

Grand Paris des Bus – Paris

*Atelier-rencontre du 4 octobre 2016
Quadrant Nord-Est*

Compte-rendu

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

4 octobre 2016

GPB-Paris-CRAteliers-QNE-161125.pdf

*Compte rendu de l'atelier-rencontre du 4 octobre 2016 qui s'est déroulé le 4 octobre 2016
au gymnase Delessert dans le Xème arrondissement de Paris*

SOMMAIRE

INTRODUCTIONS	3
1. RÉMI FERAUD, MAIRE DU X ^E ARRONDISSEMENT, PARIS	3
2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI, ADJOINT CHARGÉ DES TRANSPORTS, DES DÉPLACEMENTS, DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC, VILLE DE PARIS	3
3. CATHERINE BARDY, DIRECTRICE DE L'EXPLOITATION, STIF	3
4. RAPHAËL RENÉ-BAZIN, DIRECTEUR DE L'AGENCE PARIS, RATP	3
PRÉSENTATIONS	4
1. LES MODALITÉS DE CONCERTATION	4
2. LE PROJET DE RESTRUCTURATION	4
CONTRIBUTIONS SYNTHÉTIQUES DES PARTICIPANTS	4
1. LES REMARQUES GÉNÉRALES	4
1.1 Remarques générales sur le projet	4
1.2 La longueur des lignes modifiées	5
1.3 Les aménagements de voirie nécessaires et leur respect	5
1.4 La fréquence	5
1.5 Les dessertes	5
1.6 L'accessibilité	6
1.7 Le matériel roulant	6
1.8 Les abribus	6
1.9 La tarification	6
2. LES REMARQUES LIGNE PAR LIGNE	6
RÉACTIONS DE LA TRIBUNE	8
1. CATHERINE BARDY	8
2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI	8
3. RAPHAËL RENÉ-BAZIN	9
CONCLUSION	9

INTRODUCTIONS

1. RÉMI FÉRAUD, MAIRE DU X^E ARRONDISSEMENT, PARIS

Rémi Féraud remercie la Ville de Paris et le STIF d'avoir choisi une salle du X^e arrondissement pour organiser une réunion publique sur un thème aussi important que la restructuration du réseau de bus parisien. Il salue les élus des autres arrondissements du nord-est de Paris présents dans la salle. La question de la refonte du réseau de bus est essentielle pour les habitants de ce quadrant. Comme cela va être présenté par le STIF, elle prend en compte les évolutions démographiques des quartiers parisiens. Elle semble favorable à l'ensemble de l'est parisien qui a particulièrement besoin de ces modifications. Il souligne le caractère parfois décalé du réseau actuel par rapport aux besoins des habitants. Cependant, le réseau repose sur un système très complexe, très difficile à modifier par petites retouches.

Rémi Féraud conclut son intervention en remerciant les participants pour leur présence au gymnase Delessert qui accueille sa première réunion publique et s'engage à ne pas la dernière.

2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI, ADJOINT CHARGÉ DES TRANSPORTS, DES DÉPLACEMENTS, DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC, VILLE DE PARIS

Christophe Najdovski remercie les participants pour leur participation à la première réunion publique sur la restructuration du réseau de bus parisien qui concerne le quadrant Nord-Est de Paris. Dans la mesure où le réseau n'a quasiment pas évolué depuis un demi-siècle, sa restructuration est très attendue par la Ville de Paris, le STIF et la RATP qui ont travaillé conjointement pour organiser cette concertation, mais également par les associations d'usagers et plus généralement par tous les parisiens.

Il explique que la concertation s'est ouverte en présence des associations d'usagers et des élus des arrondissements parisiens et des Villes de première couronne lors d'une réunion tenue le 1er juillet 2016 à l'Hôtel de Ville de Paris. Début septembre, des représentants des mairies d'arrondissements et des communes limitrophes ont également été invités par le STIF pour découvrir le réseau imaginé par ses équipes techniques tel qu'il est présenté pendant la concertation.

La restructuration du réseau de bus parisien doit également faire évoluer les liens entre Paris et la banlieue, dans les deux sens : comment les bus parisiens peuvent-ils se rendre en banlieue et comment les bus de banlieue peuvent-ils entrer dans la capitale sans devoir se limiter à ses portes ? Il s'agit également d'anticiper l'arrivée prochaine du Grand Paris Express.

Christophe Najdovski rappelle que la concertation a déjà commencé sur internet, à l'adresse www.paris.grand-paris-des-bus.fr. La Ville de Paris, le STIF et la RATP ont souhaité organiser des réunions publiques plus « participatives » que celles dont les citoyens ont l'habitude, à l'aide d'un format en ateliers.

