

24 novembre 2016

GRAND PARIS DES BUS - PARIS
Consultation publique

CAHIER D'ACTEUR DEPOSÉ PAR
L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
AUT - FNAUT Ile-De-France

L'Association des Usagers des Transports - FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Notre association est donc particulièrement attentive à la consultation ouverte par le STIF, la Ville de Paris et la RATP sur le projet de réaménagement des lignes d'autobus de Paris et dans les communes limitrophes, dans le cadre du « Grand Paris des bus » qui concerne l'ensemble de l'Ile de France.

Le présent document a trait exclusivement au réseau parisien. L'AUT a par ailleurs déposé le 5 novembre 2016 un cahier d'acteur pour ce qui concerne le niveau régional.

Référents :

Marc Pélissier, président de l'AUT

Jean Macheras, administrateur de l'AUT, délégué pour Paris

Jean-Loïc Meudic, administrateur de l'AUT, coordonnateur du cahier d'acteur

Messagerie : aut@aut-idf.org

Tél : 01 43 35 22 23

Plan :

- Rappel des objectifs du projet
- Remarques et propositions de l'AUT
- Annexe : modifications projetées sur les lignes parisiennes : observations / propositions

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET

Dans le projet présenté par le STIF, la Ville de Paris et la RATP, plusieurs objectifs sont mis en avant :

- **Réorganisation et non révolution :**

Deux tiers des lignes parisiennes sont modifiées (un tiers sont fortement impactées). Une ligne nouvelle est créée dans les quartiers Est : la 71.

- **Mieux répondre aux enjeux urbains en :**

- améliorant les itinéraires,
- rééquilibrant la desserte entre les cinq pôles du centre parisien et le reste de la capitale,
- diminuant le nombre de lignes en doublon sur les « troncs communs » de circulation,
- augmentant l'offre dans les quartiers moins bien desservis,
- créant de nouvelles liaisons entre quartiers,
- améliorant la desserte des communes limitrophes ainsi que l'accès aux bois de Boulogne et de Vincennes,
- favorisant la régularité des trajets par de nouveaux itinéraires plus fluides, en traitant les points de congestion.

- **Améliorer la qualité de service en :**

- facilitant les correspondances,
- rendant le réseau plus lisible,
- accélérant la transition énergétique (« bus propres »),
- maintenant l'accessibilité du réseau et l'accès à bord.

Les auteurs rappellent également que la réussite du projet nécessite de répondre à d'importants défis d'organisation :

- Réalisation de couloirs d'autobus,
- Aménagement de certains carrefours,
- Instauration de la priorité aux feux,
- Mise en accessibilité des trottoirs aux futurs arrêts,
- Définition des zones de livraison.

Un protocole entre le STIF, la Ville de Paris, la RATP et la Préfecture de police de Paris devrait permettre de renforcer leur collaboration pour l'amélioration de la performance des bus.

REMARQUES ET PROPOSITIONS DE L'AUT

L'AUT partage les objectifs mis en avant par les auteurs du projet et considère que la mise en œuvre effective du protocole entre les parties prenantes est un élément déterminant de sa réussite. Néanmoins, plusieurs sujets doivent être approfondis en vue de mettre en place des réponses à la hauteur de nos attentes.

Aménagements de voirie

Le projet évoque la nécessité d'aménagements de voirie susceptibles d'améliorer la régularité des autobus. La création de « traversantes » et le prolongement de certaines lignes les rendent d'autant plus indispensables qu'il est prévu de supprimer les services partiels. Or, à l'heure actuelle, ces « mesures d'exploitation » sont, de l'avis même de la RATP, le seul moyen de rétablir rapidement la régularité sur les lignes les plus chargées.

Au vu des échanges que nous avons eus avec le STIF et les élus, au vu aussi des précisions données dans les réunions de concertation par quadrant, nous estimons que **la réponse à de nombreuses questions reste encore trop vague**, pour ce qui concerne notamment :

- la création de nouveaux couloirs,
- la priorité aux feux,
- la résorption des points noirs,
- le traitement des zones « structurellement difficiles » (Opéra - Saint-Lazare- Grands magasins, abords des gares du Nord et de Lyon),
- l'aménagement des correspondances bus / bus,
- le traitement des livraisons.

Nous avons noté en outre que, sauf exception concernant le prolongement (hypothétique) du couloir bus à contre-sens boulevard Saint-Germain, la création d'autres couloirs d'autobus à contre sens n'est pas envisagée, alors que de tels aménagements permettraient d'améliorer de façon décisive l'efficacité et la lisibilité du futur réseau. Nous pensons en particulier aux Grands Boulevards et aux boulevards de Strasbourg et de Sébastopol.

A ce stade, nous ignorons si les études de voirie ont débuté ; nous considérons qu'il s'agit d'un préalable à la mise en place du nouveau réseau.

Modifications de tracé projetées

Nous nous sommes livrés à une analyse ligne à ligne des lignes modifiées pour faire ressortir les aspects positifs ou négatifs des modifications envisagées (cf. annexe).

A l'issue de cette analyse, nous souhaitons insister sur les points suivants :

- Le réseau de bus parisien comporte actuellement cinq grandes « traversantes » joignant deux portes de Paris : 54, 56, 57, 89, 95. Le projet en crée trois nouvelles, obtenues par fusion entre deux lignes, ou absorption d'un tronçon d'une ligne par une autre.

