Ouest, la porte de Passy dispose aussi d'un maillage cyclable, ce qui est rare pour les portes de l'Ouest parisien. Le compléter par des voies cyclables Nord-Sud serait alors une manière de rendre cet espace encore plus viable. Cependant, il est quand même important de notifier que même si elle est la porte d'entrée du bois, la porte reste relativement sous-utilisée. En ce sens, la porte reste un espace plutôt temporalisé, avec des usages présents majoritairement le week-end »²¹.

21 Op. Cit. p 71

PORTE D'AUTEUIL



La Porte d'Auteuil est en quelque sorte le pendant sud de la Porte Maillot. C'est un nœud de correspondances desservi par la ligne 10 du métro et par plusieurs lignes de bus :

- 32, et 52, qui après de longs parcours assez tortueux dans Paris (respectivement depuis la gare de l'est et l'Opéra – rue Halévy) y ont leur terminus pour le 32, le 52 poursuivant vers le Parc de Saint-Cloud,
- 3 autres lignes y ont leur terminus :
 - Le 88, en provenance de Montsouris TI (sic) à proximité de la station Cité Universitaire du RER B après un parcours particulièrement tourmenté dans le 15^e qui lui permet de desservir la Gare Montparnasse,
 - Le 123, Porte d'Auteuil- Marie d'Is-

sy, qui longe le Bois en début de parcours et dessert l'Île Saint-Germain.

- Le 241 qui dessert toute la partie sud du bois et remonte au nord vers le camping de Paris en longeant l'hippodrome de Longchamp,
- Enfin, le PC en direction du Pont du Garigliano (RER C)

En apparence, la desserte semble complète. Cependant, la lenteur et la longueur des lignes « parisiennes » 32, 52 et 88 incitent peu à les emprunter pour rejoindre le Bois. Faute d'information suffisante, ces lignes semblent réservées aux initiés, riverains ou non.



Porte d'Auteuil



Gare de bus, porte d'Auteuil

En outre, la dispersion des arrêts sur la place et l'absence de signalétique de surface rend difficile l'orientation des candidats au voyage en bus.



Souterrain porte d'Auteuil sans aucune indication

La Porte d'Auteuil permet un accès direct à l'hippodrome et au Bois...par un passage souterrain réservé aux piétons sous le Boulevard Suchet qui ne comporte aucune signalétique.

L'accès pédestre au Bois, le long de l'hippodrome est mal signalé.

De l'autre côté de l'avenue de la porte d'Auteuil, un parcours piéton permet de rejoindre le jardin des serres d'Auteuil via le jardin des poètes et éventuellement le stade Roland Garros.

A l'entrée du jardin des serres d'Auteuil, un passage souterrain sous l'avenue de la Porte d'Auteuil, peu engageant, mal éclairé et dépourvu de toute signalisation (mais accessible aux PMR) permet de rejoindre le bois.



