



[DOSSIER] Grand site tour Eiffel « Un poumon vert au cœur de Paris » (p.2)

Projet Grand site tour Eiffel depuis la place du Trocadéro © GP+B

Requalification de la gare de Lyon et de ses abords

L'AUT a apporté une contribution à la concertation publique préalable à cette requalification, dont elle approuve le principe. Elle exprime cependant ses plus expresses réserves concernant le traitement proposé pour les autobus et leurs usagers. Le secteur concerné est la partie de la rue de Bercy comprise entre la rue Van Gogh et la rue de Rambouillet.

Nous déplorons la réduction à deux fois une voie de l'espace affecté au stationnement et au passage des cinq lignes de bus. Cet espace très limité ne permet plus aux bus de se doubler et entraînera une gêne mutuelle entre véhicules des différentes lignes et par conséquent une baisse de la régularité et de la vitesse commerciale.

Pour les trois lignes ayant leur terminus rue de Bercy, les voyageurs ne pourront plus, du fait de la création d'un espace de régulation, attendre le départ de leur bus assis à l'intérieur d'un véhicule chauffé l'hiver, à l'abri des intempéries et en toute sécurité, les bus ne s'arrêtant plus que pour charger. C'est en particulier important pour les femmes, le soir ou tôt le ma-

tin, et pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Aujourd'hui, les voyageurs attendant leur bus côté gare sont abrités des intempéries par le surplomb de la dalle de l'allée de Bercy. La démolition de cet élément pour améliorer la visibilité des magasins supprimera cet élément de confort.

Ces inconvénients doivent être compensés autant que possible, soit par la mise en place d'un auvent à hauteur des arrêts de bus, d'une profondeur suffisante pour couvrir toute la largeur du trottoir, soit par la création d'abris spacieux protégeant réellement les voyageurs (ce qui n'est pas le cas des abris-voyageurs actuels de la Ville de Paris). Chaque arrêt doit disposer de places assises en nombre suffisant, d'un bon éclairage, d'un dispositif d'annonce du temps d'attente et de toutes les informations nécessaires (plans du réseau et des lignes, horaires ou fréquences de passage, plan du quartier). Un point d'information et de vente RATP est indispensable, entre autres pour les nombreux voyageurs non-franciliens.

La piste cyclable implantée sur chaussée, côté opposé à la gare, entre la voie de circulation bus/taxis et le trottoir, posera un sérieux problème de sécurité : les voyageurs descendant des bus ne verront pas les cyclistes arriver et réciproquement. Des accidents sont donc probables.

Enfin, l'espace de régulation, sous-dimensionné, ne pourra recevoir que deux lignes en terminus, voire trois, alors que la Ville de Paris et d'autres collectivités franciliennes ambitionnent de réduire la place de la voiture au profit des transports publics et des modes doux. Il ne pourra pas non plus recevoir des bus articulés, ce qui empêcherait d'en équiper les lignes actuelles et la future LHNS (Ligne à Haut Niveau de Service) Rive Droite, qui doit permettre aux occupants des nouvelles ZAC de Bercy-Charenton et Charenton-Bercy d'accéder au pôle multimodal de la gare de Lyon. Cette ligne, projet majeur de la Ville de Paris, serait condamnée à éviter l'un de ses principaux pôles générateurs de trafic, son passage par les quais étant une absurdité ! Il s'agit là d'une insulte à l'avenir.

Le projet prévoit un aménagement en deux temps : d'ici 2024, tout le périmètre allant du Trocadéro jusqu'à la place Jacques-Rueff (milieu du Champ-de-Mars) en passant par le pont d'Iéna et la tour Eiffel ; au-delà, jusqu'à l'École militaire, cela se fera « après les Jeux olympiques ».

PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Le périmètre inclut la place du Trocadéro et du 11 novembre, occupée par un espace vert central aujourd'hui cerné par la circulation, et accessible aux piétons par un unique passage. Le projet prévoit de raccorder cet espace vert au parvis des Droits de l'homme par une descente en gradins, la circulation ne le contournant plus mais le bordant au nord dans les deux sens.