3. CATHERINE BARDY, DIRECTRICE DE L'EXPLOITATION, STIF

Catherine Bardy explique aux participants que ce projet de restructuration est mené de longue date par les équipes du STIF. La présente concertation porte sur le résultat de trois ans de travail. Elle précise que le STIF n'a pas la prétention « d'avoir la science infuse » et d'avoir trouvé les bonnes solutions à toutes les demandes, tous les besoins et tous les enjeux liés au fonctionnement du réseau de bus à Paris et plus particulièrement dans le quadrant nord-est dont il est ici question. Le STIF tenait très fortement à organiser une concertation large et ouverte aux habitants des arrondissements et des communes limitrophes de Paris.

Il s'agit de définir, ensemble, une structure solide qui permette au réseau de bus parisien de continuer à évoluer en fonction des besoins des habitants, ce qui n'est pas le cas dans sa configuration actuelle. Autrement dit, il s'agit de refondre un réseau au plus près des besoins actuels et, à l'avenir, de continuer à le faire évoluer pour sans-cesse améliorer l'offre de service.

4. RAPHAËL RENÉ-BAZIN, DIRECTEUR DE L'AGENCE PARIS, RATP

Raphaël René-Bazin apporte le point de vue de l'exploitant du réseau. Il rappelle qu'à Paris, tous les jours, un million de voyageurs empruntent les 1300 bus conduits par 5000 conducteurs. Réussir la restructuration du réseau est donc essentiel.

Aujourd'hui, le réseau n'est pas assez performant. Il faut parvenir à instituer une meilleure régularité et un meilleur maillage du territoire. La RATP se mobilise auprès du STIF et de la Ville de Paris pour apporter son expertise du terrain.

PRÉSENTATIONS

1. LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Sophie Guillain de Res publica présente les modalités et le calendrier de la concertation. Sa présentation est disponible sur le diaporama joint en annexe à ce compte rendu.

2. LE PROJET DE RESTRUCTURATION

Marina Bogdan, chargée de projets à la Direction de l'exploitation du STIF présente les objectifs et les enjeux de la restructuration du réseau de bus parisien.

Valentin Desprez, chargé de projets à la Direction de l'exploitation du STIF présente la structure globale du réseau et l'ensemble des lignes pour lesquelles aucune modification n'est proposée dans le cadre de la restructuration.

Dominique Rascol, Chef de la division Offre routière en zone dense à la Direction de l'exploitation du STIF présente l'ensemble des lignes modifiées dans le cadre de la restructuration.

Leur présentation est consultable en annexe à ce compte rendu.

CONTRIBUTIONS SYNTHÉTIQUES DES PARTICIPANTS

Les 70 participants étaient réunis par groupes de 6 à 10 personnes. Ils avaient choisi en arrivant dans la salle des tables sur lesquelles était indiqués des numéros de lignes soumises au débat. Après les présentations faites par le STIF, les participants ont réfléchi individuellement et collectivement aux questions suivantes :

- Quelles remarques (intérêts et contraintes) souhaitez-vous faire sur le projet dans son ensemble à l'échelle de Paris et des communes limitrophes ?
- Quelles remarques souhaitez-vous faire concernant les lignes présentées à votre table ? Précisez les numéros de lignes avant chaque remarque.

Le propos qui suit présente la synthèse des remarques et des avis des participants, sur le projet dans sa globalité d'une part, ligne par ligne d'autre part.

1. LES REMARQUES GÉNÉRALES

1.1 Remarques générales sur le projet

Globalement, les participants jugent le projet positivement. Ils soulignent notamment la nécessité d'une restructuration du réseau au service d'une meilleure desserte du nord-est de Paris où l'offre est pour l'instant particulièrement peu dense. Les modifications de lignes proposées semblent répondre à cet objectif, même si plusieurs groupes estiment que des efforts restent à fournir.

Des questions ont été posées sur le kilométrage global du réseau envisagé (comparée à l'actuel).

Les modifications de lignes (prolongement, remplacement d'une ligne par une autre, suppression de certains tronçons) ont fait l'objet de débats entre les participants qui n'étaient pas toujours d'accords y compris au sein d'un même groupe.

Plusieurs participants estiment que le projet de restructuration risque de bouleverser par son ampleur les habitudes de certains usagers et d'augmenter le nombre de correspondances. Or, selon eux, la plupart des usagers du bus sont ceux qui ne peuvent pas emprunter le métro : des seniors, des personnes à mobilité réduite ou encore des femmes avec poussette.

