

Grand Paris des Bus – Paris

*Atelier-rencontre du 11 octobre 2016
Quadrant Sud-Est*

Compte-rendu

Destinataires

Les participants

Auteurs :

Res publica

Date :

11 octobre 2016

GPB-Paris-CRAteliers-QSE-161125.pdf

Compte rendu de l'atelier-rencontre du Quadrant Sud-Est qui s'est déroulé le 11 octobre 2016 au gymnase Poliveau dans le V^e arrondissement de Paris

SOMMAIRE

INTRODUCTIONS	3
1. FLORENCE BERTHOUT, MAIRE DU VE ARRONDISSEMENT, PARIS	3
2. CATHERINE BARATTI-ELBAZ, MAIRE DU XII ^E ARRONDISSEMENT, PARIS	3
3. CHRISTOPHE NAJDOVSKI, ADJOINT CHARGÉ DES TRANSPORTS, DES DÉPLACEMENTS, DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC, VILLE DE PARIS	3
4. LAURENT PROBST, DIRECTEUR GÉNÉRAL DU STIF	3
5. RAPHAËL RENE-BAZIN, DIRECTEUR DE L'AGENCE PARIS, RATP	4
PRÉSENTATIONS	4
1. LES MODALITÉS DE CONCERTATION	4
2. LE PROJET DE RESTRUCTURATION	4
CONTRIBUTIONS SYNTHETIQUES DES PARTICIPANTS	4
1. LES REMARQUES GÉNÉRALES	4
1.1 Remarques générales sur le projet	4
1.2 Le plan de restructuration soumis à la concertation	5
1.3 Les ruptures de charge	5
1.4 L'accessibilité	5
1.5 Les aménagements de voirie	5
1.6 La fréquence	5
1.7 Les dessertes	5
1.8 Le matériel roulant	6
1.9 L'information voyageurs	6
1.10 Les abribus / gares routières	6
1.11 La tarification/billettique	6
1.12 L'impact sur l'environnement	6
2. LES REMARQUES LIGNE PAR LIGNE	6
RÉACTIONS DE LA TRIBUNE	8
1. RAPHAËL RENÉ-BAZIN	8
2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI	8
3. LAURENT PROBST	8

INTRODUCTIONS

1. FLORENCE BERTHOUT, MAIRE DU VE ARRONDISSEMENT, PARIS

Florence Berthout remercie les organisateurs de cette réunion ainsi que les élus de la Ville de Paris, du V^e arrondissement et des arrondissements voisins pour leur présence. Elle fera part de ses suggestions au même titre que les citoyens présents lors de cet évènement participatif. L'amélioration qualitative du service va être regardée attentivement : les coupures de certaines lignes seront-elles compensées par l'ajout d'autres lignes ? La Seine sera-t-elle plus facilement franchissable ? Il est nécessaire de disposer d'informations sur la fréquence des bus et sur la manière dont tout le monde peut se retrouver dans cette modification du plan des bus.

Florence Berthout conclut son intervention en souhaitant un bon travail aux participants.

2. CATHERINE BARATTI-ELBAZ, MAIRE DU XII^E ARRONDISSEMENT, PARIS

Catherine Baratti-Elbaz remercie Florence Berthout d'accueillir cette réunion qui concerne tout le quadrant sud-est de Paris. Elle rappelle que le sujet de la concertation intègre la dimension « Grand Paris ». Il est important de discuter avec les territoires au-delà de Paris et de voir comment franchir la barrière du périphérique et les bois de Boulogne et de Vincennes. Cette concertation concerne donc aussi les communes riveraines. Enfin, les habitants des arrondissements périphériques souhaitent également rejoindre le centre de Paris facilement.

Par ailleurs, il faut réfléchir à comment intégrer au mieux dans l'espace urbain les terminus de bus autour des gares. En effet, ceux-ci ont besoin de locaux pour le personnel et de l'espace pour les bus qui attendent, créant ainsi une problématique d'insertion urbaine. La question des itinéraires doit être dépassée pour parler du service, de la fréquence et des horaires.