Ce sont :

- la 20 (porte d'Asnières – porte des Lilas), par absorption de la 53,
- la 21 (porte de Saint-Ouen – porte de Gentilly), par absorption de la 81,
- la 92 (porte de Champerret - porte d'Orléans), qui se substitue à la 28 sur le tronçon Montparnasse - porte d'Orléans.

Les avantages en sont une réduction des ruptures de charge, une amélioration de la lisibilité du réseau, un allègement des troncs communs, enfin un renforcement du maillage avec la rocade tramway, voire avec des pôles bus Paris-banlieue aux portes. **Mais l'intérêt en est conditionné par plusieurs impératifs**, qui valent aussi pour les autres grandes lignes, qu'elles soient de pôle à pôle ou de rocade (notamment 62, 26, 60, qui sont les trois lignes les plus chargées) : fluidité de la circulation (aménagement de la voirie en conséquence) ; pas de services partiels ; itinéraire le moins tortueux possible ; fortes fréquences (moins de 5 minutes en heure de pointe, 10 minutes en heure creuse). **La Ville de Paris, le STIF et la RATP sont-elles en mesure d'y satisfaire ? On peut en douter.**

- Les concepteurs de ce nouveau réseau émettent l'idée de prolonger un jour les lignes vers les futures stations du Grand Paris Express ; en attendant, **on ne peut pas dire que le nouveau plan améliore de manière spectaculaire les liaisons entre Paris et la proche banlieue** : seules 4 lignes à trois chiffres (163, 166, 201, 325) voient leur pénétration dans Paris modifiée ; 3 lignes parisiennes (66, 69, 84) sont prolongées en banlieue ; pour 5 autres on annonce « un prolongement possible » vers des extensions futures : Grand Paris Express, T1, M11.

L'AUT avait remis en 2014 un dossier à ce sujet à la Ville, proposant de prolonger un certain nombre de lignes de banlieue jusqu'à des nœuds de métro dans Paris (*Les bus du grand Paris, juin 2014*). Cela vaut aussi pour les futures liaisons « à haut niveau de service » comme le T'Zen5 qui reliera Choisy-le-Roi au 13^e arrondissement : plutôt que de déposer paresseusement ses voyageurs val-de-marnais à BFM, il conviendrait de prolonger la ligne jusqu'à la station de métro Quai de la Gare, voire jusqu'aux pôles Gare d'Austerlitz - Gare de Lyon.

- **La suppression des « doublons » ne doit pas être recherchée de façon trop systématique.** Le « désengorgement » de troncs communs est invoqué pour supprimer leur desserte par certaines lignes. Or ces troncs communs ont des avantages : correspondances facilitées, choix multiples, incitation plus forte à protéger le parcours des bus. Ainsi, s'il est justifié de désengorger les troncs communs de la rue de Rivoli et du quai de la Mégisserie entre Louvre-Rivoli et Châtelet, empruntés par 11 lignes de bus, ce l'est moins sur d'autres tronçons empruntés par 5 lignes (Concorde-Madeleine, rue Lafayette, rue du Faubourg Saint-Martin).

Qualité des correspondances

S'il est **indispensable d'assurer la qualité des correspondances bus - bus aux terminus** (notamment à Châtelet et Hôtel de Ville), **Il ne faudrait pas pour autant se désintéresser des correspondances « en ligne »**. Des « mesures d'exploitation » pourraient en effet faciliter les correspondances entre bus qui se suivent, évitant ainsi aux usagers l'attente du prochain passage.

A titre d'exemple (mais ils sont multiples), on peut citer l'arrêt Solférino-Bellechasse, boulevard Saint-Germain, (sens ouest-est) qui met en correspondance non moins de 6 lignes : 63, 68 (tracé actuel par la rue de Solferino), 69, 83, 84 et 94.

Lisibilité du réseau

- Si on veut inciter à utiliser le bus ne serait-ce que pour décharger le métro, il faut améliorer la lisibilité du réseau : **de nombreuses lignes ont actuellement des trajets aller et retour fortement dissociés** (par exemple les 39, 58, 67, 69, 75, 85, 87). Cela décourage les usagers occasionnels qui, en général, ne savent pas où passent les lignes ne desservant pas leur quartier. Il convient de réassocier certains trajets aller-et-retour, et donc de réviser le plan de circulation.

Le projet présenté n'apporte aucune amélioration à la situation actuelle. Ainsi, pour « désengorger » le tronc commun de la rue Lafayette (5 lignes de bus), on ferait parcourir au bus 32 une boucle avec une forte dissociation des trajets aller et retour. On ferait de même avec le bus 39 pour « désengorger » le tronc commun de la rue du Faubourg Saint-Martin entre Gare de l'Est et Magenta (5 lignes de bus). Ces deux problèmes seraient résolus **en empruntant dans les deux sens les grands boulevards puis le boulevard de Strasbourg**, sur un large site protégé bus + vélos. Cela réduirait le nombre de files affectées à la circulation générale, mais est-il indispensable d'y maintenir sur 4 à 5 voies un flot de voitures ? Refuser de réduire la place des voitures mène à des compromis bâtarde. Le projet l'envisage sur le boulevard Saint-Germain mais se heurte semble-t-il à des résistances locales alors que cela améliorerait considérablement le fonctionnement des bus 63 et 68.

