



*Christophe Najdowski*

Adjoint à la Maire de Paris  
chargé des transports, de la voirie,  
des déplacements et de l'espace public  
Conseiller du 12ème arrondissement

N/Réf. 189-016/HA/LA

Monsieur le Directeur Général,

Paris, le 4 novembre 2016

Attribution	Coop.	Rep. Pdt	Rep. DGI	Rep. directe
DGI	X			
SC2C	X			
DU2I	X			
COM				
SG	X			
DDAET				
DI	X		X	
DBI				
DSCF				

SIGNALE

Le STIF a engagé une consultation autour de son projet de « Grand Paris des Bus » avec l'objectif réaffirmé lors du dernier Conseil du STIF, d'arrêter un nouveau plan bus régional pour les années 2017-2020 d'ici la fin de l'année.

La Ville de Paris est déjà pleinement investie avec vos équipes et celles de la RATP sur la partie parisienne de ce programme, engagée depuis 2013, avec le projet de restructuration du réseau de bus parisien dont la concertation se développe actuellement avec de nombreuses réunions publiques en arrondissements.

De façon complémentaire à ce chantier en cours et déjà très opérationnel sur le réseau dit « parisien », je souhaite porter à votre connaissance les propositions de la collectivité parisienne relatives à ce projet régional.

Concernant l'ambition générale du projet, celle-ci ne devrait pas être inférieure à celle du plan régional précédent, qui avait mobilisé 160 M€ pour le financement de renforts d'offre sur quatre ans, à raison de 40M€/an en moyenne.

Si le rattrapage d'un déficit de desserte dans certains territoires périphériques de l'agglomération, doit être poursuivi dans la ligne du programme 2013-2016 (qui s'était réparti suivant 60% en grande couronne, 35% en petite couronne et 5% à Paris), celui-ci ne devra pas se faire au détriment des territoires du cœur de l'agglomération, dont les besoins restent extrêmement importants en termes de volume de déplacements.

Il est utile à cet égard de se remémorer les chiffres présentés par vos services lors de la réunion de lancement de la concertation parisienne qui soulignaient que le réseau de bus parisien accueille 1,1 millions de voyages par jour, à comparer aux 1,9 millions comptabilisés sur l'ensemble des bus de la région et aux mêmes 1,9 millions de voyages quotidiens dans le métro.

Les 69 lignes dites « parisiennes », dont près de la moitié desservent déjà les communes voisines de Paris, ainsi que le reste du réseau du cœur d'agglomération, devront donc se voir affectée une juste part des moyens que vous mobiliserez dans ce nouveau plan régional.

A cet égard, les orientations que nous portons ensemble dans la concertation en cours sur ce réseau « parisien » sont bien connues. Le développement du réseau dans la périphérie de Paris, afin de désenclaver certains quartiers insuffisamment desservis au regard des évolutions démographiques des dernières décennies, est une priorité.

**STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France)**

**Monsieur Laurent PROBST**

**Directeur Général**

**39 – 41, rue de Châteaudun**

**75009 PARIS**

La poursuite de l'amélioration des liaisons en bus entre Paris et la première couronne fait également partie de ces orientations car les extensions de lignes de transport lourd (RER, métro, tramway) en cours ou à l'étude ne sauront répondre à tous les besoins de mobilité entre Paris les départements limitrophes.

L'amélioration de la desserte des bois de Boulogne et de Vincennes que Paris soutient avec de nombreuses collectivités riveraines s'inscrit aussi dans cette optique et les premières propositions de renfort de desserte formulées par vos services doivent désormais être inscrites dans un calendrier opérationnel.

Ces deux objectifs ne doivent cependant pas être mis en œuvre par un strict redéploiement de moyens à somme nulle, depuis les lignes du centre de Paris vers la périphérie, et une vive attention doit être portée à ne pas dégrader le service rendu aux usagers se déplaçant dans le cœur de la capitale.

