

Paris, le 02/09/2015

Madame Anne HIDALGO
Maire de Paris
Cabinet de la Maire
Hôtel de Ville - 75196 Paris RP

Madame la Maire,

Nous avons le plaisir de vous adresser ci-joint le dernier numéro du bulletin de notre association, dont l'article principal porte sur Paris.

Vous pourrez constater à sa lecture que nous soutenons de nombreuses initiatives de la mairie de Paris, en particulier la généralisation progressive du 30 km/h en dehors des axes à forte circulation, le plan vélo, la reconquête des places amorcée sur sept d'entre elles, la reconquête des berges etc. (sur ces deux derniers sujets, nous sommes intervenus respectivement sur le site "Réinventons nos places" et sur le cahier mis à disposition à "Paris Rendez-vous"). Nous avons eu aussi sur ces sujets des échanges fructueux avec Monsieur Christophe Najdovski, maire-adjoint chargé des Transports, de la Voirie, des Déplacements et de l'Espace public.

Néanmoins, notre bulletin fait état de trois sujets de préoccupation que nous souhaiterions évoquer aussi auprès de vous, Madame la Maire, puisqu'ils relèvent de votre arbitrage.

Le premier a trait au programme de **densification que prévoit la Ville en périphérie**, décidé sans qu'apparemment on se soit préoccupé des moyens de transport supplémentaires qu'il conviendrait de mettre en place pour faire face à l'afflux des milliers de personnes qu'il va engendrer.

Le second, d'ailleurs lié au précédent, porte sur la nécessité d'**un réseau de bus restructuré et fortement renforcé**. Le réseau actuel n'est plus adapté à l'urbanisation telle qu'elle a évolué: il est trop enchevêtré et peu lisible dans le centre, et insuffisamment dense en périphérie. Nous savons qu'un plan de restructuration a été étudié par le STIF : il nous apparaît urgent que la Ville de Paris prenne en charge le dossier, en concertation avec le STIF mais aussi avec des associations d'usagers comme la nôtre. Nous sommes pour notre part convaincus qu'il est possible de mettre en œuvre sans trop tarder un réseau de bus restructuré et renforcé bénéficiant à une grande majorité d'usagers.

Enfin, **le réseau express vélo** prévu dans le cadre du plan vélo 2015-2020 appelle une question: se fera-il au détriment des piétons et/ou des bus ? Nous considérons que c'est l'automobile qui doit céder de la place, et non pas les modes mieux adaptés à ville que sont la marche, le vélo et les transports collectifs. Il ne faut pas que se renouvellent les mauvais choix faits dans le passé avenue d'Italie et rue de Rennes, où l'on a substitué une piste cyclable à un couloir réservé aux bus.

Nous restons à votre disposition pour évoquer ces sujet ensemble et vous assurons en attendant, Madame la Maire, de nos sentiments les meilleurs et les plus distingués.



Marc PÉLISSIER,
président

Jean MACHERAS
délégué Paris

Pièce jointe: bulletin AUT Infos, juillet-août 2015

Copies:

M. Christophe Najdovski, Adjoint au Maire de Paris

M. Jean-Paul Huchon, Président du STIF

5 mai 2015

LES USAGERS CRITIQUENT LE NOUVEL ABRIBUS PARISIEN

L'association des usagers des transports reçoit régulièrement des plaintes contre les nouveaux abribus que la Ville de Paris met en place à l'occasion du renouvellement pour 15 ans du contrat avec JC Decaux.

Premier grief : sur l'abribus standard¹, sauf exceptions le fond n'est pas fermé sur le quart gauche de sa largeur : l'abribus est ainsi ouvert à la pluie et au vent. La raison invoquée est que "cela facilite l'accès" : mais l'absence de paroi latérale à droite permet à tous – y compris aux personnes à mobilité réduite - d'accéder facilement à l'abri. Ce raisonnement est donc totalement incompréhensible.

Deuxième grief : le plan des lignes de bus parisiennes, qui existait au dos des anciens abribus, a disparu. Il y a pourtant de la place sur le fond. Est-ce une bonne manière d'inciter à prendre les transports en commun que de supprimer le plan des bus ?

Troisième grief : le large écran apposé au fond, sur lequel sont affichées des informations sur le temps d'attente, est peu lisible : le contraste est insuffisant, et il n'est pas antireflet.