- Dans le 14^e arrondissement sud, un consensus s'est dégagé parmi les conseils de quartier et associations consultés pour **aménager sur le tronçon sud de l'avenue du Général Leclerc une voie dans chaque sens réservée aux bus et vélos** (4,80 m de large) et à ne laisser à la circulation générale qu'une voie dans chaque sens.
- **La lisibilité du réseau intéresse tous les utilisateurs potentiels, y compris** l'importante catégorie des **touristes dits « revenants »** qui ne souhaitent pas forcément réutiliser les services « hop on hop off ». A cet égard, la suppression du Balabus appelle à notre avis une action de promotion de la ligne 73 (parmi d'autres tracés touristiques) que les contraintes d'exploitation rendent assez peu attractive à l'heure actuelle. A ce propos, l'AUT a inventorié un certain nombre de lignes dont le caractère « touristique » pourrait être mis en avant (cf. notre étude : *Le tourisme à Paris, quels modes de déplacement ? Septembre 2015*).

Liaisons entre les gares parisiennes

La dernière étude de l'AUT (« *Les gares parisiennes, un laboratoire de l'intermodalité ?* », Novembre 2016), n'a pu que confirmer **l'insuffisance des liaisons par autobus entre les gares parisiennes. Or, le projet de Grand Paris des Bus n'améliore pas la situation actuelle :**

- prolonger la ligne 91 à la gare du Nord créerait un long tracé en rocade qui serait peu emprunté de bout en bout et qui serait manifestement difficile à réguler. En outre, le confort des

usagers munis de bagages ne serait toujours pas amélioré puisque le matériel resterait inchangé. Nous préconisons au contraire de **scinder cette ligne en créant deux lignes en correspondance à la gare de Lyon, voire Paris-Bercy-Bourgogne- Pays d’Auvergne** (ci-après désignée : Bercy) si le 65 la dessert :

- Montparnasse – Bercy (actuel 91 prolongé de gare de Lyon à Bercy),
- Porte de la Chapelle -gare du Nord – Bercy (actuel 65 prolongé de gare de Lyon à Bercy ou à Austerlitz).

- **la desserte directe entre les gares Montparnasse et Nord-Est** n’est toujours pas assurée alors qu’elle est indispensable (et existait jusqu’en 1995),

- la modification du tracé de la ligne 24 fait disparaître la liaison entre **Bercy-Lyon-Austerlitz et Saint-Lazare**.

Partage de la voirie : osons !

Si on veut que les bus fonctionnent non seulement sur les grands axes mais aussi sur les rues de largeur moyenne et ce sans recourir à des parcours compliqués avec aller et retour fortement dissociés, il faut rechercher des solutions de partage intelligent de la voirie, qu’on voit de plus en plus ailleurs : Paris a pris du retard ! Ainsi, pourraient être prévus :

- **des rues réservées aux transports collectifs, taxis, vélos et piétons** : de nombreuses grandes villes européennes et françaises ont adopté ce type d’aménagement, qui facilite le trajet des bus et réassocie les deux sens. Cela permettrait, par exemple, de faire passer les bus dans les deux sens rues des Écoles et Saint-Sulpice (alternative au projet de prolongement d’un couloir d’autobus à contre-sens boulevard Saint-Germain)
- **des sens uniques alternés par tronçons successifs**, le bus disposant d’un couloir à contre-sens dans la direction interdite à la circulation générale. Cela permettrait au bus 62 de circuler de manière fluide sur l’axe Vouillé - Alésia - Convention.
- **donner priorité aux piétons dans le secteur Opéra- Haussmann-Saint-Lazare. La suppression** du tronçon Saint-Lazare – Opéra des lignes 22 et 66 est présentée comme nécessaire car elle permet « la libération d’un terminus à Opéra », alors que c’est là un pôle important de correspondance et d’attraction. Il faudrait plutôt repenser l’aménagement de l’ensemble du secteur, avec une priorité aux bus, piétons, cyclistes, taxis.

Donner envie de prendre le bus

Ce n’est pas tout d’avoir des bus qui desservent bien tous les quartiers, qui ont une bonne fréquence et que l’on sait où trouver. **Le réseau doit être accueillant**. Cela implique :

- des abris voyageurs dont l’implantation est optimisée en fonction des correspondances, qui ne sont pas disséminés alentour des gares et autres pôles et qui offrent un confort et une information bien meilleurs qu’aujourd’hui (protection contre les intempéries, places assises, plan du réseau, annonces sonores)
- des bus confortables et réfrigérés durant l’été,
- un fonctionnement fiable.

Pour cela, Il ne suffit pas de renforcer le réseau de **voies réservées, il faut aussi les « sacraliser » et mettre en place des patrouilles municipales très visibles et mobiles, chargées de surveiller couloirs, abris voyageurs, bandes cyclables et trottoirs, et d'une manière générale de faire respecter les règles d'usage de la voirie.**

S'ajoutant à la maîtrise complète par la Ville de la politique du stationnement, qui entrera en vigueur en janvier 2018 à Paris comme ailleurs, une réforme qui devrait s'appliquer dès janvier 2017 accorde à la maire de la capitale des pouvoirs fortement accrus en matière d'aménagement et d'utilisation de la voirie (la préfecture de police gardant certaines prérogatives) et de gestion des Agents de Surveillance de Paris : Madame la maire n'aura plus d'excuses à faire valoir si les bus roulent mal !

En conclusion,

Si nous approuvons les objectifs du projet de « Grand Paris des Bus » et nous félicitons qu'il puisse permettre de répondre aux nouvelles attentes des usagers, nous considérons que la réussite de ce projet implique la mise en œuvre sans tarder de mesures fortes dont nous venons de dresser une liste non exhaustive.