Dans ce cadre, la poursuite des projets de liaisons en bus à haut niveau de service, que le STIF pilote de son côté avec les projets du TZEN 3 ou du TZEN 5 par exemple, ou bien ceux initiés par Paris, doit être poursuivie activement afin que ces lignes constituent, avec la rocade du T3, l'armature du réseau de surface parisien et de proche banlieue.

Le soutien du STIF aux projets de nouvelle liaison sur les quais hauts de Seine, sur la rocade des gares ou sur les boulevards des Maréchaux reste donc plus que jamais nécessaire, en s'efforçant de concilier les différentes échéances de réalisation de travaux et de mises en service.

Concernant le calendrier de mise en œuvre du volet parisien du « Grand Paris des bus », l'échéance de septembre 2018, que nous nous sommes fixée pour la mise en service du réseau restructuré sera le rendez-vous principal des prochaines années. Cependant, il est nécessaire que des extensions d'offre significatives soient concrétisées dès l'année 2017 sur le territoire parisien et le cœur d'agglomération, après une année de transition en 2016, dépourvue d'amélioration notable en la matière.

Je réaffirme à cette occasion mon engagement afin que des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus soient à nouveau réalisés l'année prochaine, et cela jusqu'en 2018, sur les différents sites que nous avons identifiés conjointement pour accompagner la refonte du réseau parisien.

L'amélioration de l'offre en termes de fréquences pour dé-saturer les lignes très fréquentées du cœur de l'agglomération, que ce soit aux heures de pointe ou sur certaines périodes creuses est également un objectif fort que je tiens à réaffirmer, tant à l'échelle du réseau parisien que celui du cœur d'agglomération.

Ceci dans le but d'améliorer les performances des lignes concernées, et donc le service rendu à l'ensemble des voyageurs, mais aussi dans celui de garantir une accessibilité PMR totalement effective dans la pratique, en permettant aux usagers en fauteuil roulant ou aux personnes ayant d'autres contraintes de mobilité (jeunes enfants, bagages, ...) de prendre le bus dans de bonnes conditions de confort.

Cet exercice doit être entrepris en analysant de manière totalement objective les niveaux de fréquentation des lignes concernées. Dans l'esprit de l'amendement relatif aux orientations de ce plan bus régional, qui a été adopté lors de la séance du Conseil du STIF d'octobre dernier, une réponse en seuls termes de gabarit des véhicules, avec le déploiement de bus articulés, peut ne pas être satisfaisante ou même réalisable techniquement dans de nombreux cas, ce qui doit conduire le STIF à programmer également des renforts de fréquence sur nombre de lignes surchargées.

Sur ces deux dimensions essentielles de l'amélioration de l'offre bus, dans l'espace et le temps, j'aurai prochainement l'occasion de préciser ces préconisations à l'échelle du territoire parisien à l'issue de la concertation actuellement en cours à Paris.

D'ores et déjà, je peux vous informer que plusieurs vœux portés par des mairies d'arrondissement telles que celles du 5<sup>e</sup> ou du 12<sup>e</sup> formulent des propositions intéressantes qui seront examinées dans les prochains jours par le Conseil de Paris.

En termes d'amplitude de service, beaucoup de progrès ont déjà été accomplis dans le cadre du plan bus régional mis en œuvre lors de la précédente mandature régionale. Ainsi, à Paris, le service le dimanche a été généralisé et presque toutes les lignes circulent désormais en fin de soirée jusqu'à 0h30.

Quelques lignes parisiennes nécessitent encore d'être portées à ce niveau d'offre pour assurer une cohérence et une lisibilité de la desserte. Cette démarche doit bien entendu être poursuivie à l'échelle de l'espace métropolitain où des besoins importants de mobilité existent également sur ces tranches horaires.

Ceci m'amène à évoquer la question de la mobilité nocturne, au-delà des services de « journée » du réseau de métro, RER et bus, donc entre 0h30 et 5h30.

Le débat que la Ville de Paris a initié depuis 2014 au sein du Conseil du STIF sur cette question, nécessitera encore un certain nombre de discussions et de compléments d'étude, s'agissant notamment des possibilités de renfort sur les réseaux ferrés, que le STIF considère actuellement comme très limitées. La poursuite de cette réflexion ne doit pas nous empêcher d'engager des améliorations du service plus simples et rapides à mettre en œuvre sur le réseau Noctilien.