Des améliorations sont par ailleurs appréciées : un accoudoir planté sur le banc sert d'appui pour se lever ; les informations affichées sur le panneau accolé à droite sont claires et bien conçues (plan des arrêts de bus aux alentours, plan(s) de ligne, horaires de passage, parfois un plan du réseau dans le secteur avoisinant ; le plan du réseau Noctilien est par contre peu lisible). Au dos, un plan de quartier avec deux cercles concentriques "5 minutes" et "10 minutes" matérialise les distances à pied à partir de l'abri ; enfin, l'indication BUS, le nom de la station et le(s) numéro(s) de ligne, portés par un grand mât, sont visibles de loin. Il s'y ajoute quelques gadgets, comme une prise USB.

Domage, dans ces conditions, que l'architecture de l'abri ait été confiée (sans concours) à un artiste marseillais qui n'a probablement jamais utilisé les bus parisiens en hiver. Domage surtout que les usagers et leurs associations n'aient pas été consultés : l'invitation à s'exprimer individuellement par Internet après que les choix de conception fondamentaux aient été décidés n'est que de la démocratie de façade.

Le nouvel abribus parisien peut être amélioré et nous sommes prêts à y contribuer. L'AUT a adressé une demande dans ce sens à Monsieur Christophe Najdovski, maire-adjoint chargé des Transports, de la Voirie, des Déplacements et de l'Espace public.

Contacts presse :

- Jean Macheras - 01 43 22 72 85
- Michel Babut - 06 71 49 93 57

¹ L'abribus "standard", qui fait environ 3 mètres de large, a un banc de deux places assises centrales et deux mini-places latérales. Il existe une autre version, le "mini-abribus", qui ne fait que deux mètres de large et n'offre que deux places assises.

mars 2015

Le Bus 91 bloqué par les taxis dans le secteur de la gare de Lyon : trouver une solution, c'est urgent et possible !

Après son franchissement du pont d'Austerlitz en direction Gare de Lyon / Bastille, le bus 91, censé être à haute priorité puisque desservant trois gares SNCF et une gare RER, se retrouve en général complètement bloqué boulevard Diderot¹, son couloir "réservé" étant squatté par une longue file de taxis attendant de pouvoir avancer vers le parvis de la gare.

Cette situation - souvent aggravée par des altercations entre conducteur du bus et chauffeurs - étant devenue intolérable, les bus ont pris l'habitude de détourner leur trajet par le quai d'Austerlitz, le pont Charles de Gaulle et la rue Van Gogh. De là ils rejoignent à gauche la Bastille par la rue de Bercy et le boulevard de la Bastille, évitant ainsi le boulevard Diderot². Ce palliatif est lui-même peu satisfaisant, les bus se trouvant souvent bloqués dans la rue de Bercy - qui est étroite - par une circulation dense et... d'autres taxis stationnés.

Nous demandons donc une **révision complète des conditions de circulation boulevard Diderot** :

- interdiction de stationnement des taxis, aménagement pour eux d'une grande station dans la rue de Chalon, très peu occupée aujourd'hui, avec accès depuis la rue Van Gogh par le tunnel Est ; une autre station pourrait être aménagée place Henri Fresnay, en contrebas du hall 2,
- double couloir central ou latéral pour le bus, comme sur son trajet dans le 14° et le 13°.

Une **deuxième solution** est à envisager : **ne plus desservir Bastille** (de nombreux services du 91 s'arrêtent aujourd'hui à la gare de Lyon) et prendre comme terminus la **gare de Bercy**. Dans cette solution, les bus emprunteraient le quai d'Austerlitz, le pont Charles de Gaulle et la rue Van Gogh, et prendraient ensuite à *droite* la rue de Bercy depuis la rue Van Gogh³. Le 91 desservirait ainsi quatre gares SNCF et une gare RER (par ailleurs, trois autres lignes de bus joignent la Bastille à la gare de Lyon).

Toujours avec le choix de ne plus desservir Bastille, une **troisième solution**, qui réclame celle-ci peu d'aménagements, peut être envisagée à titre provisoire : les bus emprunteraient également le quai d'Austerlitz et le pont Charles de Gaulle, puis le *tunnel Est de la rue Van Gogh* pour aboutir à un **terminus rue de Chalon**⁴. Une rampe existante permet la liaison pédestre entre cette rue et le parvis. L'économie réalisée serait mise à profit par une plus grande fréquence et une plus grande fiabilité des liaisons entre les deux gares terminus de Montparnasse et de Lyon.