Annexe

GRAND PARIS DES BUS

Modifications projetées sur les lignes parisiennes : observations / propositions

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 20-53 : fusion, avec débranchement du 20 à République, vers porte des Lilas au lieu de la gare de Lyon	<ul style="list-style-type: none"> • Grande « traversante » est-ouest Porte des Lilas – Porte d’Asnières - Pont de Levallois par République - Opéra et Saint-Lazare. • Nouvelle desserte de l’est parisien de République à Porte des Lilas, par la rue du Fg du Temple et la rue de Belleville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Débranchement du bus 20 à République → on perd une liaison gare de Lyon - gare Saint-Lazare (ne reste que le 29) • Revoir la dissociation des trajets A-R entre Opéra et Belleville. • Intérêt des grandes « traversantes » et conditions pour qu’elles fonctionnent : voir (1) • Nécessité d’un nouveau partage de la rue de Belleville.
Bus 21-81 : fusion	<ul style="list-style-type: none"> • Grande « traversante » nord-sud Porte de Saint-Ouen – Porte de Gentilly par place de Clichy, Opéra, Palais Royal, Châtelet et Saint-Michel. • Désengorgement du tronçon commun Saint-Lazare – Châtelet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir la dissociation des trajets A-R entre place de Clichy et Opéra : examiner un passage dans les deux sens par la rue d’Amsterdam (dans le projet présenté on dessert Saint-Lazare dans une direction mais pas dans l’autre !) • Intérêt des grandes « traversantes » et conditions pour qu’elles fonctionnent : voir (1)
Bus 22 : limité à Saint-Lazare (ne dessert plus Opéra)	Libération d’un terminus à Opéra (« fréquentation faible entre Saint-Lazare et Opéra »)	<ul style="list-style-type: none"> • La place de l’Opéra est un pôle important de correspondance, et aussi d’attraction ; il conviendrait plutôt de la réorganiser, ainsi que les voies alentour, au bénéfice des T.C. et des piétons (observation faite aussi pour le bus 66). Voir (4)) • Il serait logique de prolonger la ligne de porte de Saint-Cloud au pôle métro + bus de Pont de Sèvres, en desservant au passage Boulogne, 1er pôle urbain après Paris. • L’Association des résidents du quartier Rives de Seine (A2RS) propose un autre parcours pour le bus 22 à l’intérieur de Boulogne, aboutissant à l’Ile Seguin puis Meudon-sur-Seine (d’autre part, elle propose de prolonger le bus 171 de Pont de Sèvres à Porte de Saint-Cloud). • Examiner une réassociation au moins partielle des trajets A-R entre La Muette et porte de Saint-Cloud.

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 24 : suppression du tronçon Austerlitz - Saint-Lazare. Prolongement possible au sud vers le futur M15.	Désengorgement du tronc commun Saint-Lazare – Concorde	<ul style="list-style-type: none"> • Plus aucune liaison directe entre Austerlitz et Saint-Lazare. Le bus 24 était le seul à desservir 4 gares : il n'en desservira plus que 3. • Selon un vote du Conseil de Paris, les berges rive droite dans leur partie traversant les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements vont être soustraites à la circulation automobile. Or, le tronçon du bus 24 qui serait supprimé dessert la rive droite dans le 1^{er} arrondissement. • Désengorgement de tronc commun ? Le tronçon Concorde-Madeleine n'est emprunté que par 5 lignes de bus, ce qui n'est pas excessif compte tenu de la place disponible. <i>Voir (2)</i> • Si on maintenait son trajet actuel, on pourrait faire la promotion du bus 24 comme bus touristique (très beau parcours). • Autre proposition (vœu des élus du 12°) : prolonger la ligne 24 jusqu'au jardin du Luxembourg.
Bus 25 : nouveau bus Val-de-Marne – Paris	Complémentaire à la ligne 325 qui préfigure le T'Zen5	Plutôt que de déposer paresseusement ses voyageurs Val-de-marnais à BFM, il conviendrait de prolonger le T'ZEN5 (et, en attendant, le 25) dans Paris jusqu'à la station de métro Quai de la Gare, voire jusqu'à la gare d'Austerlitz.
Bus 28 -92 : le 28 se substitue au 92 de Montparnasse à Porte d'Orléans. S'il est rétréci au sud, le 28 est en revanche prolongé au nord pour desservir la porte de Clichy. Le 28 devient articulé.	<ul style="list-style-type: none"> • 28 : desserte du nouveau Palais de Justice et du projet urbain Clichy-Batignolles, correspondances futures avec le métro 14 et le tram T3b. • 92 : grande « traversante » nord-sud porte de Champerret – porte d'Orléans. <i>Voir (1)</i> 	<p>Mais pourquoi ne pas envisager deux grandes « traversantes » – <i>Voir (1)</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28 entre les portes de Clichy et d'Orléans (en maintenant donc la desserte Montparnasse-porte d'Orléans par ce bus), • 92 entre les portes de Champerret et d'Orléans (prévue dans le projet). <p>Le tronc commun qui en résulterait entre Montparnasse et porte d'Orléans se justifierait par l'importance de ces deux pôles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le terminus au sud de ces deux bus devrait être la gare des bus de la porte d'Orléans. • Bus 28 : supprimer la desserte de la place de Fontenoy. Cette "hernie" dans le tracé, héritage de la suppression de la ligne 49, n'est plus justifiée et fait perdre du temps.
Bus 30 : suppression du tronçon Pigalle - gare de l'est et nouvelle desserte Trocadéro - Hôpital Georges Pompidou.	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la desserte de l'hôpital • Nouvelle desserte du 15° arrondissement par les quais • Désengorgement du bd Magenta • Les deux pôles Place de Clichy et Gare de l'Est restent reliés par le bus 54. 	RAS

