

*Grand Paris des Bus – Paris*

*Atelier-rencontre du 17 octobre 2016  
Quadrant Nord-Ouest*

**Compte-rendu**

**Destinataires**

---

Les participants

---

**Auteurs :**

---

Res publica

---

**Date :**

---

17 octobre 2016

---

GPB-Paris-CRAteliers-QNO-161125.pdf

---

---

*Compte rendu de l'atelier-rencontre du 17 octobre 2016 qui s'est déroulé  
au gymnase Fragonard dans le XVII<sup>e</sup> arrondissement de Paris*

---

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTIONS</b>	<b>3</b>
1. ÉRIC EHLERS, REPRÉSENTANT DE BRIGITTE KUSTER MAIRE DU 17 <sup>E</sup> ARRONDISSEMENT	3
2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI, ADJOINT CHARGÉ DES TRANSPORTS, DES DÉPLACEMENTS, DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC, VILLE DE PARIS	3
3. LAURENT PROBST, DIRECTEUR DU STIF	3
4. RAPHAËL RENÉ-BAZIN, DIRECTEUR DE L'AGENCE PARIS, RATP	4
<b>PRÉSENTATIONS</b>	<b>4</b>
1. MODALITÉS DE CONCERTATION	4
2. LE PROJET DE RESTRUCTURATION	4
<b>CONTRIBUTIONS SYNTHÉTIQUES DES PARTICIPANTS</b>	<b>4</b>
1. LES REMARQUES GÉNÉRALES	4
1.1 Remarques générales sur le projet	4
1.2 Les longueurs des lignes	5
1.3 Les indices de lignes	5
1.4 Les aménagements de voirie nécessaires et leur respect	5
1.5 La fréquence	5
1.6 Les dessertes	5
1.7 Le matériel roulant et la signalétique	6
1.8 Les abribus	6
1.9 La tarification	6
2. LES REMARQUES LIGNE PAR LIGNE	6
<b>RÉACTIONS ET CONCLUSIONS DE LA TRIBUNE</b>	<b>9</b>
1. RAPHAËL RENÉ-BAZIN	9
2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI	10
3. LAURENT PROBST	10

## INTRODUCTIONS

### 1. ÉRIC EHLERS, REPRÉSENTANT DE BRIGITTE KUSTER MAIRE DU 17<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT

Eric Ehlers, directeur de cabinet adjoint de Mme Kuster, présente au nom de la maire ses excuses pour son absence à la réunion. À ce titre, il a été chargé d'accueillir les participants et de leur souhaiter la bienvenue dans le XVII<sup>e</sup> arrondissement. Il rappelle aux participants que le XVII<sup>e</sup> a la chance et la charge d'être l'arrondissement qui concentre actuellement les trois grands projets de transports lourds à Paris ; le prolongement du RER EOLE vers l'ouest, le prolongement de la ligne 14 dans le cadre du GPE, et enfin celui de deux lignes de tramways. Cela va créer des perturbations et les autobus peuvent jouer un rôle compensatoire durant la période de travaux. Par la suite ils offriront un complément aux modes de transports structurants.

Concernant la desserte en bus du XVII<sup>e</sup> arrondissement, il rappelle que Mme Kuster a joué un rôle capital dans l'optimisation du réseau. Elle est intervenue auprès des autorités compétentes pour obtenir un renforcement des tronçons de bus le long de la ligne 13 du métro, elle a également demandé à ce que la fenêtre horaire de la ligne 94 soit étendue en soirée, afin de desservir la Porte d'Asnières, qui reste un secteur dépourvu d'offre de transport structurante. À également été reconfigurée la Traverse Batignolles – Bichat afin de coller davantage aux besoins des habitants, ce qui a permis de réviser son coût d'exploitation à la baisse. E. Ehlers fait part des attentes de Mme Kuster pour la réunion de ce soir : elle espère que les participants apporteront des idées, que le STIF, la RATP et la Ville de Paris pourront exploiter. Ces idées sont sources d'inspiration pour les élus du territoire et permettent à un projet d'être défini au plus près des besoins des usagers.