La réflexion s'est portée essentiellement sur un axe radial par rapport à la Seine. Il est certes prévu de raccorder par une promenade les stations de RER et métro Champ-de-Mars et Bir-Hakeim à l'espace vert, et même au-delà l'Ile-aux-Cygnés, mais nombreux sont ceux qui appellent de leur vœux une réflexion plus générale sur l'aménagement des bords de la Seine dans toute sa traversée de la capitale.

À PIED ET À VÉLO

On ne peut qu'approuver l'intention d'aménager « un vrai lieu de promenade et de détente », en offrant « davantage d'espaces aux piétons et circulations douces ». On apprécie en particulier :

- le parti-pris d'assurer une continuité piétonne totale depuis l'École militaire jusqu'à la place du Trocadéro, en prenant le risque d'essuyer des critiques virulentes puisqu'on soustrait à la circulation automobile l'avenue Joseph-Bouvard, le pont d'Iéna et le tronçon routier séparant le parvis des Droits de l'homme de la place du Trocadéro,
- proposée dans la même idée, la traversée piétonne hors voirie des quais rive gauche et rive droite, la circulation passant en souterrain,

- l'ajout de plusieurs traversées piétonnes vers l'espace vert de la place du Trocadéro à la seule existant aujourd'hui (à la hauteur de l'avenue du président Wilson),

- les voies cyclables prévues en long et en large sur le Champ-de-Mars, ainsi que les aires de stationnement vélos qui les bordent.

Sur la circulation à vélo, deux questions restent soulevées :

- Sera-t-elle autorisée sur le tronçon rendu aux piétons joignant le parvis des Droits de l'homme à la place du Trocadéro ?
- Prévoit-on une voie cyclable (dans les deux sens) tout autour de cette place, sur la partie qui restera circulée ?

Y ACCÉDER EN BUS...

Place du Trocadéro, la jonction en un seul espace piéton du parvis à l'espace vert obligera la circulation à contourner ce dernier dans les deux sens par la grande boucle qui le borde côté opposé au parvis. Il en sera ainsi des quatre lignes de bus desservant la place : 22, 30, 32, 63, ainsi que du Bus Direct (navette vers l'aéroport d'Orly), qui empruntaient ce tronçon dans un sens. On en voit un avantage : meilleure desserte de l'habitat, au prix d'une gêne minimale pour les touristes utilisant le bus, obligés de faire quelques pas supplémentaires vers le parvis.

Cette grande boucle qui borde l'espace vert a une chaussée très large, pouvant héberger jusqu'à six files de voitures (plus du stationnement). Réserver dans chaque sens un site propre pour bus, plus une bande cyclable, ne générerait pas la circulation.

Si les cinq accès métro ainsi que la station de taxis sont bien placés, il n'en est pas de même des arrêts des bus qui sont dispersés sur quatre des voies convergeant vers la place. On simplifierait beaucoup les correspondances en les regroupant sur la place : l'illustration ci-dessous en fournit un exemple. On pourrait même aménager à ces arrêts regroupés un joli centre d'échange (ou « éco-station bus » selon la nouvelle terminologie) confortable et accueillant, offrant une information utile sur tout ce qui peut intéresser le visiteur (sites, accès bus-métro-RER-taxis, toilettes, Vélib...).

Le pont d'Iéna est emprunté par deux lignes de bus : 30 et 82. Sur ce pont appelé à devenir piétonnier, il faut aménager des voies affectées au bus. La solution proposée par l'équipe lauréate consiste en deux voies latérales réservées aux bus, et, pour la promenade, en un tapis vert central bordé d'arbres plantés dans des caissons.

Indépendamment de l'opinion qu'on peut avoir sur l'intérêt de verdifier un pont et de la crainte qu'on peut émettre sur la pérennité d'un gazon que fouleront chaque jour des milliers de personnes, on peut se demander si une solution meilleure ne consisterait pas en un site propre bidirectionnel central (environ 7 m) réservé aux bus, ce qui laisserait le maximum de place aux piétons et aux cyclistes à qui serait réservé tout l'espace de part et d'autre. L'intérêt touristique d'un pont n'est-il pas de contempler, appuyé sur un parapet, le fleuve et les monuments qui le bordent ?