Des habitants ont regretté que cette restructuration ne s'accompagne que d'une seule création de ligne dans Paris. Certains d'entre eux ont souligné le fait que seules deux lignes allant de la banlieue vers Paris avaient été évoquées pendant la présentation.

1.2 La longueur des lignes modifiées

Plusieurs groupes estiment que de trop nombreuses lignes sont prolongées sur le schéma-cible présenté. Ils estiment que cela nuirait à leur régularité et aux fréquences de passage des bus.

Cependant, quelques participants pensent que le rallongement de certaines lignes est positif puisqu'il induit moins de correspondances pour les usagers, à condition que soient réalisés les aménagements nécessaires au bon fonctionnement de la ligne en question.

1.3 Les aménagements de voirie nécessaires et leur respect

Les participants ont pointé le manque d'informations sur les aménagements de voirie nécessaires à la restructuration dans la présentation du schéma-cible. Ils se sont dits sceptiques quant aux délais de livraison du projet compte tenu du temps que prendront les nombreux travaux liés à ces aménagements potentiels. Dans certains secteurs, les travaux paraissent être à la limite de la faisabilité (rue de Belleville).

Selon eux, des sites devraient faire l'objet de travaux d'aménagement pour la mise en place de couloirs de bus :

- La rue de Belleville empruntée par les bus de deux lignes ;
- Les parvis des gares du Nord et de l'Est.

La question du respect des couloirs de bus est également revenue à plusieurs reprises durant la restitution.

1.4 La fréquence

Les participants ont exprimé leur inquiétude concernant les fréquences à l'issue de la restructuration. Ce sont notamment les suppressions de certains doublons et le remplacement de quelques lignes par d'autres qui pourraient poser problème. Ils souhaitent, qu'après la restructuration, les fréquences de passage des bus soient à minima égale à la situation actuelle. Plusieurs groupes demandent des renforts d'offre, notamment pour les lignes prolongées.

Sans même considérer le projet, certains participants estiment qu'assurer une bonne fréquence doit être une priorité pour le STIF, la RATP et la Ville de Paris. Ils se sont plaints de devoir parfois « attendre jusqu'à une heure à un terminus » pour pouvoir emprunter un bus.

1.5 Les dessertes

Les participants ont identifié plusieurs secteurs qui risquent d'être peu ou mal desservis à l'issue de la restructuration :

- La place de la Bastille est « délaissée » voire « complètement oubliée » ;
- Il n'y a toujours pas de desserte entre Paris et Montreuil ;
- La gare de Bercy semble également avoir été oubliée dans la mesure où les bus 24 et 87 ne s'y rendront plus ;
- Il faut mener une réflexion profonde sur la desserte des hôpitaux ;
- Il n'y a plus de desserte directe entre la gare Montparnasse et la gare du Nord ;
- Il manque une liaison entre la gare de l'est et le 19^e arrondissement.

À l'inverse, les participants soulignent que des secteurs bénéficient de la restructuration en termes de desserte :

- Le 19^e arrondissement, même si des efforts restent à fournir ;
- Les communes de première couronne, si les aménagements de voirie nécessaires sont réalisés. Les participants estiment que si les lignes sont prolongées vers la banlieue, l'intermodalité du réseau de transport parisien sera assurée ;
- La rocade des gares est une bonne idée mais il faut qu'elle soit assurée par un « bus express », voire, à l'avenir par un tramway pour qu'elle soit efficace et utile.

Eu égard aux modifications de certaines lignes, des terminus devront être repensés :

- De nombreuses lignes auront pour terminus le secteur de Châtelet qui deviendrait un « terminus monstrueux » ;
- Le terminus à la gare de l'Est est à repenser ;

- La zone proche de l'entrée du centre de terminus à gare du Nord (rue La Fayette – Faubourg Saint-Denis – rue de Dunkerque) est perpétuellement encombrée. Les taxis et les automobilistes stationnent « n'importe où » et bloquent souvent la circulation des bus.

1.6 L'accessibilité

L'accessibilité des bus et des arrêts pour les personnes à mobilité réduite, comprise au sens large (personnes handicapées, seniors, personnes avec poussettes) a été évoquée à plusieurs reprises. Comment leurs besoins sont-ils pris en compte dans le projet de restructuration ?

1.7 Le matériel roulant

Les participants ont fait part de leur scepticisme quant à l'idée de remplacer des bus articulés par des bus standards.

Plusieurs groupes ont demandé l'installation d'un système de climatisation dans les véhicules.

Certains groupes mettent en garde contre le manque de propreté des bus.

La répartition des bus dans les centre-bus a également été évoquée.

