

Grand Paris des Bus – Paris

*Atelier-rencontre du 13 octobre 2016
Quadrant Sud-Ouest*

Compte-rendu

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

13 octobre 2016

GPB-Paris-CRAteliers-QSO-161125.pdf

*Compte rendu de l'atelier-rencontre du 13 octobre 2016 qui s'est déroulé
au gymnase Mouchotte dans le XIV^e arrondissement de Paris*

SOMMAIRE

INTRODUCTIONS	3
1. SYLVIE LEKIN, REPRÉSENTANTE DE LA MAIRE DU XIV ^E ARRONDISSEMENT	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	4
PRÉSENTATIONS	4
1. LES MODALITÉS DE CONCERTATION	4
2. LE PROJET DE RESTRUCTURATION	4
CONTRIBUTIONS SYNTHÉTIQUES DES PARTICIPANTS	4
3. LES REMARQUES GÉNÉRALES	4
1.1 Remarques générales sur le projet	4
1.2 L'accessibilité	5
1.3 Les indices de lignes	5
1.4 Les aménagements de voirie nécessaires et leur respect	5
1.5 Les dessertes	5
4. Le matériel roulant	6
1.1 Les abribus	6
1.2 La tarification	6
5. LES REMARQUES LIGNE PAR LIGNE	6
RÉACTIONS DE LA TRIBUNE	8
1. RAPHAËL RENE-BAZIN	8
2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI	8
3. CATHERINE BARDY	8

INTRODUCTIONS

1. SYLVIE LEKIN, REPRÉSENTANTE DE LA MAIRE DU XIV^E ARRONDISSEMENT

Sylvie Lekin, adjointe à la maire en charge de la voirie, des déplacements et de la propreté, a été chargée par Carine Petit, maire du XIV^e arrondissement d'introduire cet atelier-rencontres pour le quadrant sud-ouest de Paris. Elle tient à présenter les excuses de Carine Petit pour son absence à l'atelier. Elle remercie l'AUT (Association des Usagers des Transports) pour la contribution de ses membres à ce projet de restructuration des lignes de bus. Elle remercie également les partenaires du projet ; le STIF, la RATP et la Ville de Paris. Elle invite les personnes présentes à la réunion à participer abondamment à l'atelier, par leurs remarques, idées et critiques du projet de nouveau plan bus de Paris et sa petite couronne.

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 à la troisième réunion publique sur la restructuration du réseau de bus parisien qui concerne le quadrant sud-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 main dans la main pour organiser cette concertation. Les associations d'usagers et les parisiens s'impliquent dans ces réflexions depuis plusieurs années. À ce titre, il tient à remercier les équipes du STIF qui s'emploient à améliorer les réseaux de transport en commun en Ile-de-France, ainsi que la RATP, partenaire incontournable de la Ville de Paris.

Selon lui, le bus permet de voir la ville, de l'approcher d'une manière différente. Cette possibilité ne doit pas être uniquement réservée à ceux qui se déplacent avec leurs voitures et en deux roues.

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 est à mettre en perspective avec les nouvelles possibilités que vont créer l'arrivée prochaine du Grand Paris Express.

Christophe Najdovski rappelle que la concertation a 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, un peu inhabituel.

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 avec la Ville et la RATP. 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 sud-ouest 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 ainsi 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.

Le projet de restructuration du réseau de Paris s'inscrit dans la démarche du Grand Paris des Bus, projet de nouveau plan bus régional pour la période 2017-2020, qui est également soumis à la consultation régionale. Elle invite tous les participants à exprimer leurs idées sur le bus au niveau parisien et régional.

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 se rendent dans un des 2000 points d'arrêts et empruntent les 1300 bus conduits par 4500 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 qui anime la réunion présente les modalités et le calendrier de la concertation.

2. LE PROJET DE RESTRUCTURATION

Marion Suel, chargée de projets à la Direction de l'exploitation du STIF présente les objectifs, les enjeux de la restructuration du réseau de bus parisien et une partie des lignes modifiées dans le cadre de la restructuration.