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 32 : trajet modifié entre Saint-Lazare et gare de l'Est : abandon de la rue Lafayette, nouvelle boucle empruntant les grands boulevards et les rues Lamartine et Le pelletier (? semble-t-il).	« Désengorgement » du tronc commun de la rue Lafayette (actuellement 5 lignes de bus).	Grande perte de lisibilité entre Saint-Lazare et gare de l'Est, du fait de la forte dissociation des trajets A-R. <i>Voir (2)</i> . Les parcours étant déjà dissociés avant Saint-Lazare, on aboutit à un tracé totalement illisible entre Champs-Élysées et gare de l'Est . S'il faut « désengorger » la rue Lafayette, pourquoi ne pas emprunter dans les deux sens les Grands boulevards puis le boulevard de Strasbourg ? Certes, cela nécessiterait d'aménager sur ces boulevards une voie bus dans chaque sens, mais il resterait au moins deux voies pour la circulation générale. <i>Voir (3)</i>
Bus 39 : trajet modifié dans le sens gare du Nord → Richelieu Drouot : abandon de la rue du Fg Saint-Martin, nouvelle boucle empruntant la rue du Fg Poissonnière. Possibilité de prolonger la ligne au sud vers une gare du Grand Paris Express.	« Désengorgement » du tronc commun de la rue du Fg Saint-Martin entre gare de l'Est et Magenta (actuellement 5 lignes de bus).	<ul style="list-style-type: none"> • On remplace un tracé avec des trajets A-R dissociés par un tracé avec des trajets A-R encore plus dissociés. Résultat global : tracé totalement illisible entre Palais-Royal et gare du Nord. De plus, on évite la gare de l'Est dans le sens nord-sud ! • Même réflexion que pour le bus 32 : pourquoi ne pas emprunter dans les deux sens les Grands boulevards puis le boulevard de Strasbourg (quitte à ne maintenir qu'une voie dans chaque sens, ou deux voies à sens unique, pour la circulation générale) ? <i>Voir (3)</i> • À défaut d'envisager une grande « traversante » 39 + 48, faciliter au maximum la correspondance entre les deux à gare du Nord.
Bus 43 : étude de prolongement dans le bois de Boulogne	Améliorer la desserte des deux bois.	RAS
Bus 47 : Suppression du tronçon Châtelet – gare de l'Est. Possibilité de prolonger la ligne au sud vers une gare du Grand Paris Express.	Pas de justification donnée sur le tronçon supprimé au nord, sinon qu'il reste la ligne 38 .	<ul style="list-style-type: none"> • Obligation de changer à Châtelet pour un certain nombre d'habitants ou employés du Kremlin Bicêtre et du 13°. • Il n'y aura plus qu'une ligne de bus (le 38) joignant les deux pôles de Châtelet et gare de l'Est → nécessité d'augmenter sa capacité (bus articulé) et sa fréquence. • Possibilité d'une grande « traversante » 47 + 75 : <i>voir Bus 75</i>
Bus 48 : suppression du tronçon gare du Nord – Palais Royal. Possibilité de raccord en banlieue Est aux futurs prolongements du tram T1 et du métro 11	<ul style="list-style-type: none"> • La liaison qu'on supprime gare du Nord – Palais Royal, avec ses trajets A-R fortement dissociés et sa participation à l'engorgement de la rue Lafayette, présentait un intérêt relatif. • Entre gare du Nord et Palais Royal, il reste le 39. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entre gare du Nord et porte des Lilas, on va avoir une ligne très courte. Les prolongements du tram T1 et du métro 11 n'étant pas près de se faire, qu'est-ce qui empêche de la prolonger sans attendre aux Lilas et à Romainville ? • Il faudrait faciliter au maximum la correspondance entre le 48 et le 39 à la gare du Nord.
Bus 53 : voir Bus 20		