" Souterrain fantôme " devant les Serres d'Auteuil



Plan de situation... dans le métro

PASSERELLE DE L'AVRE



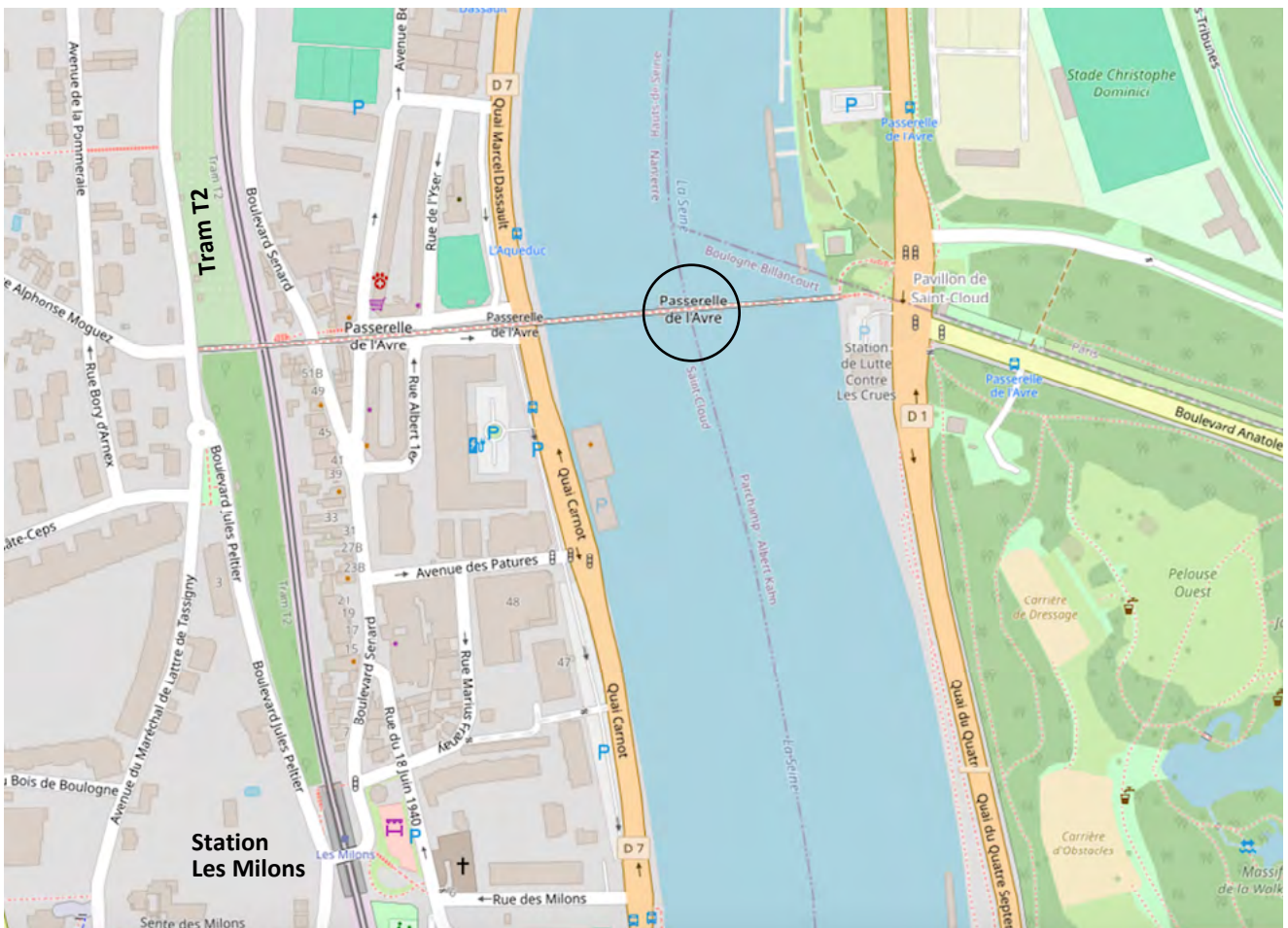
Passerelle de l'Avre : aucune panneau directionnel côté St-Cloud comme côté Paris

Cette large passerelle piétonnière franchit la Seine et relie le bois à Saint-Cloud.

Là encore, l'absence de signalisation la réserve aux Clodoaldiens et aux « initiés ».

Il faut remarquer que le tramway T2 (Porte de

Versailles-Pont de Bezons) longe la Seine sur la rive gauche et dessert la station « Les Milons », située à environ 300m de la passerelle. Aucune signalétique appropriée n'indique cette possibilité d'accès.



Des conditions de visite à améliorer

Des cheminements piétons peu clairs et parfois en conflit avec les vélos

Les aménagements récents de voies vertes (voie partagée piétons/vélos) permettent de disposer d'itinéraires accessibles ; cependant, comme par exemple avenue de l'Hippodrome, la signalétique est absente et les piétons doivent être sur leurs gardes afin d'éviter les vélos qui roulent souvent à vive allure sur une piste que les cyclistes pensent qu'elle leur est réservée.



Avenue de l'Hippodrome : un cheminement parfois en conflit avec les vélos

Un balisage des sentiers insuffisant

Le Bois bénéficie d'un balisage serré de sentiers (GR, GR de pays) réalisé par la Fédération Française de Randonnée Pédestre mais leur existence reste méconnue du grand public.



Sentier de randonnée balisé

Un manque criant de panneaux d'accueil

Beaucoup de pavillons ou d'abris sont dans un état déplorable. Ils pourraient être utilisés comme points d'information et d'accueil.

Comme le suggère le rapport de l'APUR : « l'aménagement de « portes du bois » permettrait d'orienter le visiteur en lisière du bois. Ces nouvelles portes pourraient être matérialisées par des espaces piétons et paysagers amplifiés, des traversées piétonnes larges, voire des plateaux surélevés et des services pour l'accueil des visiteurs, information, mobiliers et services (bancs, arceaux et location vélo...)»²².