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

Christophe Najdovski remercie les participants de leur présence et rappelle l'importance du projet, qui tient à cœur à la Ville de Paris. Il remercie également le STIF pour avoir lancé cette concertation sur la restructuration d'un réseau qui n'avait pas évolué depuis les années 1950. La population parisienne et les emplois ont beaucoup évolué depuis cette période, d'où l'importance du projet pour répondre à de nouveaux besoins en déplacements. Les liaisons entre Paris et la petite couronne doivent être améliorées sans pour autant dégrader les liaisons entre les arrondissements périphériques et le centre de Paris.

La concertation publique a lieu jusqu'à la fin du mois de novembre et une restitution sera effectuée début 2017 dans l'objectif de mettre en œuvre ce nouveau réseau de bus parisien à l'horizon 2018. C'est un gros projet car de nombreuses lignes seront impactées par des modifications. Le STIF, la RATP et la Ville de Paris souhaitent mener une concertation réellement participative. La première réunion de ce type a eu lieu dans le X^e arrondissement et a été très productive.

4. LAURENT PROBST, DIRECTEUR GÉNÉRAL DU STIF

Laurent Probst remercie les différents élus de leur accueil et de leur implication dans les projets de transports. Le projet de restructuration du plan de bus à Paris s'inscrit dans un projet plus général de « Grand Paris des Bus », qui vise à améliorer la qualité du service en Ile-de-France et qui est très important pour Valérie Pécresse, présidente du STIF. Un conseil du STIF a validé les principes de la consultation régionale et de cette concertation parisienne qui sont lancées conjointement. Des financements mais aussi de l'intelligence seront investis dans les résultats de ces concertations : le STIF compte sur la participation des citoyens pour améliorer la qualité des bus à Paris et en Ile-de-France.

Les services du STIF, de la Ville de Paris et de la RATP ont travaillé pour améliorer les lignes de bus. Le résultat de ce travail technique est présent sur les tables des ateliers. Le retour des habitants est important puisque le public peut dire si ce travail correspond à ses attentes. Une validation politique sera ensuite effectuée en fonction des retours de ces ateliers ; Il ne faudra pas hésiter à dire si certaines choses semblent trop ambitieuses voire irréalistes ou peu pertinentes, et à poser des questions.

Un site Internet <http://grand-paris-des-bus.fr/> est disponible pour donner son avis et s'exprimer sur certaines lignes si on n'a pas pu le faire lors des ateliers.

5. RAPHAËL RENE-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 4500 conducteurs sur 60 lignes desservant 2 500 arrêts. Il y a aussi de nombreux mainteneurs qui assurent l'entretien des véhicules et qui font en sorte que les bus puissent transporter les voyageurs.

La RATP est très attachée à ce projet. Elle se mobilise auprès du STIF et de la Ville de Paris pour apporter son expertise du terrain et son ingénierie et compte sur la concertation pour mener à bien les améliorations retenues.

PRÉSENTATIONS

1. LES 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.

Marion Suel, chargée 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 dans le cadre du projet de restructuration.

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 du projet de restructuration.

La présentation est consultable en annexe de ce compte-rendu et sur le site du Grand Paris des bus.

CONTRIBUTIONS SYNTHÉTIQUES DES PARTICIPANTS

Les 100 participants étaient réunis par groupes de 6 à 8 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

La plupart des participants ont exprimé leur satisfaction générale à propos du projet, jugé intéressant par la création de nouvelles lignes et de prolongations. La prise en compte des évolutions de population et d'emplois a été appréciée, tout comme la préparation des liaisons avec les futures gares du Grand Paris.

Plusieurs participants pensent que le projet contribuera à l'amélioration des temps de parcours mais certains estiment que le sud-est de Paris est défavorisé par rapport à la proche banlieue dans le cadre de ce nouveau plan.

Des participants aimeraient que soit mise en place une concertation avec les conducteurs de bus.