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 et une partie des lignes modifiées 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 une partie des lignes modifiées dans le cadre de la restructuration.

Leur présentation est consultable en annexe à ce compte rendu ainsi que sur le site internet.

CONTRIBUTIONS SYNTHÉTIQUES DES PARTICIPANTS

Une trentaine de participants était réunis par tables de 3 à 6 personnes. Ils 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, 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.

3. LES REMARQUES GÉNÉRALES

1.1 Remarques générales sur le projet

Dans l'ensemble les participants craignent que les nouvelles dispositions créent davantage de ruptures de charge, ce qui pourrait impacter les usagers des bus, en multipliant les correspondances sur leur trajet. Ils jugent aussi trop excessive la suppression des troncs communs, qui aujourd'hui permet d'avoir une certaine liberté de choix d'itinéraires. Ils s'inquiètent des retombées de ces choix de rationalisation du réseau sur la surcharge des véhicules.

Ils n'approuvent pas non plus la multiplication des dissociations de lignes, qui selon eux ne fait que complexifier le réseau de bus, et le rend difficilement lisible et praticable.

Plusieurs tables déplorent que la Gare de Bercy ne soit plus desservie par la ligne de bus 91 : beaucoup regrettent que cette gare ne fasse pas partie intégrante des grands pôles que les partenaires du projet ont désigné. D'autres regrettent que certaines liaisons directes entre gares soient supprimées : c'est le cas entre la Gare Saint-Lazare et la Gare d'Austerlitz ou entre la Gare de l'Est et la Gare Montparnasse.

Certains participants proposent que la rénovation des nœuds de transports (hubs) soit partie intégrante du projet de reconfiguration des lignes de bus. Pour cela ils proposent d'effectuer des travaux d'optimisation pour le quadrant sud-ouest aux stations Denfert-Rochereau, Montparnasse et Porte d'Orléans. Aujourd'hui ces stations manquent de lisibilité, les arrêts de bus sont trop éloignés et les itinéraires entre eux manquent de clarté.

Une table souhaite davantage d'informations sur le prolongement du T3 à Porte Dauphine.

Certains regrettent que ce plan n'entre en vigueur que dans deux ans, alors qu'il est urgent d'améliorer le réseau de bus à Paris. Une participante s'interroge du coût global de cette opération, travaux de voirie inclus.

1.2 L'accessibilité

En citant un atelier du « Paris de l'égalité » auquel ils ont assisté, une table de participants affirme qu'une des priorités de ce nouveau plan est de lutter contre les discriminations en terme de mobilité. En rappelant que le réseau métropolitain ne peut pas s'adapter à tous les handicaps faute de moyens techniques et financiers, les participants insistent sur le fait que le bus doit prendre le relais pour assurer des liaisons tout aussi efficaces. Ils mettent en garde les partenaires du projet sur la suppression des troncs communs de lignes pour l'accessibilité PMR. Si des suppressions ont lieu, des règles s'imposent pour garantir une mobilité aisée à tous les usagers ; garantir la régularité, optimiser les correspondances, et enfin améliorer le confort en station.

1.3 Les indices de lignes

Une table s'interroge sur la logique suivie par les partenaires du projet au sujet des indices de lignes. Les participants à cette table souhaitent que les indices appliqués dans le passé, reviennent sous une forme plus moderne ; un indice pour les lignes de rocade, un indice pour les lignes transversales, un indice pour les lignes inter-gares... Ils pensent qu'il est primordial de redonner une logique aux numéros de lignes pour optimiser la lisibilité du réseau. Si les indices sont rétablis, une vaste campagne de communication doit être menée par le STIF, la RATP et la Ville de Paris pour que les usagers du bus se familiarisent avec ce système de numérotation.

1.4 Les aménagements de voirie nécessaires et leur respect

Du fait de l'allongement de certaines lignes, certains participants préconisent l'aménagement de voie en site propre pour les bus, afin que les horaires et les temps de de parcours soient respectés. L'aménagement de certains carrefours pourrait aussi contribuer à l'optimisation des temps de transports, une table propose d'expérimenter une priorité aux feux pour les bus sur la place Victor et Hélène Basch (Alésia).