Dans cette dernière solution, il n'est pas indispensable qu'on délimite le site propre bus



par des bordures, qui gêneraient la traversée d'un bord à l'autre par les touristes et poseraient un problème d'esthétique. Il faudrait en revanche le marquer par un revêtement de couleur différente du reste.

Le quai rive droite est desservi par le bus 72, futur « bus à haut niveau de service » qui dessert la rive droite de la porte de Saint-Cloud à la gare de Lyon (et pourrait être prolongé un jour jusqu'à Charenton). Si la circulation générale le long des quais doit passer sous tunnel de part et d'autre du pont d'Iéna de façon à assurer la continuité de la promenade Champ-de-Mars - Trocadéro, il faut en revanche que la ligne 72 reste en surface, d'une part du fait de la présence de l'arrêt « Pont d'Iéna », d'autre part tout simplement pour « qu'on la voie » : voir ci-après « Des bus visibles et attrayants ».

Sur le Champ-de-Mars, l'avenue Joseph-Bouvard qui traverse en largeur le Champ de Mars est aujourd'hui empruntée par le bus 42 d'une part, les bus 69 et 86 d'autre part qui y ont leur terminus. Nous nous élevons contre la solution proposée qui consiste à supprimer cette traversée par les bus, le trajet du 42 étant dévié et les 69 et 86 voyant leurs terminus départ et arrivée relégués sur les bords de l'espace vert, de part et d'autre. L'avenue est suffisamment large pour qu'on la partage entre bus et piétons : ces derniers seront d'ailleurs en densité beaucoup moins grande qu'aux abords de la tour Eiffel ou au Trocadéro.

On pourrait même aménager en son centre – la place Jacques-Rueff – une « éco-station bus » commune à ces trois lignes, qui jouerait le rôle de point d'information, à l'image de celle que nous préconisons ci-dessus sur la place du Trocadéro.

... DES BUS VISIBLES ET ATTRAYANTS

Ce qui nous amène à la réflexion qui suit. Il ne faut pas cacher les bus mais les montrer, comme un mode à mettre en valeur. Tout le monde ne peut pas, ou n'a pas envie de faire du vélo : à condition de ne pas l'emprunter aux heures de pointe, le réseau de bus est lui aussi un excellent moyen de découvrir la ville. Pour cela, il doit être visible, accessible, accueillant, confortable. Le réseau parisien possède une bonne vingtaine de lignes qui traversent des sites touristiques. Celles qui desservent le périmètre Champ-de-Mars – tour Eiffel - Trocadéro sont dans ce cas, puisqu'elles desservent d'autres sites très fréquentés comme Étoile, Champs-Élysées, Opéra, Bastille, les grands boulevards, Clichy-Pigalle, la Seine rives droite et gauche, le quartier latin, etc.

On peut même aller plus loin : installer un affichage à commande numérique le long du bus nommant des sites qu'il parcourt, et un écran à l'intérieur indiquant les points d'intérêt pour chaque arrêt (cela existe dans certaines villes). Cela supposerait que la Ville porte le même amour à ses transports en commun de surface qu'à ses vélos. Ce soupir et cet appel seront notre conclusion.

Jean Macheras



L'AUT en action



DESSERTE DU SECTEUR PONT CARDINET

À la suite de la refonte du réseau de bus parisien, l'AUT a fait part de son souhait que soit maintenue la desserte entre Pont Cardinet et Batignolles, eu égard à l'arrivée prévue de la ligne 14 du métro. Elle préconise la création d'un terminus derrière l'église des Batignolles, le terminus de la place Charles-Fillon se heurtant à des difficultés de circulation. Une étude de repositionnement définitif du terminus du 163 sera réalisée en partenariat avec l'AUT.

LES TÉMOINS EN PREMIÈRE LIGNE...

L'« Opération Témoins de ligne RATP » est toujours aussi sollicitée par notre panel d'usagers-témoins et plus particulièrement depuis le 20 avril 2019, suite à la mise en place du nouveau réseau de bus parisiens.

La section Bus-Tramway de nos rapports était déjà en pleine expansion depuis plusieurs mois. Depuis avril, nous enregistrons une forte augmentation (environ 30%) du nombre des constats, tous critères confondus, directement liés à ce nouveau réseau : manque d'abribus, potelets provisoires mal positionnés, information insuffisante, bornes SIEL muettes, forte irrégularité, services partiels inopinés, machinistes mal informés, etc.