Un gain de lisibilité du réseau et une meilleure adéquation aux besoins, en développant par exemple les liaisons de rocade, semblent nécessaires pour améliorer ce service, dont la fréquentation n'a cessé de croître depuis sa création. Sur le territoire parisien, la création d'une ligne nocturne assurant la desserte de la rocade du T3 et des lignes PC1 et PC3, serait aussi une évolution utile à de nombreux usagers franciliens.

Un renfort de la présence humaine dans les bus de nuit, à même de rassurer les usagers, notamment les femmes exposées à diverses agressions et incivilités, semble également une action à entreprendre rapidement.

S'agissant de l'effort de transition énergétique du parc de bus et d'autocars franciliens que la Présidente du STIF s'est engagée à poursuivre, le plan « bus 2025 » de la RATP s'inscrit tout à fait dans les orientations de la Ville de Paris, rappelées encore tout récemment dans le cadre de l'instance du C40, en matière de réduction de la pollution de l'air dans l'agglomération. Un plan de cette ambition, à l'échelle du parc de la RATP, pourra également servir d'accélérateur de la transition énergétique dans laquelle l'ensemble de la filière industrielle des bus, autocars et poids lourds doit désormais s'engager activement.

Le retour d'expérience que le STIF pourra tirer prochainement avec la RATP du passage à l'électrique de la ligne pilote 341 servira de référence pour préparer le déploiement à une plus vaste échelle de bus électriques dans la région.

Je souhaite donc que le projet de restructuration du réseau de bus parisien s'accompagne rapidement de mises en service significatives de véhicules à motorisation propre, principalement électrique à Paris et dans le cœur d'agglomération, mais aussi GNV au biogaz lorsque c'est possible.

Les lignes à haut niveau de service des quais, de la rocade des gares ou des Maréchaux dans le sud-ouest de Paris seront légitimes à accueillir des bus propres de nouvelle génération dans les toutes prochaines années et pourront préfigurer les solutions à mettre en place sur les lignes TZEN de banlieue, attendues aux échéances 2020-22.

Cette ambition sur le réseau de bus du cœur d'agglomération devra aussi être transposée à l'ensemble de l'agglomération et du territoire régional, en zone « Optile », en promouvant la motorisation électrique lorsque c'est possible sur les lignes urbaines ou bien la solution du GNV au biogaz, très prometteuse sur les territoires périurbains et ruraux, notamment pour les lignes exploitées avec des autocars.

Enfin, je souhaite évoquer la question des dépôts de bus qui se révèle un des paramètres clés de la réussite du plan bus régional et de la restructuration du réseau de bus parisien.

Les besoins importants d'augmentation de capacité de ces dépôts dans la zone RATP et les besoins de modernisation des infrastructures existantes pour accueillir la transition énergétique sur l'ensemble de la région, zones RATP et Optile, doivent trouver une réponse à court et moyen termes. Le STIF doit à cette fin mobiliser l'ensemble des acteurs en tant que pilote et financeur du processus, en s'appuyant sur les contrats qui le lient avec les différents opérateurs.

La Ville de Paris est prête à apporter sa pleine contribution dans cette démarche, en tant que facilitateur de projets urbains, sur le modèle du centre de bus de la rue de Lagny récemment mis en service dans le 20<sup>e</sup> arrondissement.

Sans attendre la mise en service de nouvelles opérations de cette nature, des solutions transitoires mettant à profit des sites provisoires et des optimisations des espaces gérés par la RATP sont également à mettre en place sous l'impulsion du STIF pour accompagner la restructuration du réseau de bus parisien et les autres développements d'offre qui seront nécessaires à brève échéance dans le cœur d'agglomération.

Restant à votre disposition pour échanger sur ce projet majeur, qui intéresse l'ensemble des usagers franciliens, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous,



**Christophe NAJDOVSKI**