1.5 Les dessertes

Pour certains participants, la suppression des doublons de bus dans le centre de Paris n'est pas une bonne idée. Pour eux, il ne faut pas réduire le réseau, là où l'essentiel de l'attractivité commerciale et les activités culturelles se situent.

Une table propose que soit créée une ligne de bus qui relierait la Gare Montparnasse à la Gare de Bercy, en passant par Denfert-Rochereau, le Boulevard Arago et les Gobelins. Cette ligne permettrait de faire le lien entre le 13 et 14^e arrondissements. Certains participants regrettent l'absence de liaisons entre les secteurs sud-ouest (7^e, 15^e arrondissements) et les secteurs est / nord-est (Bastille, République).

Une table souligne le besoin pour le nouveau plan bus de ne pas oublier la suspension des lignes de RER A et C durant la période estivale. Cette interruption doit être compensée par la mise en service de lignes de bus à hautes fréquences ; cela concerne en particulier les lignes 24 et 87.

4. Le matériel roulant

Certains participants regrettent que les numéros de bus ne soient plus autant visibles qu'auparavant. En effet les bandeaux d'informations ont été supprimés et remplacé par un affichage numérique visible seulement sur un flanc du véhicule. Certains s'inquiètent de la mise en service de bus articulés sur certaines lignes, tandis que d'autres se montrent dubitatifs sur l'adaptation capacitaire des véhicules.

1.1 Les abribus

Dans l'ensemble, les abribus Decaux® ont été critiqués pour leur manque de confort, le peu de protection qu'ils offrent contre les intempéries et enfin l'absence de plan présentant l'ensemble du réseau de bus.

Au vue de la multiplication des correspondances, les participants seront vigilants aux aménagements effectués sur ces espaces, ils citent notamment la nécessité d'agrandir les abribus et de disposer davantage d'assises aux arrêts.

1.2 La tarification

Plusieurs tables ont abordé la tarification des transports. Certains participants souhaitent que la durée de validité du ticket de bus soit prolongée d'une demi-heure pour atteindre deux heures. La multi modalité du ticket a aussi été abordée : les participants déplorent que le ticket de bus ne permette pas d'effectuer une correspondance avec les autres modes ferrés et inversement.

Pour certains, motiver de nouveaux publics à prendre les transports en commun passe par la création d'offre de transport plus attrayante, notamment vers les jeunes publics. Par exemple, ils proposent la mise en service d'une offre avantageuse à destination des adolescents dont les habitudes ne nécessitent pas toujours la souscription à la carte Imagine R.

5. 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
24	Selon certains participants, il serait plus utile de maintenir la ligne 24 en créant un double sens sur les quais de la rive gauche.
28	Les participants assis à une table s'opposent à une réduction de l'itinéraire à Pigalle, d'après eux il serait plus utile de prolonger la ligne jusqu'à Nation en empruntant les boulevards Chaillot, Rochechouart et de l'Octroi. Le métro est inaccessible par nature, le bus se doit donc de proposer des services complémentaires en surface, accessibles à tous.
30	Les participants assis à une table s'opposent à une réduction de l'itinéraire à Pigalle, d'après eux il serait plus utile de prolonger la ligne jusqu'à Nation en empruntant les boulevards Chaillot, Rochechouart et de l'Octroi. Le métro est inaccessible par nature, le bus se doit donc de proposer des services complémentaires en surface, accessibles à tous.
38	La mise en place de bus articulés et d'un service partiel sur la ligne 38 sont en adéquation avec les attentes des participants à la réunion. Cependant les participants regrettent que les trajets soient dissociés ; ils proposent de les réassocier sur le secteur Sébastopol – Strasbourg Saint-Denis en aménageant une voie de bus à contre sens. Pour certains, la ligne 38 devrait être prolongée jusqu'à la Porte d'Orléans, pour permettre d'accéder à la Gare routière. Il faudrait pour cela rénover la gare afin d'accueillir cette nouvelle ligne.
39	Dans le sens descendant, la dissociation est jugée trop importante. Certains participants regrettent que la Gare de l'Est ne soit plus desservie dans les deux sens.