1.2 Le plan de restructuration soumis à la concertation

Globalement, les participants ont apprécié le désengorgement du centre de Paris pour une meilleure desserte de la périphérie. Toutefois, nombreux sont ceux qui contestent le fait que des lignes provenant des arrondissements périphériques du sud-est s'arrêtent rapidement sans pénétrer dans l'hyper-centre de Paris.

La suppression des troncs communs a tantôt été saluée, tantôt générée de l'inquiétude. En effet, plusieurs participants craignent que le nombre important de voyageurs effectuant un trajet donné soient « entassés » dans un nombre plus faible de bus. D'autres aimeraient voir plus de points de convergence depuis le sud-est vers les gares et les universités, voire les musées et les grands magasins.

Certains participants ont évoqué l'idée de mettre en place des lignes « en peigne » franchissant la Seine plusieurs fois. D'autres ont proposé la mise en service de lignes « express » ne s'arrêtant pas à toutes les stations mais reliant plus rapidement entre eux quelques points remarquables.

1.3 Les ruptures de charge

De nombreux participants ont souhaité alerter sur la multiplication des ruptures de charges dans le nouveau plan, pointant parfois la suppression des troncs communs comme responsable de ce phénomène. Ainsi, des citoyens ont évoqué l'idée de rallongement de certaines lignes sur des tronçons communs courts.

Certains ont affirmé la nécessité de liaisons de gare à gare sans ruptures de charge, notamment vers la gare Saint Lazare.

1.4 L'accessibilité

Des habitants ont insisté sur la nécessité de rendre les correspondances plus fonctionnelles pour les personnes à mobilité réduite.

1.5 Les aménagements de voirie

L'idée de multiplier les aménagements de voirie type « voies bus », ainsi que de développer la priorité des bus aux feux a été évoquée à plusieurs reprises, ainsi que la nécessité du partage de la voirie entre les différents modes.

1.6 La fréquence

Les taux de charge annoncés ont semblé très faibles à certains participants. Ils souhaitent que les fréquences de passage soient améliorées.

Par ailleurs, de très nombreux habitants pensent qu'il est contradictoire de rallonger des lignes et de vouloir améliorer leurs fréquences : plus un trajet est long, plus les aléas de circulation peuvent ralentir les bus et rendre incertains les horaires de passage.

1.7 Les dessertes

Certains habitants estiment que le 13^e arrondissement est mal desservi et que le nouveau plan améliore peu la situation, notamment au niveau du nouveau quartier de la Place de Rungis ou parce qu'il ne permet pas une liaison direct vers Denfert-Rochereau, en lien avec le 14^e arrondissement.

D'autres participants pensent que le projet dégrade la desserte des gares et ne prend pas en compte l'aménagement du futur quartier Bercy-Charenton.

Les nouvelles dessertes comme le prolongement des lignes 91, 75 ou 61 ou la création de la ligne 71 apportent satisfaction car elles permettent d'améliorer le lien entre les quartiers.

Enfin, plusieurs participants formulent des vœux de nouvelles dessertes : la rue Saint Jacques, les principaux hôpitaux de la petite couronne ou encore une ligne circulaire autour du Bois de Vincennes.

1.8 Le matériel roulant

Certains participants proposent d'instaurer des bus à étages ou des bus articulés pour augmenter la capacité des lignes.

1.9 L'information voyageurs

Plusieurs habitants regrettent la disparition de la signalétique latérale sur les bus et souhaitent sa réintégration. D'autres aimeraient que les plans de ligne et les horaires des bus soient affichés dans les gares.

1.10 Les abribus / gares routières

Des participants souhaitent la construction de véritables gares routières aux abords des gares du Grand Paris. Certains regrettent la mauvaise accessibilité des nouveaux abribus mis en place en 2014 et souhaitent par ailleurs une évolution pour une meilleure protection contre les intempéries.