* * *

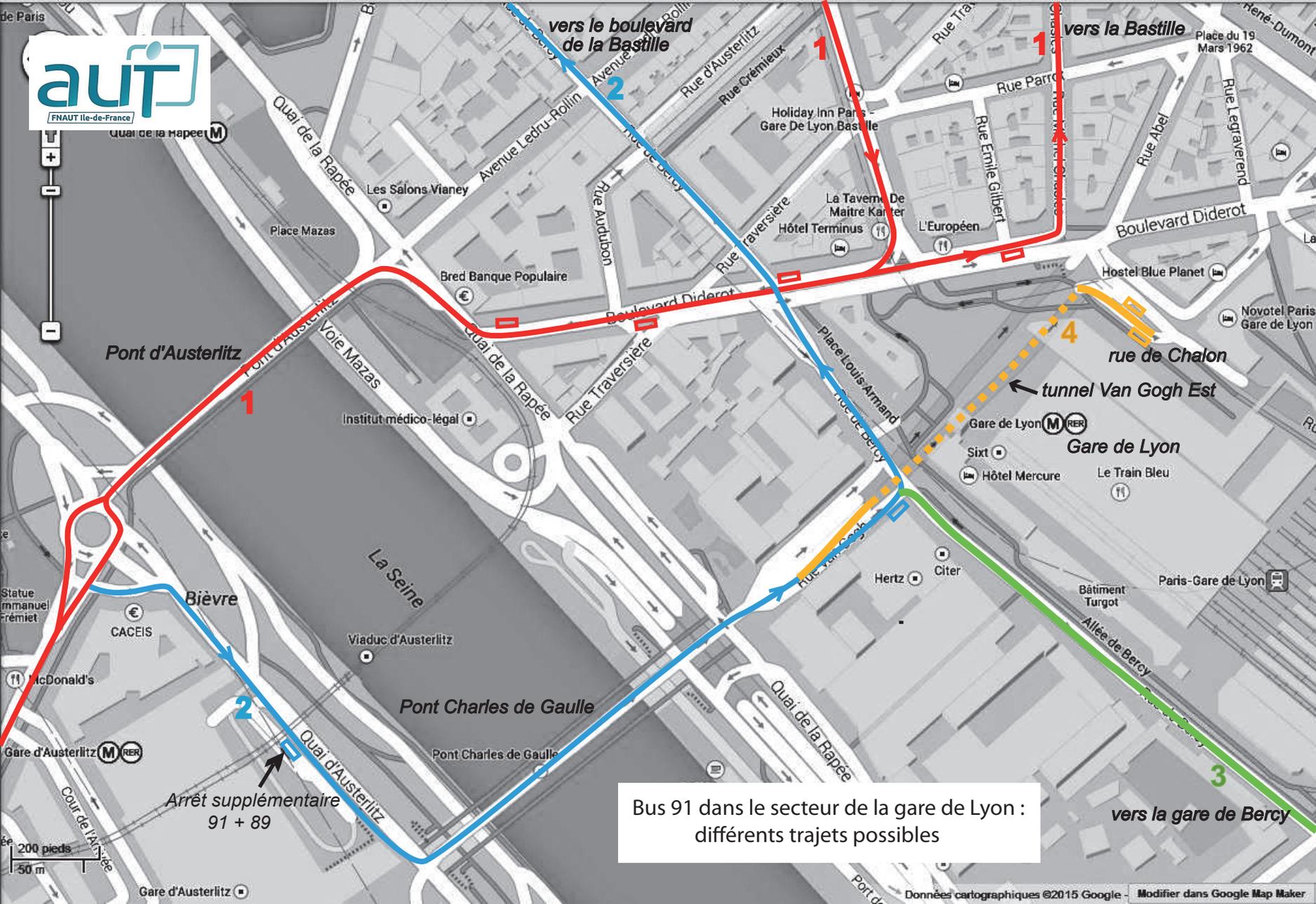
D'une manière générale, la **lutte contre la pollution** passe par des transports collectifs de surface fiables et efficaces, ce qui implique une priorité absolue sur les autres circulations : nous demandons à la Ville de Paris de mettre en place de toute urgence les mesures qui s'imposent en conséquence.

¹ Voir trajet 1 sur la carte ci-jointe

² Voir trajet 2

³ Voir trajet 3

⁴ Voir trajet 4. Une solution voisine est appliquée aujourd'hui, dans le cas d'un service partiel avec terminus gare de Lyon : le bus emprunte depuis la rue Van Gogh le tunnel *ouest*, pour terminer son trajet rue Abel.



Bus 91 dans le secteur de la gare de Lyon :
différents trajets possibles

Arrêt supplémentaire
91 + 89

200 pieds
50 m