Ligne n°	Avis et remarques
58	Un nombre important de participants ne comprend pas pourquoi le terminus de la future ligne 58 se fait à Pont Neuf, qui selon eux n'est pas un pôle de transport intéressant. Pour eux, cela va à l'encontre du concept des cinq grands pôles d'échange dont fait partie Châtelet – Les Halles. Certains vont plus loin en proposant l'idée de prolonger la ligne jusqu'à la station Cité, pour créer l'intermodalité avec le réseau express régional et les lignes de bus. Ils ajoutent que la Cité n'est actuellement pas suffisamment desservie par le réseau de transport en commun. Une autre table propose d'allonger la ligne jusqu'à Gare de l'Est et Gare du Nord.
63	Pour les participants, le trajet de la ligne 63 devrait comporter davantage de voies en site propre. D'après certains, le futur itinéraire devrait passer par Sèvres Babylone plutôt qu'emprunter le Boulevard Saint-Germain. Certains sont d'accord avec les modifications proposées à condition que soit aménagé un couloir à contre-sens sur le Boulevard Saint-Germain.
68	Des participants regrettent que l'arrêt au musée d'Orsay ne figure pas sur le nouveau tracé de la ligne 68.
69	Des participants regrettent que l'arrêt au musée d'Orsay ne figure pas sur le nouveau tracé de la ligne 69.
70	Plusieurs participants se réjouissent que la ligne 70 soit prolongée vers le bois de Boulogne, ce qui permettra aux parisiens d'accéder plus facilement à ce grand espace boisé.
72	Du fait de la congestion de certains axes sur l'itinéraire de la ligne 72, certains participants proposent que le bus emprunte la rue de Rivoli jusqu'à l'Hôtel de ville, où peu de véhicules circulent.
75	Certains participants jugent que l'itinéraire de la ligne est trop compliquée, et devrait par conséquent être simplifié.
80	Une table trouve que la boucle créée sur le trajet de la ligne 80 est dommageable. Contrairement au futur itinéraire, le bus 80 dessert aujourd'hui la Mairie d'arrondissement, lieu administratif jugé essentiel pour les participants. Comme pour la ligne 75, l'itinéraire du bus 80 est jugé trop complexe par les participants et ne permet pas de se l'approprier correctement.
86	Une table souhaite que la ligne 86 emprunte le Boulevard Saint-Germain dans les deux sens. Cela permettrait de rendre piétonne la rue de l'École de Médecine. Certains aimeraient que la ligne soit prolongée à l'ouest et bénéficie d'un terminus à la Maison de la Radio (siège de Radio France).
87	Une table mentionne l'idée de prolonger la ligne 87 jusqu'à Bastille.
88	Plusieurs participants accueillent avec satisfaction l'idée de prolongation de la ligne 88 vers le bois de Boulogne. Cela permettra selon eux aux parisiens de fréquenter davantage les bois.
91	Plusieurs participants affichent leur opposition au « dogme des grands pôles multimodaux », que sont les grandes gares parisiennes et Châtelet – Les Halles. D'après eux la gare de Bercy apparaît comme « le parent pauvre de ce nouveau dispositif ». Une autre table propose de scinder la ligne en deux afin d'améliorer sa régularité et de permettre une desserte à Bercy : la ligne 91a desservirait la rive gauche de Montparnasse jusqu'à Bercy, puis la ligne 91b prendrait le relais de Bercy à Gare du Nord.
92	Certains participants soulignent de possibles problèmes de correspondance entre la ligne 92 et la ligne 28 au pôle d'échange Gare Montparnasse. Ils souhaitent que la ligne soit équipée de bus articulés. Pour certains, la ligne 92 devrait être prolongée jusqu'à la Porte d'Orléans, pour permettre d'accéder à la gare routière. Il faudrait pour cela rénover la gare pour qu'elle puisse accueillir cette nouvelle ligne.