### 2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI, ADOJOINT 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 quatrième et dernière réunion publique sur la restructuration du réseau de bus parisien qui concerne le quadrant Nord-Ouest 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. Les associations d'usagers et plus généralement tous les parisiens attendent aussi du changement. Les communes riveraines ont aussi été associées à la démarche de projet, car la réflexion sur le réseau de bus parisien ne s'arrête pas aux portes de Paris.

C. Najdovski 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 avant qu'il soit présenté en concertation.

La restructuration du réseau de bus parisien doit 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 (GPE).

C. Najdovski rappelle que la concertation a déjà commencé sur internet, à l'adresse [www.paris.grand-paris-des-bus.fr](http://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, en format ateliers pour prendre le temps de consulter les propositions qui sont faites et faire remonter les attentes.

### 3. LAURENT PROBST, DIRECTEUR DU STIF

Laurent Probst explique aux participants que le GPB est un projet porté par Valérie Pécresse, présidente du STIF et du Conseil Régional. Il a pour but d'améliorer la desserte bus en grande couronne mais aussi à Paris et en petite couronne, où malgré un réseau très dense, des efforts supplémentaires sont à fournir pour que soit pleinement optimisé le réseau. La Ville de Paris et le STIF travaillent en étroite collaboration sur ce projet.

Avec cette reconfiguration du réseau de bus à Paris et en petite couronne, le STIF a pour volonté d'améliorer la fluidité des lignes, le cadencement et la ponctualité des véhicules. Cela passe par la réorganisation de plusieurs lignes, c'est ce que le STIF a entrepris, par un travail d'optimisation, de rationalisation des tracés. En affirmant que le travail effectué jusqu'ici n'est pas définitif, il invite les participants à s'interroger sur la pertinence des modifications apportées par le nouveau plan.

Il rappelle aussi l'adresse du site [www.paris.grand-paris-des-bus.fr](http://www.paris.grand-paris-des-bus.fr), qui permet d'avoir une vision globale du projet de restructuration du réseau en consultant les cartes avant – après. Chacun peut aussi contribuer à la réflexion en participant en ligne.

## 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 1 300 bus conduits par 4 500 conducteurs. Réussir la restructuration du réseau est donc essentiel. Un des enjeux pour la RATP est d'exploiter correctement le futur réseau routier.

Aujourd'hui, le réseau n'est pas assez performant. Il faut parvenir à 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. MODALITÉS DE CONCERTATION

Sophie Guillain de Res publica anime la réunion et présente les modalités et le calendrier de la concertation.

#### 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.

Cédric Genton, chargé de projets à la Direction de l'exploitation du STIF présente la structure globale du réseau, les lignes pour lesquelles aucune modification n'est proposée dans le cadre de la restructuration et une partie des lignes modifiées.

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

Leur présentation est consultable en annexe à ce compte rendu.

### CONTRIBUTIONS SYNTHÉTIQUES DES PARTICIPANTS

Les 40 participants réunis par groupes de 4 à 8 personnes avaient choisi en arrivant dans la salle des tables sur lesquelles étaient indiqués des numéros de lignes soumises au débat. Après les présentations faites par le STIF, ils 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

Les participants estiment que le rééquilibrage est nécessaire pour que Paris soit doté d'un réseau de bus viable, mais ils craignent que cette simplification du réseau se fasse au détriment des voyageurs. Une table estime que la reconfiguration des tracés n'entraîne pas de grandes modifications, de nombreuses lignes vont rester bloquées aux portes parisiennes, sans desservir les communes de petite et grande couronne.

Les participants assis à une table estiment que le bus ne doit pas perdre sa vocation de service de proximité. À ce titre ils estiment que les Traverses, lignes de bus de proximité, devraient figurer sur les documents mis à disposition. Certains s'inquiètent de leur coût et propose d'implanter des vélos taxis en place et lieu des microbus électriques.

Certains craignent que les ruptures de charge soient trop importantes avec le nouveau plan de lignes à Paris et proche banlieue. De plus, l'augmentation des correspondances risquent d'impacter la mobilité des PMR et des personnes âgées.

Certains estiment qu'il serait judicieux de créer davantage de lignes directes entre les gares de Lyon et Saint-Lazare. Pour desservir le bois de Boulogne, d'autres imaginent la création d'une ligne de bus qui part de la Défense pour rejoindre le Sud parisien, en desservant Boulogne Billancourt et le bois.