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 58 : suppression du tronçon Pont-Neuf - Châtelet. Possibilité de prolonger la ligne au sud vers une gare du Grand Paris Express.	Désengorgement du tronçon commun Rivoli / Mégisserie et de la place du Châtelet.	<ul style="list-style-type: none"> • S'il convient de désengorger Châtelet, il y a plus judicieux que de terminer en impasse à Pont Neuf, à savoir : continuer tout droit par la rue du Pont Neuf, et terminer place Maurice Quentin. On desservirait là le Forum et la gare RER. • Autre solution : terminer dans la Cité en arrivant par les quais sud ; correspondance avec le RER, la ligne 4 et les bus passant bd du Palais ; retour par les quais nord. • Troisième solution proposée : prolonger le 58 jusqu'aux gares de l'Est et du Nord, de façon à créer la liaison qui manque entre ces deux gares et Montparnasse.
Bus 60 : dévié pour passer au pied de la gare Rosa Parks.	Créer ainsi une correspondance avec RER E et tramway.	<ul style="list-style-type: none"> • Cette ligne est très longue et très chargée. Les bus circulent mal. Il conviendrait soit de la scinder en deux, soit de renforcer en de nombreux endroits sa priorité sur la circulation générale. • L'équiper de bus articulés, moyennant les aménagements de voirie nécessaires.
Bus 61 : suppression du tronçon porte des Lilas - Église de Pantin (repris par le 69). Prolongement au sud de gare d'Austerlitz à quai de la gare et place d'Italie. Déviation vers le quartier des Faugères aux abords de porte des Lilas.	Le prolongement au sud crée une desserte du boulevard Vincent Auriol qui manquait, et une correspondance avec les lignes 6 et 7.	Il serait opportun de le prolonger de place d'Italie à Denfert Rochereau (important nœud de correspondance, dont RER et métro), ce qui permettrait : <ul style="list-style-type: none"> • d'éviter la contrainte de l'accès métro difficile à Place d'Italie (mécanisation insuffisante), • de faciliter les liaisons des gares de Lyon et Austerlitz avec Orly (via Denfert-Rochereau).
Bus 63 : réassociation des itinéraires A-R sur le bd Saint-Germain en créant un couloir bus à contre-sens. <i>Voir (3)</i>	Cela augmentera la lisibilité du réseau. Mais surtout, les bus se traînent dans les rues étroites des Écoles et Saint-Sulpice : les faire passer dans les deux sens bd Saint-Germain améliorera considérablement leur fonctionnement.	Acceptation hypothétique par les maires du 6 ^e et du 7 ^e du contre-sens bd Saint-Germain
Bus 65 : suppression du tronçon gare de Lyon – gare de l'Est, repris par le bus 91 . Il ne reste plus qu'un petit tronçon gare de l'Est – porte de La Chapelle.	Le bus 91 est promu « bus des gares ».	La création d'une "rocade des gares" qui se résumerait au prolongement de la ligne 91 actuelle jusqu'aux gares de l'est et du nord ne nous semble pas pertinente. Nous préconisons plutôt : <ul style="list-style-type: none"> • que le bus 65 non seulement garde sa desserte actuelle porte de La Chapelle – gare de l'Est –gare de Lyon, mais de plus soit prolongé à Bercy (ou Austerlitz), • que le trajet actuel du bus 91 soit redirigé depuis la gare de Lyon vers la gare de Bercy (au lieu de Bastille).

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 66 : prolongement au nord à Saint-Ouen (RER C). Suppression au sud du tronçon Saint-Lazare – Opéra.	L'abandon du tronçon Saint-Lazare – Opéra contribuera à désengorger le tronc commun de la rue Auber et de libérer un terminus à Opéra.	- Libération d'un terminus à Opéra ? Cette place est un pôle important de correspondance, et aussi d'attraction : il conviendrait plutôt de la réorganiser, ainsi que les voies alentour, au bénéfice des T.C. et des piétons (remarque faite aussi pour le bus 22). <i>Voir (4)</i>
Bus 67 : débranchement à la hauteur du Louvre : le tronçon nord vers Pigalle est remplacé par un tronçon ouest vers Champ de Mars (tronçon abandonné par la ligne 69).	<ul style="list-style-type: none"> • Désengorgement du tronc commun Louvre – rue du Fg Montmartre (4 lignes). • Le tronçon nord entre Louvre et Pigalle reste desservi par la ligne 74. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les itinéraires A-R restent fortement dissociés. • On simplifierait le tracé à la hauteur du bd Saint-Germain en créant un couloir bus à contre-sens. • Une prolongation vers Châtillon-Montrouge via la Porte d'Arcueil créerait une liaison intéressante entre le RER B (Cité U) et la zone hôtelière et tertiaire de Montrouge.
Bus 68 : simplification du tracé entre le bd Saint-Germain et la Seine, en créant un bus à contre-sens bd Saint-Germain.	<ul style="list-style-type: none"> • Évite le détour par la rue de Solferino. • Améliore la lisibilité du réseau. <i>Voir (3)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation hypothétique par le maire du 7^e du contre-sens bd Saint-Germain (de rue des Saints Pères à rue du Bac). • Une réponse plus osée (pour Paris) serait de réunifier les trajets A-R du bus 68 dans toute sa traversée du centre, ce qui nécessiterait d'interdire la circulation générale sur tout ou partie de l'axe rue du Bac - pont Royal - avenue du général Lemonnier - rue des Pyramides <i>Voir (5)</i>
Bus 69 : suppression du tronçon Châtelet – Champ de Mars (repris par la ligne 67). Prolongement au nord-est de Gambetta à Église de Pantin.	<ul style="list-style-type: none"> • Désengorgement du réseau au centre (Rivoli/quai de la Mégisserie). • Nouvelle liaison pénétrante depuis la banlieue nord-est. (Pantin sera reliée au centre par le 69 et non plus à la porte d'Italie par le 61). 	RAS
Bus 70 : Suppression du tronçon Châtelet - Hôtel de Ville. Étude d'un prolongement dans le Bois de Boulogne	Amélioration de la lisibilité (boucle de retournement raccourcie).	RAS
Bus 71 : nouvelle ligne à l'Est porte de la Villette – gare d'Austerlitz / BFM	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelles liaisons inter quartiers (Botzaris, Belleville, Philippe Auguste) • Nouvelles correspondances : Porte de la Villette, Nation, Bercy ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le choix parmi les tracés à préciser, deux critères à retenir sont la lisibilité et la rapidité des trajets : à qualités de correspondances comparables, prendre le tracé le moins tortueux possible. • Dans sa partie nord, le tracé ouest permettrait de desservir une population plus nombreuse et de décharger en partie le 60.