1.8 Les abribus

Les nouveaux abribus de la Ville de Paris ne semblent pas faire l'unanimité : ils ne protègent pas des courants d'air et le plan général du réseau n'est plus affiché.

1.9 La tarification

De nombreuses voix se sont élevées pour demander la mise en place d'une tarification commune entre les transports de surface et les transports souterrains. Il faudrait pouvoir n'utiliser qu'un seul ticket par trajet, quel que soit le ou les mode(s) de transport utilisé(s).

2. LES REMARQUES LIGNE PAR LIGNE

Pour chaque ligne, on trouve dans le tableau des avis positifs sur la ligne, des avis négatifs et éventuellement les propositions ou demandes spécifiques.

Ligne n°	Avis et remarques
20	Nouveau trajet intéressant mais peut-être un peu long. Les participants sont sceptiques sur sa future régularité. Dommage que le trajet soit dissocié entre Opéra et Belleville car cela nuit à la lisibilité de la ligne.
29	Il faudrait (serait souhaitable d') augmenter sa fréquence car la ligne 20 n'empruntera plus le même trajet pour faire doublon.
39	Pourquoi ne pas prévoir une desserte de la gare Montparnasse en déviant le trajet de la ligne entre Duroc et Sèvres-Lecoubre ?
46	Entre les gares de l'est et du nord, son parcours est tortueux. On ne trouve pas toujours l'arrêt que l'on cherche.
48	Le relais est pris par la ligne 39 sur le même parcours que celui supprimé.
53	Les participants sont sceptiques sur la régularité actuelle et future de la ligne.

Ligne n°	Avis et remarques
54	La ligne devrait être scindée en deux.
60	Pourquoi ne pas envisager de l'exploiter en bus en articulé ? Il s'agit de la 3 ^e ligne la plus fréquentée du réseau selon un participant. Elle est aujourd'hui très irrégulière. Il faudrait envisager de l'améliorer par des bus articulés ou des travaux de voiries. Pourquoi ne pas la couper en deux (Gambetta-Rosa Parks puis Rosa-Parks-Porte de Montmartre).
61	L'évolution de la ligne est jugée positivement. Il faudra prévoir des renforts pour assurer la fréquence de passage des bus. Pourquoi ne pas desservir l'hôpital Robert Debré ? Pourquoi ne pas emprunter la rue Ernest Lefèvre ? Pourquoi ne pas desservir le campus de Jussieu et ses 45 000 usagers ?
65	Le fait que le tronçon supprimé soit repris par le 91 est une bonne chose... ... même si les habitants du 18 ^e arrondissement regrettent de ne plus avoir de liaison directe vers la gare de Lyon.
67	La modification de la ligne a fait débat. Certains sont pour sa suppression, d'autres la regrettent.
69	Le fait qu'elle complète le trajet de la ligne 61 est une bonne chose.
71	La création de cette nouvelle ligne est une très bonne chose et était très attendue... ...mais elle est peut-être un peu longue selon quelques personnes. Des aménagements, des travaux importants sont à prévoir (rue de Belleville) pour éviter de créer des problèmes de circulation. Pourquoi ne pas desservir Rosa Parks ? Il faut desservir la gare d'Austerlitz et passer par la gare de Lyon.
72	Pourquoi ne pas prolonger la ligne au-delà de gare de Lyon et ainsi éviter les encombrements ?
75	Le prolongement jusqu'au Panthéon est une bonne chose.
76	Le prolongement vers Bagnole et Montreuil est une très bonne chose. Pourquoi supprimer le terminal Louvre-Rivoli qui amène les usagers de Bagnole au centre touristique et historique de Paris, surtout pour placer le terminus à Châtelet, bondé et mal équipé en abribus ?
87	Pourquoi ne pas aller jusqu'à Bastille ?
91	Le projet de rocade des gares est une très bonne idée. Seuls quelques participants trouvent son trajet trop long. Pour conserver une bonne régularité, cette ligne devra bénéficier d'aménagements de couloirs de bus tout le long du trajet. Attention au boulevard Magenta, très encombré. Pourquoi ne pas envisager un tramway pour remplacer cette ligne à l'avenir ?
93	La ligne devrait être scindée en deux.

RÉACTIONS DE LA TRIBUNE

Le propos qui suit reprend les réponses apportées par la tribune à quelques-unes des nombreuses remarques et suggestions énoncées par les participants. Il a été précisé que l'objet de l'atelier était d'écouter et recueillir un maximum de remarques. Les porteurs du projet se sont engagés à toutes les étudier et à y répondre à l'occasion de la réunion de restitution le 26 janvier 2017, à laquelle tous les participants ont été conviés.