Les pavillons restaurés pourraient jouer ce rôle.

Des projets à étudier

Une « appli » suggérée par l'APUR mais non encore développée.

« Ce projet d'application, dédiée au bois, aux activités et aux promenades, ne semble pas avoir été mis en œuvre alors qu'il pourrait permettre de mieux faire connaître le Bois.

Valoriser des cheminements naturels pour accéder au Bois

Porte de Passy vers les jardins du Ranelagh (voire les jardins du Trocadéro)

Le tracé de cette voie constitue un segment de la « Traversée de Paris n°1 » balisée par le Comité départemental de randonnée pédestre de Paris. Il reste malheureusement méconnu. Il faut souligner que le « topoguide » qui le décrit mentionne avec soin les connexions avec les transports publics (y compris les bus !).²³

Porte Dauphine vers l'Etoile par l'Avenue Foch (ex avenue du bois)

Le rapport de l'APUR précité souligne l'importance des concessions d'exploitation de restaurants, lieux culturels ou de loisir. Certains d'entre eux ont mis en place des navettes. Par exemple, la Fondation Louis-Vuitton jusqu'à la Place de

Le bouclage du tramway T3

l'Etoile qui semble plus appréciée que les bus 63 ou 244. Le camping municipal, desservi par le 244, dispose également d'une navette qui le relie à la Porte Maillot²⁴

Ces deux navettes sont mieux connues des usagers potentiels et sont en service tous les jours...

Le « bouclage » du tramway ou la création d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre la Porte Dauphine et le Pont du Garigliano pour remplacer l'actuelle ligne de bus PC (Pont du Garigliano – Porte Maillot) reste à l'état de projet. Il conviendrait de mesurer si ce « bouclage » est susceptible de générer un accroissement du trafic, assez faible à l'heure actuelle, et de favoriser la fréquentation du Bois de Boulogne. Nous renvoyons à cet égard à l'étude réalisée par les étudiants de de l'Ecole d'Urbanisme de Paris.

23 FF de Randonnée « Paris...à pied », septembre 2022, p 20

24 [Découvrez nos services et activités sur place - Camping de Paris \(campingparis.fr\)](https://www.campingparis.fr/), lu le 15 avril 2024

25 Op cit p 82



Horaires de la navette du camping

D'autres projets à considérer

Dans son audition par la MIE, Éric Tardivel, directeur de l'agence territoriale Paris, Seine-et-Marne, Essonne, Val-de-Marne, du groupe RATP, indique que plusieurs projets sont étudiés, à des stades plus ou moins avancés²⁵ :

- le prolongement de la ligne 2 du métro entre la Porte Dauphine et Rueil-Suresnes-Mont Valérien, (inscrit au projet de SDRIF-E) qui pourrait traverser le bois,
- le projet de ligne 15 ouest, à l'ouest de la Seine Il faut observer que ces deux projets (le second étant en phase de réalisation) ne permettraient pas un accès direct au Bois.

Conclusion

La priorité semble donc d'améliorer l'attractivité des transports collectifs. L'objectif du Grand Paris des bus d'améliorer de façon significative la desserte du Bois n'a pas été atteint. La fréquentation des lignes reste médiocre et les régimes différents de desserte entre la semaine et les week-ends sont source de confusion.

Faut-il resserrer le maillage de desserte ? On pourrait éventuellement étudier la création d'un parcours desservant les principaux points d'accès au Bois à partir des portes en utilisant des navettes autonomes à l'exemple de celles testées au Bois de Vincennes.

Cela dit, la priorité semble une meilleure information des usagers potentiels. L'autorité organisatrice (IDFM), en liaison avec le ou les futurs opérateurs, devrait s'y consacrer.

Pour sa part, la Ville devrait s'attacher à améliorer la signalétique, globalement très médiocre dans le Bois et inciter ses concessionnaires à donner une information complète sur les transports en commun sur leurs sites internet respectifs.

Il faut également veiller à l'accessibilité des arrêts de bus (aucun n'est accessible aux personnes à mobilité réduite actuellement si l'on se réfère, comme on l'a vu, aux plans de lignes RATP).

En outre, les principaux arrêts devraient être pourvus d'abribus. Si la pose de modèles identiques à ceux en usage dans Paris est jugée inadaptée, on pourrait envisager de réutiliser toutes les fois que cela est possible, les pavillons existants qui ne sont plus utilisés et sont ruinés pour la plupart.