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 72 : Prolongement depuis Châtelet vers Gare de Lyon par les quais.	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte continue des quais, complétée par la ligne 24 à l'est. • Cette ligne correspond en majeure partie à la liaison des Quais de Seine étudiée par la Ville de Paris. 	RAS
Bus 74 : déviation par Pigalle au nord et suppression au sud du tronçon - Châtelet - Hôtel de Ville.	<ul style="list-style-type: none"> • Reprise d'arrêts abandonnés au nord par la ligne 67 (qui est débranchée vers Champ de Mars) • Amélioration de la lisibilité au sud (boucle de retournement raccourcie). 	RAS
Bus 75 : abandon du terminus de Pont Neuf et prolongement au sud jusqu'au Panthéon.	<ul style="list-style-type: none"> • Désengorgement du centre (Rivoli / Mégisserie) • Desserte du cœur du 5^{ème} 	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé illisible entre Panthéon et Colonel Fabien (trajets A-R dissociés). • Sous les conditions énoncées pour que les grandes « traversantes » fonctionnent : voir (1), on pourrait songer à fusionner le 47 limité à Maubert Mutualité (au lieu de Châtelet) avec le 75 prolongé seulement au sud jusqu'à Maubert Mutualité (certes, on raterait le Panthéon, mais celui-ci est tout proche).
Bus 76 : suppression du tronçon Louvre - Hôtel de Ville. Possibilité de prolongement à l'est à Montreuil	Désengorgement du centre (Rivoli / Mégisserie)	Parcours tordu dans le sens Bagnole → Châtelet aux abords du bd périphérique.
Bus 80 : Itinéraire réassocié rue de Cambronne.	Simplification de l'itinéraire, meilleure lisibilité de la ligne : évite de passer dans les deux directions aux points d'arrêts Cambronne - Lecourbe et Mairie du XVe	RAS
Bus 81 : voir Bus 21		
Bus 83 : débranchement à la hauteur de rue du Bac : la desserte de la rive droite est remplacée par un court tronçon rive gauche ayant comme terminus Invalides.	<ul style="list-style-type: none"> • Désengorgement des avenues Matignon et Delcassé et de la rue de La Boétie (6 lignes de bus). • Le bus 93 assure la même desserte entre Invalides et Friedland Haussmann. • Renforcement de la desserte d'Invalides 	Le Conseil de Quartier 14°-1 propose une simplification du trajet entre Port Royal et Gobelins, consistant à passer par Denfert Rochereau.

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 84 : abandon du terminus de porte de Champerret et prolongement jusqu'à Levallois par la porte de Courcelles.	Desserte de Levallois.	<ul style="list-style-type: none"> • En évitant le pôle bus + métro de la porte de Champerret, on perd des correspondances pour ce bus. • Le maintien du passage par la porte de Champerret n'empêcherait pas de desservir ensuite Levallois.
Bus 85 : suppression du tronçon Luxembourg - Hôtel de Ville.	Désengorgement du tronçon commun du bd Saint-Michel – boulevard du Palais (4 à 5 lignes)	Examiner une réassociation au moins partielle des trajets A-R, actuellement dissociés sur une grande partie du parcours.
Bus 86 : prolongé à l'ouest de Saint-Germain-des-Prés à Champ de Mars (se substitue sur ce tronçon au 87).	<ul style="list-style-type: none"> • Désengorgement du tronçon commun Saint Germain / Écoles • Une grande liaison est-ouest Saint-Mandé – Champ de Mars 	À défaut d'utiliser le bd Saint-Germain à contre-sens (ce qui serait la meilleure solution), ne faudrait-il pas, pour que cette grande liaison fonctionne convenablement, interdire la circulation générale rues des Écoles et Saint-Sulpice ?
Bus 87 : abandon à l'ouest du tronçon gare de Lyon – Champ de Mars (repris par le 86 à partir de Bastille). Étude de prolongement dans le bois de Vincennes.	<ul style="list-style-type: none"> • Désengorgement du tronçon commun gare de Lyon - Bastille • Désengorgement du tronçon commun Saint Germain / Écoles 	<ul style="list-style-type: none"> • Si l'on ne met pas en service la desserte du bois de Vincennes en même temps que le raccourcissement à l'ouest, le petit tronçon résiduel gare de Lyon – porte de Reuilly est d'un faible intérêt. • Pourquoi ce terminus à un emplacement très discret avenue du Général Michel Bizot, à plus de 5 minutes à pied de la porte de Reuilly (son terminus théorique) ? • Proposition des élus du 12° : prolonger la ligne jusqu'au Musée d'Orsay, par les quais de la rive gauche.
Bus 88 : prolongement à l'ouest de l'hôpital Georges Pompidou à Porte d'Auteuil	<ul style="list-style-type: none"> • Libération d'un terminus à Georges Pompidou. • Ce bus de quartiers va en desservir de nouveaux. 	RAS
Bus 89 : liaison directe Vincent Auriol – BNF sur l'avenue de France (13°) (suppression du détour par quai de la gare)	Simplification de l'itinéraire.	<p>Demande de la délégation 13° de l'AUT, pétition d'habitants à l'appui :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de rétablir la desserte du métro Quai de la gare par ce bus, • pour éviter le crochet actuel vers cette station depuis l'avenue de France dans un sens, l'avenue Pierre Mendès-France dans l'autre – crochet qui allongeait le parcours -, de rétablir l'ancien tracé direct par les quais, qui desservait de nombreux habitants et une école en bord de Seine.