La renaissance du pôle des terminus de la Place de la République est évoquée pour assurer les jonctions entre rive gauche et rive droite.

Sur le modèle des lignes PC, il est proposé de créer une ligne de bus inter gares directe et circulaire avec des arrêts aux gares, mais aussi aux principales stations RER.

Des participants se demandent si la reconfiguration du réseau de bus inclut les orientations du Paris piéton que la Mairie de Paris va bientôt dévoiler.

Le regret qu'il n'y ait pas eu assez d'informations à destination des usagers, notamment dans les bus pour faire connaître la concertation a été exprimé.

Enfin, est évoquée une mise en service plus rapide de ce nouveau plan, afin de répondre aux besoins urgents, notamment capacitaires. À ce titre les participants insistent sur la desserte du nouveau pôle du Palais de Justice qui va drainer de nouveaux usagers dans un secteur dont les lignes de transports sont déjà surchargées.

## 1.2 Les longueurs des lignes

Selon une table, la longueur des lignes pose problème pour la régularité du service, plus la ligne est longue, plus les retards s'accumulent sur le parcours du bus. Ils aimeraient savoir si les lignes 80 ou 95, prolongées il y a quelques années, ont été impactées par cette reconfiguration. Ils aimeraient avoir un retour d'expérience à ce sujet.

D'autres estiment que le raccourcissement de lignes va forcément impliquer plus de changement, ils citent aussi la reconfiguration de la ligne 66, qui induira la suppression de correspondances directes.

## 1.3 Les indices de lignes

Une table souhaite que l'autorité organisatrice des transports et la RATP recyclent les indices de lignes qui prévalaient dans le passé. Par exemple, la fusion entre la ligne 20 et 53 devra être nommée 53, car elle passe par la Place de la République qui porte l'indice 50. À ce titre la ligne 47 devrait être renommée, car elle a pour terminus Châtelet - Hôtel de ville.

## 1.4 Les aménagements de voirie nécessaires et leur respect

Selon certains participants, la circulation sur les quais hauts est engorgées depuis la fermeture de la voie rapide Georges Pompidou.

Un des prérequis indispensables au bon fonctionnement des nouvelles lignes de bus est l'aménagement de voies en site propre, afin d'améliorer la circulation des bus et de sécuriser les itinéraires. Cette mise en voie propre peut se faire aussi via l'aménagement de couloirs en contre-sens. Une application plus rigoureuse des règles de circulation par les services de police, y compris sur les voies réservées au bus, permettra d'optimiser les déplacements des usagers. « Il faut que la police sévisse et n'hésite plus à verbaliser les automobilistes ou deux roues qui empruntent les couloirs de bus ».

## 1.5 La fréquence

Afin de compenser la suppression de certaines lignes et par conséquent l'augmentation de la charge passagère, les participants estiment que la fréquence de passage devra être augmentée.

## 1.6 Les dessertes

Certains participants regrettent que les Halles ne soit pas desservies par les nouvelles lignes de bus. Les liaisons directes vers le centre de Paris (lignes 86/87/91) semblent aussi moins nombreuses.

## 1.7 Le matériel roulant et la signalétique

L'introduction de bus à étage dans le parc roulant peut-être une solution à la surcharge des véhicules. Ceux-ci sont plus capacitaires et moins encombrant sur la voirie que les bus articulés. Les dépôts de bus devront être adaptés aux dimensions de ces nouveaux véhicules. Pour les lignes inter-gares proposées précédemment, les véhicules devront être adaptés pour accueillir les voyageurs avec bagages.

La disparition des bandeaux sur les flancs des véhicules bus, sur lesquels figuraient l'indice et les terminus de ligne est soulignée. Ces bandeaux ont été remplacés par un affichage numérique qui n'est visible que sur le flanc droit des véhicules. Ainsi dans la rue l'usager ne sait pas forcément de quelle ligne il s'agit. De plus, la publicité masque parfois l'indice de la ligne situé à l'arrière du véhicule.