1. CATHERINE BARDY

Catherine Bardy souligne que plusieurs questions concernaient les fréquences de passage des bus. Elle explique que l'objectif de la concertation est de définir un schéma de lignes dont on connaît définitivement les itinéraires. A partir de ce schéma, il faudra imaginer quels moyens attribuer à chacune des lignes pour qu'elles fonctionnent. Elle rassure les participants en précisant que quel que soit le schéma qui sera retenu, il y aura au moins autant de bus qu'aujourd'hui à l'issue de la restructuration. Par la suite, si des besoins en termes de renfort d'offre se font sentir sur certaines lignes, cela se traduira par une augmentation du nombre de bus et de conducteurs. Les services techniques de la RATP et du STIF travailleront conjointement pour perfectionner l'offre de bus à l'issue de la restructuration

Par ailleurs, elle revient sur la question de la tarification lors des correspondances entre les bus et le métro. Cette demande avait déjà été exprimée lors de la Commission Extra-Municipale des Déplacements en juillet 2016 et est actuellement à l'étude. Elle précise que le STIF est convaincu de l'intérêt d'une réforme de la tarification qui permettrait aux voyageurs de n'utiliser qu'un seul titre de transport pour effectuer ses déplacements, quel que soit le mode de transport utilisé. Cette réforme prendra du temps car elle nécessite des études techniques et financières importantes.

2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI

A propos des aménagements de voirie et de leur respect, Christophe Najdovski rappelle que la décentralisation du stationnement est en passe d'être mise en place à Paris. Cela signifie que le personnel en charge de faire respecter les règles de circulation et de stationnement dans la capitale, aujourd'hui rattaché à la Préfecture de police, passera prochainement sous l'autorité de la Mairie de Paris. Celle-ci aura donc la main sur les verbalisations pour stationnement gênant mais aussi sur la mauvaise utilisation des couloirs de bus, qui n'est pas aujourd'hui une priorité pour la Préfecture. Cela devrait permettre de débloquer des points durs de circulation, notamment certains carrefours (Magenta - La Fayette...) particulièrement difficiles à traverser, en voiture, en bus ou à pied.

Concernant la desserte de la gare de Bercy et des hôpitaux, des réflexions sont en cours et seront prises en compte dans le schéma cible.

À propos du projet de rocade des gares, la restructuration du réseau de bus devrait entraîner une amélioration de la ligne 91 qui s'accompagnerait d'aménagements de voirie favorisant sa lisibilité et sa régularité de cette ligne sur le boulevard Beaumarchais, le boulevard Saint-Marcel, dans le secteur des Filles Du Calvaire et du boulevard du Temple. Sur le boulevard Magenta, de nouvelles solutions d'aménagement pour les bus sont envisageables. Pourquoi pas un couloir de bus placé au centre du boulevard ?

Il revient également sur le débat entre le prolongement ou la réduction de lignes : faut-il allonger les lignes au risque de perdre en régularité et en fréquence ou réduire les lignes au risque de multiplier les correspondances pour les usagers ? Quelles que soient les options choisies, il s'agit de trouver le bon équilibre et de garantir la régularité de la circulation des bus, notamment en réalisant les aménagements de voirie adéquats. Il prend l'exemple de la rue de Belleville, évoquée par plusieurs groupes pendant la restitution. La Ville de Paris est ouverte à la mise en place d'un aménagement de type contresens bus, similaire à celui de la rue de Ménilmontant (la rue est à sens unique mais le bus circule dans les deux sens). Dans le quadrant Nord-Ouest, les avenues de Clichy et de Saint-Ouen pourraient faire l'objet d'aménagements du même type.

Enfin, Christophe Najdovski précise que, comme le STIF, la Ville de Paris est favorable à la mise en place d'un ticket unique bus/métro.

3. RAPHAËL RENÉ-BAZIN

Raphaël René-Bazin remercie les participants pour la richesse de leurs interventions et souligne leur caractère très instructif pour la RATP.

Un des sujets majeurs pour l'opérateur est bien l'exploitabilité des lignes. Il s'agit de trouver les bons compromis pour que les lignes soient exploitables et retrouvent un niveau de régularité et de performance à l'issue de la restructuration. La RATP continuera de mettre son expertise au service du projet.

CONCLUSION

Catherine Bardy remercie à nouveau les participants pour leur présence et leur indique qu'outre la concertation sur la restructuration du réseau de bus parisien, une grande consultation régionale sur les bus en Ile-de-France se tient en parallèle, du 5 octobre au 5 novembre 2016. Les Franciliens peuvent apporter leurs contributions sur la plateforme de concertation : region.grand-paris-des-bus.fr