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 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 RENE-BAZIN

Raphaël René-Bazin remarque que les contributions ont été très riches et se rapprochent de ce qui a été entendu dans les réunions précédentes. La RATP va continuer à travailler sur le projet avec son expertise et sa connaissance du territoire. Elle sera particulièrement vigilante aux questions des lignes longues, des aménagements de voirie, des correspondances et de la lisibilité. Les remarques ligne par ligne seront également étudiées. Un an et demi seront nécessaires à la mise en œuvre du projet. Au-delà des questions d'exploitation, beaucoup de questions d'aménagement ont été abordées qui relèvent notamment de la compétence de la Ville.

2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI

Christophe Najdovski remercie les participants pour la richesse de leurs propositions et regrette de ne pas pouvoir répondre à toutes. Il est important que bien tout noter pour pouvoir apporter des réponses à la fin de la concertation. Les problématiques qui ont été abordées vont parfois au-delà de la simple question de la refondation du réseau de bus, c'est par exemple le cas des questions tarifaires.

Les sujets de la desserte insuffisante de la gare de Bercy, du prolongement du 87 jusqu'à Bastille ou de la suppression de la liaison directe entre les gares Saint Lazare et d'Austerlitz ont déjà été abordées lors des autres réunions de quadrant. Elles sont à mettre en relation avec les contributions demandant à ne pas trop dédensifier la desserte du centre de Paris. Par ailleurs, de nombreux quais de la rive gauche comme le quai de la Tournelle ne seront plus desservis par les bus : cela ne semble pas satisfaisant pour la Mairie de Paris, qui souhaite que cette question soit retravaillée.

Concernant la desserte du boulevard Arago, des propositions intéressantes avaient été faites lors de la réunion du quadrant sud-est. Madame le Maire du 14^e arrondissement notamment avait relayé des propositions visant à améliorer la liaison entre les places d'Italie et Denfert-Rochereau.

La question des plans du réseau aux abribus est également souvent revenue. C'est en effet à la Mairie de Paris de voir comment ces oublis peuvent être réparés.

Enfin, il faut savoir que la répartition des habitants et des emplois a évolué. À ce titre, le redéploiement du réseau de bus vise à desservir davantage de monde. La suppression de tronçons communs peut certes générer l'augmentation des correspondances, mais il faut comprendre qu'elle est aussi liée à cet objectif de meilleure desserte de toute la population et notamment de la périphérie de Paris, qui est insuffisamment desservie. Ainsi, le bus sera plus attractif pour transporter davantage de personnes et assurer une alternative aux véhicules individuels, par ailleurs plus nocifs pour notre environnement.

3. CATHERINE BARDY

Catherine Bardy tient à remercier les participants pour l'ensemble des propositions qu'ils ont formulées. De nombreuses propositions sont concrètes et travaillées, cela va donner de la matière au STIF. Beaucoup ont pointé la fin des troncs communs : il suffit de regarder la carte du projet pour réaliser qu'il y aura encore plusieurs troncs communs et superpositions de lignes. Toutefois, les inquiétudes des participants ont été entendues et le STIF va être attentif à cette question des correspondances ; il n'est bien sûr pas question de rompre les liens entre la périphérie et le centre de Paris. Le STIF s'est fixé comme objectif de limiter à 5% le nombre de voyages qui devraient effectuer une correspondance supplémentaire. Avec cet objectif ambitieux, les partenaires souhaitent garantir une meilleure fluidité sur le réseau et un bon niveau de service pour les voyageurs.

Pour conclure cet atelier-rencontres dans quadrant sud-ouest de Paris, C. Bardy souhaite revenir sur la question des niveaux d'offre. Bien que le réseau soit simplifié avec une desserte plus diffuse sur le territoire, le projet de restructuration ne consistera pas à en une baisse de niveau de service. Il est possible que le coût de fonctionnement soit supérieur.

Elle remercie les participants au nom des trois partenaires ; RATP, STIF, Ville de Paris, pour leur attention, leur remarques et idées lors de la réunion, ainsi que leur contribution en ligne.