## 1.8 Les abribus

Les participants souhaitent que l'information aux abribus soit optimisée, ils regrettent qu'il n'y ait plus de carte de l'ensemble du réseau sous les abribus Decaux®. À aussi été évoquée le besoin d'amélioration de l'information voyageurs dans les pôles d'échanges, afin d'optimiser les correspondances.

## 1.9 La tarification

Les participants à la réunion souhaitent que soit mis en service un ticket unitaire intermodal permettant aux voyageurs d'effectuer avec un seul et même titre de transport des trajets et correspondances sur les réseaux bus et ferré. Certains souhaitent qu'une carte magnétique rechargeable remplace le ticket de métro actuel.

## 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	Les participants jugent que l'itinéraire de ligne 20 est trop long ce qui pourrait être source d'irrégularité. Ils s'opposent à la suppression du tronçon qui permettait jusqu'ici de joindre la station Sentier à la station Gare de Lyon. Pour certains, la suppression de la ligne 20 (qui devient 53) affaiblit la desserte entre la gare Saint-Lazare et la gare de Lyon. Certains participants se demandent pourquoi la ligne 20 n'a pas un itinéraire associé sur les grands boulevards. D'autres participants pensent que ce nouvel itinéraire est judicieux.
21	La majorité des participants approuvent la fusion entre la ligne 21 et 81.
22	À quelques tables, on souhaite le maintien des terminus Porte de St Cloud – Opéra pour la ligne 22. Certains veulent qu'un couloir de bus à contre-sens soit installé boulevard Haussmann, de Saint-Augustin à Chaussée d'Antin. Concernant l'itinéraire parcouru, certains participants proposent de passer par les boulevards Wagram et de Courcelles, puis de rattraper St Philippe du Roule, par la rue de Courcelles, au lieu d'emprunter l'itinéraire actuel sur l'Avenue de Friedland.
24	Plusieurs participants s'accordent à dire que la gare de Paris Bercy n'est pas correctement desservie. Pour certains, le raccourcissement de la ligne 24 affaiblit la desserte entre la gare Saint-Lazare et la gare de Lyon.

Ligne n°	Avis et remarques
28	<p>Une table fait part de sa volonté de supprimer les dissociations d'itinéraire, notamment dans le secteur Pont Cardinet. Ils souhaitent aussi que la ligne soit mise en service sans attendre afin d'apporter une réponse à la surcharge de la ligne de métro 13 et le retard d'arrivée de la ligne 14 du métro.</p> <p>Une table s'interroge sur l'intérêt de superposer plusieurs lignes sur le tronçon Saint-Lazare – Batignolles. Il propose que la ligne emprunte le boulevard de Courcelles, puis la rue de Courcelles pour rejoindre St Philippe du Roule et éviter de faire doublon.</p>
30	<p>Pour certaines personnes, le terminus 30 avancé à Pigalle n'est pas judicieux ; il impose une correspondance avec la ligne 54 pour atteindre la Gare de l'Est et la Gare du Nord. Cependant la ligne 54 ne dessert pas réellement ces deux gares, mais passe entre les deux, il sera donc plus difficile pour les PMR d'accéder facilement à ces pôles d'échanges.</p> <p>Des participants s'interrogent sur la faisabilité du prolongement de la ligne 30 de Trocadéro jusqu'à l'hôpital Européen Georges Pompidou. Ils estiment que la ligne 30 doit être prolongée au nord jusqu'à Porte d'Aubervilliers, afin de soulager la ligne 54.</p> <p>Allonger l'itinéraire jusqu'à Barbès Rochechouart voire la Chapelle, est une idée évoquée pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cela permettrait de soulager la ligne de métro 2, surchargée sur ce tronçon ;</li> <li>- Le changement est rendu possible avec la ligne 31, qui contrairement à la ligne 54, dessert la Gare de l'Est.</li> </ul>
31	<p>Une table préconise l'amélioration de la traversée des carrefours Cardinet, Clichy, Guy Môquet, en empruntant la rue Brochant. Les participants demandent l'amélioration de la traversée du carrefour Barbès-Rochechouart qui peut prendre plusieurs minutes aujourd'hui.</p>
38	<p>Certains participants se prononcent en faveur de bus articulés pour la ligne 38, à condition de maintenir les fréquences actuelles (voire les augmenter) et surtout ne pas en profiter pour les réduire, d'autant plus que la ligne 47 sera supprimée sur le tronçon Châtelet – Gare de l'Est.</p>
39	<p>Selon certains participants, la dissociation d'itinéraire pose problème sur la ligne 39.</p>
47	<p>Pour la ligne 47, certains participants souhaitent que la situation actuelle soit maintenue. Ils craignent que le nouveau tracé créé trop de rupture de charges.</p>
48	<p>Selon certains participants, la dissociation d'itinéraire pose problème sur la ligne 48.</p>
53	<p>Les changements apportés au tracé de la ligne 53 sont globalement bien accueillis par les participants.</p>
54	<p>Certains participants souhaitent que la ligne 54 passe devant la Gare de l'Est. D'autres souhaitent qu'elle soit son terminus, afin d'améliorer sa régularité.</p>
58	<p>Une table s'est prononcée en faveur d'un prolongement de la ligne jusqu'à République. Les participants souhaiteraient qu'elle desserve les Halles, afin d'avoir accès au RER et au plus grand centre commercial de Paris.</p>
60	<p>Certaines personnes souhaitent allonger l'itinéraire de la ligne 60 jusqu'à Porte de Saint Ouen, ou Garibaldi, afin de la connecter à la branche Saint-Denis de la ligne 13 de métro, voire à Clichy-St-Ouen avec le futur pôle « Ligne 14 RER C ».</p>
61	<p>Une table a évoqué la prolongation de la ligne 61 jusqu'à Denfert Rochereau via Place d'Italie, afin de relier les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements.</p>
64	<p>Pour cette ligne également est proposé une prolongation jusqu'à Denfert Rochereau en passant par le Place d'Italie, pour relier les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> arrondissements.</p>