1.11 La tarification/billettique

De nombreux participants aimeraient la mise en place d'un système de billet commun au bus et au métro, pour ne pas avoir à changer de ticket en passant d'un mode à l'autre. L'idée d'une utilisation « glissante » du Pass Navigo a également été évoquée (c'est-à-dire pouvoir prendre des abonnements hebdomadaires délimités autrement que « du lundi au dimanche » et des abonnements mensuels autrement que « du 1 au 31 »).

1.12 L'impact sur l'environnement

Une table demande si l'impact sur la biodiversité du Bois de Vincennes a été évalué.

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	Certains participants estiment que le parcours est trop long et regrettent un manque de lisibilité dû à l'absence d'itinéraire commun entre les deux sens sur la portion Opéra-Belleville.
21	Certains participants regrettent que la ligne ne desserve Saint Lazare que dans un sens.
24	De très nombreux participants affirment leur incompréhension face à la suppression du tronçon Gare d'Austerlitz / Gare Saint Lazare, pensant que le projet ne permettra plus de relier ces deux gares sans rupture de charge. Par ailleurs, certains proposent de prolonger la ligne au moins jusqu'à Panthéon.
25	Plusieurs habitants proposent un prolongement jusqu'à la gare d'Austerlitz pour améliorer les correspondances, notamment avec la ligne 91 et donc les autres gares parisiennes.
39	Certains participants regrettent que la ligne ne desserve plus la gare de l'Est.
47	Au sud, le prolongement jusqu'à Villejuif-IGR est apprécié. En revanche, au nord, de nombreux habitants regrettent le terminus proposé à Châtelet car il crée une rupture entre les deux rives de la Seine. Enfin, plusieurs personnes estiment que la capacité de cette ligne devrait être augmentée et proposent d'y installer des bus articulés.

Ligne n°	Avis et remarques
61	Le prolongement jusqu'à Place d'Italie est une bonne chose pour plusieurs habitants ; certains souhaitent que la ligne puisse aller jusqu'à Denfert-Rochereau pour doubler la ligne 6 du métro, non accessible aux personnes à mobilité réduite.
62	Certains souhaitent que la ligne soit raccourcie à l'ouest et qu'une nouvelle ligne soit parallèlement créée entre Porte de Saint Cloud et le 15 ^e arrondissement, afin d'améliorer les fréquences.
63	Tous les habitants s'étant exprimé sur cette ligne ont affirmé leur opposition au contre-sens boulevard Saint Germain : ils s'interrogent sur la faisabilité de ce contre-sens dans un boulevard déjà saturé.
67	Certains souhaitent que soit renforcée la fréquence de cette ligne.
71	La création de cette ligne est appréciée. Le terminus à Bibliothèque serait plus intéressant qu'à gare d'Austerlitz.
72	Le tracé proposé pour cette ligne convient aux participants. Toutefois, certains proposent une déviation via Saint Antoine / Bastille / Gare de Lyon (les quais de Seine étant très chargés à cet endroit) et d'autres un prolongement vers Bercy.
75	Les habitants apprécient le prolongement vers le sud mais regrettent l'absence d'arrêts dans le 5 ^e . Par ailleurs, plusieurs personnes s'interrogent sur la capacité d'un bus à franchir la rue Valette dans le sens de la descente.
83	De nombreux participants estiment qu'entre le carrefour Arago/Glacière et Port Royal, il serait plus pertinent de continuer sur le boulevard Arago vers Denfert-Rochereau avant de remonter à Port Royal. En effet, le bus suit à cet endroit les lignes 21 et 91. D'autres proposent une déviation par le boulevard Vincent Auriol puis la rue Nationale et la rue du Château des Rentiers.
85	Certains habitants aimeraient que la ligne soit maintenue en l'état
86	Une augmentation des fréquences de cette ligne est demandée pour compenser la modification de la ligne 87.
87	Tous les habitants s'étant exprimé sur cette ligne regrettent la limitation à Gare de Lyon et demandent un prolongement jusqu'à Bastille pour permettre la correspondance avec le 86. Certains proposent même un prolongement jusqu'au musée d'Orsay. Ils notent par ailleurs que le prolongement jusqu'à Joinville sera sûrement très difficile en période événementielle (foire du trône).
89	La simplification de l'itinéraire est appréciée.
91	Le tracé proposé est positif. Certains se demandent si la fréquence va augmenter car la ligne est longue, ce qui interroge le temps de parcours entre Montparnasse et Gare du Nord.
325	Des habitants proposent un prolongement jusqu'à Gare d'Austerlitz.