Opération	Arguments	Observations / propositions
Bus 91 : parcours prolongé de Bastille à Gare du Nord. Se substitue au 65 sur le trajet gare de Lyon – gare de l'Est, et au 20 sur le trajet Gare de Lyon – République	<ul style="list-style-type: none"> • Préfiguration d'une rocade majeure entre les gares parisiennes exploitée en bus articulés • Désengorgement du tronc commun de la rue de Lyon 	<p>La création d'une "rocade des gares" qui se résumerait au prolongement de la ligne 91 actuelle jusqu'aux gares de l'est et du nord ne nous semble pas pertinente. Nous préconisons plutôt :</p> <ul style="list-style-type: none"> • que le trajet actuel du bus 91 soit redirigé depuis la gare de Lyon vers la gare de Bercy (au lieu de Bastille), • que le bus 65 non seulement garde sa desserte actuelle porte de La Chapelle – gare de l'Est – gare de Lyon, mais de plus soit prolongé à Bercy ou Austerlitz, • de systématiser et renforcer les rangements pour les bagages.
Bus 92 : Prolongement au sud à Porte d'Orléans en se substituant au 28 sur le tronçon Montparnasse – Porte d'Orléans.	Voir Bus 28	
Bus PC : suppression du tronçon porte de la Chapelle – porte d'Asnières	Remplacé par le prolongement du tramway T3b.	RAS

Notes :

(1) De nouvelles grandes « traversantes » (**20, 21, 92**) joignant deux portes de Paris :

- réduiraient les ruptures de charge,
- amélioreraient la lisibilité du réseau,
- allègeraient les troncs communs,
- renforceraient le maillage avec la rocade tramway, voire des pôles Paris-banlieue,
- mais **l'intérêt en est conditionné par plusieurs impératifs** : fluidité de la circulation des bus (aménagement de voirie en conséquence) ; priorité aux feux ; le moins possible de services partiels ; un trajet pas trop long (itinéraire le moins tortueux possible) ; fortes fréquences (moins de 5 minutes en heure de pointe, 10 minutes en heure creuse).

(2) « Désengorgement » de tronc commun : présenté comme un argument en faveur de la suppression de la desserte de certaines lignes sur le tronc en question. Mais **les troncs communs à plusieurs bus ont tout de même des avantages** : correspondances facilitées, choix multiples, incitation plus forte à protéger le parcours de ces bus.

Ainsi, s'il peut paraître justifié de désengorger les troncs communs de la rue de Rivoli et du quai de la Mégisserie entre Louvre-Rivoli et Châtelet empruntés par 11 lignes de bus, ça l'est moins sur le tronçon Concorde-Madeleine emprunté par 5 lignes de bus, ce qui n'est pas excessif compte tenu de la place disponible ; et pourtant, on justifie l'abandon du trajet du bus **24** entre saint-Lazare et Austerlitz par un soi-disant « désengorgement » de ce tronçon. Et pour « désengorger » la rue Lafayette (5 lignes de bus), on n'hésite pas à fortement dissocier les trajets A-R du bus **32** entre Saint-Lazare et gare de l'Est : la carte du réseau va être encore plus illisible !

(3) Est-il indispensable de maintenir un flot de voitures (4 à 5 voies) sur des axes comme les grands boulevards, les boulevards de Sébastopol, Strasbourg et Saint-Germain ? Refuser de réduire la place des voitures sur les grands axes mène à des compromis bâtards : voir bus **32** et **39**. Sur le bd Saint-Germain, cela complique le trajet du bus **63** (et aussi du **68**). Un bus (standard) remplaçant 40 voitures, il y a fort à parier qu'on serait gagnants en aménageant sur ces boulevards un large site protégé bus + vélos (environ 4m) *dans les deux sens*, quitte à ne laisser qu'une voie dans chaque sens à la circulation générale (ou deux voies à sens unique). La réassociation des trajets A-R du bus **38** sur les boulevards de Sébastopol et de Strasbourg permettrait de remettre à double sens pour les voitures les rues du fg Saint-Martin et du Renard, d'où une circulation plus apaisée.

Dans le 14^e arrondissement sud, un consensus s'est dégagé auprès des conseils de quartier et associations consultés pour aménager sur le tronçon sud de l'avenue du Général Leclerc une voie dans chaque sens réservée aux bus et vélos (environ 4m de large) et à ne laisser à la circulation générale qu'une voie dans chaque sens.

(4) Quartier Saint-Lazare – Opéra : ce secteur surencombré et très touristique mériterait une réorganisation complète des conditions de déplacement, avec une priorité donnée aux bus, piétons, cyclistes, taxis, véhicules utilitaires sur certains axes (rues Auber, du Havre, Saint-Lazare...) et certaines places (Opéra, Havre...). Il est regrettable que le projet Grand Paris des Bus sacrifie la qualité – par exemple, en supprimant des dessertes (bus 22 et 66) de l'Opéra qui est un pôle important de correspondance et d'attraction – parce qu'on accepte la circulation actuelle.

(5) Rues réservées aux transports collectifs, taxis, vélos et piétons : de nombreuses grandes villes européennes et françaises ont adopté ce type d'aménagement, qui facilite le trajet de certains bus et permet aussi d'améliorer la lisibilité du réseau en réassociant des trajets A-R. (*voir bus 68*).