Dans son ensemble, l'opération continue à porter ses fruits, même si tous les problèmes qui nous sont remontés ne trouvent pas toujours une issue ou une ré-

ponse totalement satisfaisante. Cependant nous pouvons constater des efforts dans la qualité des réponses et de vraies avancées sur le terrain.

Grâce aux campagnes de tractage, au site Internet AUT et aux réseaux sociaux (Twitter), nous sommes chaque mois rejoints par de nouveaux témoins.

Comme eux, inscrivez-vous à notre opération pour participer à l'amélioration des transports dans le réseau RATP (onglet sur le site en page d'accueil, suivez les instructions).

CAMPAGNE DE TRACTAGE SUR LE NOUVEAU RÉSEAU DE BUS PARISIENS

En juin et juillet derniers, quatre distributions ont eu lieu. Dans le quartier de l'Opéra le 11 juin, Porte des Lilas le 20 juin, dans le secteur de Châtelet le 3 juillet et aux abords de la Place de la République le 10 juillet. Le bilan est mitigé : si dans certains secteurs autour d'Opéra, nous avons reçu un bon accueil, ce fut en demi-teinte, à Porte des Lilas, à Châtelet et à République. Ces déplacements sur le terrain nous ont par ailleurs permis de constater de visu ce que les témoins de ligne nous signalaient. Nous avons vu des machinistes, sans consignes claires, s'arrêter à des « arrêts non desservis » et zapper le nouvel arrêt situé 30 mètres plus loin, laissant les usagers sur le bitume, des bornes SIEL diffusant des informations invraisemblables. Une nouvelle campagne de distribution pourrait être envisagée à la rentrée ou cet automne.

CONTRETEMPS POUR LA TRANSFORMATION DE LA GARE DU NORD

La commission départementale d'aménagement commercial a rendu un avis défavorable à la multiplication par cinq (!) des boutiques et restaurants. Cela tend à confirmer que l'objectif du projet de rénovation n'est pas, en réalité, d'améliorer le service transport aux voyageurs. Cet avis n'est donc, du point de vue des usagers, un « ça cale » que dans la mesure où cela retarde aussi la réalisation des travaux réellement utiles aux usagers, comme l'amélioration de l'accès à l'Eurostar et le doublement des circulations verticales avec la salle d'échange de la gare souterraine. Quant à l'amélioration des accès à la gare souterraine du RER où les flux de voyageurs vont augmenter de 40 % avec la mise en service du prolongement en 2022 du RER E à Nanterre, elle n'est pas à l'ordre du jour.



NOUVEAU PLAN BUS VERSION PAPIER TOUJOURS CRITIQUÉ

En plus des innombrables reproches que nous avons pu faire à la récente édition du plan Bus, je peux peut-être en ajouter un, moins évident, en rapport avec mon ancien métier d'éditeur publicitaire. Il s'agit de la qualité du papier. Ayant utilisé mon exemplaire quatre ou cinq fois, plusieurs plis se sont éventrés, la qualité du papier faisant défaut, faute d'une aptitude à résister aux pliages - dépliages successifs et pourtant inévitables. Il est donc évident que non seulement les « acheteurs » étaient incompétents pour le choix des « petits » caractères et des couleurs « fadasses », mais également pour les caractéristiques mécaniques d'utilisation à imposer au fabriquant du papier.

M B

PAGAILLE PRÉVISIBLE DU DÉBUT DU MOIS

Comme tous les débuts de mois, je devais attendre une demi-heure à la gare de Trappes pour acheter mon abonnement mensuel NAVIGO. La gare avait été fermée tout le week-end, les bornes ne fonctionnaient pas et il n'y avait qu'une seule personne au guichet pour affronter les usagers. Pour ne pas être en retard, je décidai de monter dans le train pour Montparnasse et de m'acquitter de mon titre de transport dans cette gare.