Ligne n°	Avis et remarques
65	Certains participants souhaitent que la ligne soit prolongée jusqu'à République et non limitée à Gare de l'Est comme c'est le cas dans le projet existant. La suppression de la ligne 20 sur le tronçon commun avec la ligne 65 est jugée intéressante par une table, cependant les participants à cette table souhaitent que Bercy reste le terminus.
66	Tandis que certains s'interrogent sur le fait que la ligne ne poursuive pas jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, d'autres n'approuvent pas son raccourcissement au sud. Si la ligne est amputée, les correspondances RER A à Auber, ainsi qu'avec les lignes de bus 42/52/Roissy Bus ne seront plus assurées. Les pôles d'activités du quartier et les grands magasins ne seront plus accessibles directement par les usagers de cette ligne. Certains préconisent son prolongement jusqu'à la station de métro Bourse. Pour desservir les nouveaux logements, certains souhaitent que la ligne soit prolongée plus au nord, au niveau du Quai des Bateliers, pour accompagner le développement du quartier des Docks et l'aménagement de la grande halle Alstom (commerces et activités).
67	Certaines tables craignent que la suppression du tronçon nord de la ligne 67 ne soit pas compensée, et crée par conséquent un vide de transport. Pour éviter cela, les participants préconisent d'étendre le tracé du Montmartrobus, jusqu'à Notre Dame de Lorette, avec un terminus Place Kossuth. La topographie du 9 <sup>e</sup> arrondissement rend nécessaire une desserte de ce quartier résidentiel où des personnes âgées éprouvent des difficultés à se déplacer rue des Martyrs en raison de sa déclivité.
74	Si la ligne du Montmartrobus reprend une partie du trajet du 67, la déviation de la ligne 74 par Pigalle et la rue Monnier ne présente plus d'intérêt selon certains. La ligne 74 pourrait alors desservir l'ensemble de la rue Blanche, qui est très commerçante.
75	Dans l'ensemble, les participants sont en accord avec les modifications apportées au tracé de la ligne 75.
81	Une table approuve la fusion logique avec la ligne 21 de bus. D'autres souhaiteraient que le tracé soit prolongé jusqu'à la station de métro Mairie de Saint-Ouen pour assurer la future correspondance avec la ligne 14. Certains participants préconisent de passer par la rue Saint-Pétersbourg entre Place de Clichy et Saint-Lazare afin d'éviter les rues de Clichy et d'Amsterdam qui sont encombrées. Plusieurs participants désapprouvent la fusion avec la ligne 21, qu'ils ne jugent pas opportune. Ils craignent qu'elle apporte de l'irrégularité en terme d'horaire. Une table souhaite que la ligne 81 soit prolongée jusqu'à la station de métro Carrefour Pleyel afin de désaturer la ligne 13.
84	Dans l'ensemble, les participants approuvent les modifications proposées pour le tracé de la ligne 84.
85	Certains participants déplorent que la suppression du tronçon Hôtel de Ville – Luxembourg prive le 9 <sup>e</sup> arrondissement d'une desserte directe de la rive gauche. C'est l'un des seuls bus qui faisait la jonction entre Montmartre et la rive gauche. Pour certains, il serait judicieux que la ligne 85 suive le parcours de la ligne 75 lorsqu'elle traverse la Seine.
87	Il serait intéressant de prolonger la ligne 87 jusqu'à Bastille pour permettre une correspondance directe avec la ligne 86 qui prend le relais jusqu'à la station Champ de Mars.
91	La suppression de la ligne 20 sur le tronçon commun avec la ligne 91 vers Gare de Lyon risque de créer des surcharges et de supprimer certaines correspondances. L'allongement de la ligne 91 vers le nord induit d'importants travaux de voiries ; certains participants craignent que la ligne perde en régularité, et qu'elle soit surchargée du fait de la disparition du tronçon commun avec les lignes 20 et 65.