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 avant tout 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 remercie les participants pour la richesse de leurs interventions et souligne leur caractère très instructif pour la RATP.

Il revient sur la question de la longueur de certaines lignes et assure que la RATP sera vigilante pour que leur longueur n'impacte pas l'exploitabilité de ces lignes (performance, régularité). Concernant le partage de la voirie et la surveillance de son bon fonctionnement, la RATP travaille régulièrement avec la Préfecture de Police sur des dispositifs de vidéo-verbalisation afin de faire respecter ces aménagements.

Une vigilance particulière sera apportée sur le sujet des correspondances, afin qu'elles soient limitées et confortables pour tous les usagers, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

La RATP continuera à accompagner le projet par son expertise technique et sa connaissance du terrain.

2. CHRISTOPHE NAJDOVSKI

Christophe Najdowski remercie également les participants pour la richesse et la qualité de leurs travaux et admet qu'il est difficile de les synthétiser. De très nombreuses contributions vont ainsi être traitées et donner lieu à des analyses pour voir comment en tenir compte. Des points positifs ressortent de ces contributions mais également des points à améliorer, notamment sur le franchissement de la Seine pour recréer du lien entre les rives droite et gauche. En effet, la question des lignes « coupées » rompant ce lien est revenue régulièrement depuis le début de la concertation, à travers les lignes 24 et 87. Il va falloir retravailler ce sujet.

Des points positifs ont également été relevés comme le prolongement des bus 61 et 75 qui sont appréciés, ou encore la proposition de prolongement du bus 83 vers la place Denfert-Rochereau. Un certain nombre de propositions très concrètes de ce type permettraient des améliorations.

Il y a eu également des interrogations, notamment sur la fréquence. Des améliorations sont prévues comme la création de couloirs de bus sur l'avenue du Général Leclerc dans le cadre d'un projet de réaménagement global de l'avenue entre la porte d'Orléans et la place Denfert-Rochereau. Cela permettra une meilleure régularité de la ligne 38.

Concernant la ligne 87, le prolongement jusqu'à la gare RER de Joinville le Pont permettra également de desservir le sud du Bois de Vincennes et ses nombreux équipements, les communes de Charenton le Pont et Saint Maurice. Il faut donc trouver un moyen d'assurer à la fois cette desserte, et la nécessaire liaison rive droite – rive gauche qui a été très fortement demandée.

Les questions d'aménagements de voirie et de priorités aux feux ont été soulevées, il faut en effet ne pas avoir peur de prendre ce type de mesures énergiques lorsqu'un bus roule mal. Une autre mesure possible est la mise en place de contre-sens bus. Ce type d'aménagement est prévu avenue de Clichy et avenue de Saint Ouen ; il pourrait aussi être réalisé sur le trajet de la ligne 62, autour de la place Victor et Hélène Basch par exemple. La Ville de Paris est preneuse de propositions de ce type et est prête à réaliser les aménagements de voirie nécessaires. La RATP ou le STIF pourraient répondre à la question de la priorité aux feux ; ce sont en effet des investissements de productivité pour améliorer la régularité et la vitesse commerciale des bus, qui relèvent de leurs compétences et responsabilité.

3. LAURENT PROBST

Laurent Probst souhaite revenir sur la question de la correspondance entre les lignes. C'est un sujet qui va être retravaillé, pour faire en sorte qu'il soit aisé de passer d'une ligne à une autre. Une réflexion sera également menée sur les horaires de correspondance, de manière à minimiser l'attente entre deux bus, même en heures creuses.