Dans les recommandations de son rapport de 2020, l'APUR évoquait la création d'une application destinée à orienter les visiteurs et à les informer sur les points d'intérêt. Il serait souhaitable de réactiver ce projet

La signalétique et le balisage des promenades mériterait un effort particulier afin de permettre aux visiteurs pédestres de s'orienter sans avoir recours en permanence à un guidage informatique.

Des panneaux d'accueil à l'orée du Bois et des principales portes devraient proposer des plans (munis de QR codes, des informations sur le Bois) et retrouver leur fonction de points de repli en cas d'intempéries.

Enfin, le balisage au sol et la restauration des cheminements piétons devraient faire l'objet d'une action spécifique.

Ces recommandations rejoignent le catalogue très complet de préconisations faites dans le rapport de l'APUR largement cité dans la présente étude. Le rapport de la MIE y fait écho et propose non moins de 68 propositions dont 11 concernent les mobilités. Ces propositions sont complétées par de nombreuses autres faites par les différents groupes politiques. Globalement, ces propositions convergent avec les nôtres pour ce qui concerne la mobilité, les conditions d'accès et la signalétique. Nous invitons le lecteur à s'y reporter.



Un abri qui pourrait être transformé en point d'information

Documents consultés :

- Mission d'Information et d'Evaluation (MIE) du Conseil de Paris, Les bois de Boulogne et de Vincennes, Le rapport Valérie Montandon, Emile Meunier, mai 2024
- Ecole d'Urbanisme de Paris, M2 Urbanisme & Aménagement - AUDE-EP Alternatives urbaines, démarches expérimentales et espaces publics, Portes ouest de Paris 16e Bouclage du Tramway et Requalification de l'Espace Public, Bonafe Ethan – Darne Jeanne – Ghazali Mona - Idlhaj Fatiha – Olsson Mia – Peres Mattéo – Simon Anne, avril 2024
- APUR Les bois de Boulogne et de Vincennes, 1 840 Hectares de nature à revisiter, mai 2020
- APUR Etude Usages et attentes des visiteurs dans les bois de Boulogne et de Vincennes : analyse des résultats de l'enquête été 2019 de la Ville de Paris, décembre 2019
- APUR Déplacements dans les bois de Boulogne et de Vincennes contribution de l'APUR aux diagnostics, novembre 2004
- Ville de Paris, Règlementation générale des bois de Boulogne et de Vincennes appartenant à la Ville de Paris, 20 décembre 2018

Desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs

Lieu	Transports en commun	Navette	Autre	Indications d'accès par les TC données par le site internet du lieu
Camping municipal de Paris	244	Oui		Les billets pour la navette vers la porte Maillot sont en vente à l'accueil
Fondation Louis Vuitton	63, 73, 244	Oui		Le site indique la L1 (à 950m) mais omet les lignes 63 et 244 (samedis, dimanches et fêtes seulement)
Hippodrome d'Auteuil	Métro L 10, bus 241			Le site propose un schéma d'accès très clair; Il indique que le 241 ne circule pas en fin de semaine alors que ce n'est pas le cas
Hippodrome de Longchamp	123, 241	Oui		Le site propose un schéma d'accès très clair
Jardin d'acclimatation	63, 73, 244		"Petit train" (Porte Maillot)	Indications d'accès claires avec un plan d'accès schématique
Lagardère Paris Racing	Non			Aucune indication sur l'accès en TC
Parc de Bagatelle	43, 93, 244			Le site de la Ville de Paris mentionne la gare de RER (sic) : "Suresnes-Mont Valérien" (en fait, lignes L et U) située à environ 2 km. Les lignes 43 et 93 ne sont pas citées.
Serres d'Auteuil	Métro L 9, 10, bus : 123, 241			Le site de la Ville donne des informations claires sur la desserte par les TC
Stade Roland Garros	123,241			Présentation très complète de toutes les lignes de TC
Restaurants				
Auberge du Bonheur				Indications sommaires sur les TC . Le site annonce que le restaurant est à dix minutes de la Place de l'Etoile (?)
Châlet des Iles				Indications très claires avec plan schématique et temps de marche depuis le métro
Da Antonino (Jardin d'acclimatation)	73, 244			Restaurant situé dans le jardin d'acclimatation
Grande Cascade	70, 241			Aucune indication d'accès par les TC
Pré Catelan				Aucune indication d'accès par les TC



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

Nous écrire : aut@aut-idf.org- Consulter notre site : www.aut-idf.org

Nous suivre sur [X \(anciennement Twitter\)](#)