Ligne n°	Avis et remarques
92	Les participants approuvent les changements de tracé de la ligne 92, à condition que soient solutionnés les problèmes de carrefour à Alésia. Certains s'interrogent sur la localisation des arrêts à proximité de Gare Montparnasse.
93	Plusieurs personnes estiment nécessaire la suppression des doublons de ligne entre Pereire et Invalides et la réaffectation de l'itinéraire le long de l'axe de la ligne 3 qui n'est desservie par aucun bus jusqu'au secteur de la station Europe (axe avenue de Villiers). Cela permettrait de rendre cet itinéraire accessible aux PMR et constituerait une alternative en cas de dysfonctionnement du métro ligne 3. Une table évoque l'idée de dévier le 93 jusqu'à Pont Cardinet, au lieu d'allonger le 163 jusqu'à cette gare.
94	Une table préconise l'amélioration de la circulation pour les bus sur la place du Général Catroux. Il est aussi proposé aussi que soient aménagées des voies en site propre sur le boulevard Malesherbes.
163	Des participants s'interrogent sur l'insertion de la ligne 163 au pôle d'échange Pont Cardinet. Une table préférerait que la ligne de bus 163 passe par Porte des Ternes, en empruntant le boulevard Pereire (actuellement elle emprunte l'avenue de Villiers et passe par la Porte de Champerret). Certains souhaitent que le prolongement à l'étude vers Pont Cardinet de la ligne 163 soit mis en œuvre dans le projet final.
341	Pour certains participants, le tronçon de la ligne entre les stations Porte de Saint-Ouen et Porte de Clignancourt pourrait être supprimé, puisque le 341 fait doublon avec le T3b.
PC	Les participants souhaitent que la ligne de bus PC évolue dans son intégralité via le bouclage du tramway sur les boulevards des Maréchaux. En attendant que ce projet se réalise, ils estiment que le bus PC devrait aller jusqu'à Porte de Clichy plutôt que Porte d'Asnières pour faciliter l'intermodalité avec la ligne RER C et les bus de banlieue. L'actuel changement entre le PC3 et le T3 à Pont de Garigliano a deux défauts que sont la dangerosité et l'inconfort. La nouvelle ligne devra améliorer la situation existante.
Roissy Bus	Certains participants s'interrogent sur les bénéfices d'un déplacement du terminus de la ligne Roissy bus en dehors du secteur d'Opéra afin de désengorger le secteur Auber-Opéra.

## RÉACTIONS ET CONCLUSIONS 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 tout étudier et à répondre à l'occasion de la réunion de restitution le 26 janvier 2017, à laquelle tous les participants ont été conviés.

### 1. RAPHAËL RENÉ-BAZIN

Raphaël René-Bazin, directeur de l'agence Paris RATP, informe les participants que la longueur des lignes n'a pas forcément un impact sur leurs performances. Il estime qu'il faut trouver une longueur idéale pour chacune d'entre elles, il n'existe pas de longueur parfaite. Les lignes trop courtes peuvent aussi rencontrer quelques difficultés de régularité et engendrer trop de rupture de charges.

Il revient sur un des sujets très abordés lors de la restitution des travaux de table, celui de la circulation. Les restrictions de circulation mis en place sur les couloirs de bus ne sont pas forcément respectés. Certains automobilistes et deux roues ne respectent pas non plus les feux de signalisations et s'engagent à tort dans les carrefours. R. René-Bazin estime que ce sujet est un enjeu majeur pour la RATP : outre les nouveaux aménagements à implanter, le respect des aménagements à faire appliquer est essentiel.

La gestion des correspondances est aussi un enjeu pour la RATP, exploitant des lignes de bus. R. René-Bazin compte sur la réorganisation du réseau de bus pour les faciliter, les limiter dans le temps autant que possible.

Il rappelle qu'une fois le plan approuvé, la RATP prévoit 18 mois de transition durant lesquels elle s'organisera pour que les points d'arrêts et le matériel roulant soient réaffectés, que le personnel soit formé et que l'information voyageurs soit mise à jour, avant que le nouveau maillage entre en service

## 2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI

Christophe Najdovski, adjoint à la maire de Paris en charge du transport, remercie les élus qui ont activement participé à la réunion.

Malgré le fait que les liaisons directes vers le centre de Paris diminuent, les nouveaux prolongements vont faciliter l'accessibilité aux nouveaux quartiers, extra-muros. Certains raccourcissements vont se traduire par des ruptures de charge, tandis que certains allongements peuvent entraîner des problèmes de régularité, mais C. Najdoski souhaite rassurer les participants : la Ville de Paris sera pleinement engagée à fluidifier la circulation des bus, notamment par sa compétence voirie. Il a relevé parmi les propositions des participants, l'idée d'un réseau de lignes qui relieraient les six grandes gares parisiennes. Aujourd'hui seul un tracé existe entre la Gare du Nord et la Gare Montparnasse, mais la Ville aimerait que des liaisons dans l'ouest parisien soient créées, notamment pour relier la gare Saint-Lazare et la gare Montparnasse. La Ville de Paris doit accompagner la création de ces nouvelles lignes.

C. Najdovski revient sur la circulation illicite sur les couloirs de bus ; il que la Préfecture de police est l'autorité compétente pour traiter ces sujets. La Ville de Paris la sollicite fréquemment, afin qu'elle soit plus ferme à ce propos. Une grande campagne de prévention est à organiser pour rappeler aux automobilistes et deux roues qu'ils doivent veiller à respecter la circulation des bus. C. Najdovski informe les participants, que si la prévention ne suffit pas, les mesures répressives seront appliquées à la lettre.

La Ville de Paris sera particulièrement attentive à la rupture de liaison entre la rive droite et la rive gauche.

La Ville veillera tout particulièrement à ce que la mise en service de nouveaux bus articulés ne se traduise pas par une baisse de la fréquence. Cette reconfiguration du réseau de lignes doit renforcer l'offre globale, afin de toucher davantage de personnes, de nouveaux publics et usagers.

## 3. LAURENT PROBST

Laurent Probst, directeur général du STIF, trouve que les remarques des participants ont été particulièrement techniques. Il apprécie le fait que ces propositions soient aussi précises. Le STIF et ses partenaires doivent maintenant vérifier la pertinence et la faisabilité de chaque proposition, en accord avec le travail réalisé jusqu'ici. Pour le STIF, les efforts vont s'intensifier en 2017, puisqu'il faudra regarder de manière fine, ligne par ligne, comment s'organise chaque correspondance, comment les arrêts de bus peuvent être réaffectés, quels sont les aménagements de voirie nécessaire, etc.

Laurent Probst remercie à nouveau les participants pour leur présence et les invite à contribuer au Grand Paris des bus sur la plateforme de concertation en ligne : [region.grand-paris-des-bus.fr](http://region.grand-paris-des-bus.fr).