A Montparnasse, j'ai expliqué ma situation à un contrôleur qui me fit remarquer que j'avais voyagé sciemment de Trappes à Montparnasse sans titre valable, et s'empressa de m'adresser une amende de 50 €. Sidéré, je me dispensai de lui raconter mes anecdotes des dernières semaines : train en retard, donc bondé, qui m'obligea à mon âge avancé à voyager debout et serré sous la canicule, métro dysfonctionnant qui chaque jour me fait rater mon train de 17 h 31. Je ne lui parlais pas non plus de l'éventuelle colère de mon employeur. Je regrettais simplement de ne pas avoir enjambé les tourniquets comme le font tous les fraudeurs, et d'avoir été honnête avec ce jeune homme froid et zélé qui ne lâche jamais une proie facile, inoffensive et à priori soluble, quoiqu'intérimaire.

T P

MÊME PRÉSENTS, LES AGENTS NE SONT PAS TOUJOURS DISPONIBLES

Le samedi 13 juillet à 5h50, j'ai pris le métro à la station Pont-de-Neuilly pour me rendre à la gare de Lyon. Quand j'ai introduit mon ticket, le portillon ne s'est pas ouvert. Je suis passée à la borne à côté, même résultat. J'ai donc demandé de l'aide à une agente RATP qui intervenait à proximité sur les distributeurs. Réponse : « votre ticket doit être démagnétisé ». J'ai essayé avec un nouveau ticket, même impossibilité de passer. J'ai alors demandé l'assistance de cette agente (qui entretemps avait pris le soin de coller un papier « hors service » sur la 1ère borne que j'avais utilisée) pour remagnétiser ou échanger mon ticket tout en lui précisant que j'avais un train à prendre et que j'étais pressée. Elle m'a répondu : « je ne peux pas, je n'ouvre que dans 20 mn ». J'ai répondu : « que dois-je faire ? ». Réponse : « ce que vous voulez ». J'ai alors acheté un nouveau carnet. Coût de l'opération : 15 mn de retard et le prix d'un nouveau carnet de métro à 14,90 €.

J-L M

PROBLÈME PERSISTANT AVEC SIEL

Un de mes amis voulait prendre le bus 191 à l'arrêt Mairie de Clamart en direction de la porte de Vanves. Il est arrivé à l'arrêt un peu après 14 h ce 29 juillet. L'affichage indiquait 8 min puis 10 puis 7 puis 5 puis 8 puis 0 et le bus est arrivé, après environ 15 min d'attente au total. A l'arrêt suivant (Marché), un passager est monté et a demandé si le prochain bus était bien 39 min (!) plus tard comme affiché... Il y a un véritable dysfonctionnement dans le système SIEL. Je l'ai moi-même constaté il y a quelques semaines en prenant le 394 à la gare de Clamart direction Bourg-la-Reine. L'affichage à l'arrêt changeait tout le temps et n'était pas le même que sur mon téléphone. C'est finalement l'information s'affichant sur ce dernier qui était exacte. Est-il prévu de remédier aux dysfonctionnements de ce système pourtant bien utile aux voyageurs ?

M-C P

Ça roule



LOUABLE RECOURS AU RAIL

Les terres excavées sur le site de la future gare de Bry-Villiers-Champigny du Grand Paris Express sont évacuées par le rail, une installation terminale embranchée (ITE) ayant été implantée à proximité du chantier, le long d'un raccordement de la Grande Ceinture. Le passage de 400 à 500 camions par jour est ainsi épargné aux riverains grâce à l'intervention du maire de Villiers-sur-Marne, Jacques-Alain Benisti. Deux à trois trains circulent par jour, évacuant chacun quelque 1000 tonnes de déblais.

PROLONGEMENT SUD DE LA LIGNE 4

Le gros œuvre est terminé. La pose des voies est en cours et il reste à aménager les deux nouvelles stations : Barbara (à la limite de Montrouge et de Bagneux) et Bagneux-Lucie Aubrac (qui sera en correspondance avec la ligne 15 sud du GPE). Elles seront équipées d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs.

CRÉATION D'UNE VOIE DÉDIÉE AUX BUS SUR LA RN 118

Cette voie de 1230 m, implantée dans le sens Paris-province au nord de la sortie n°3, prendra la place de la bande d'arrêt d'urgence, qui sera à élargir. Les travaux préparatoires viennent de débuter. Deux bémols toutefois : il semble qu'un terrain privé empêcherait, sauf expropriation, l'élargissement à un certain endroit et les amis de la forêt de Meudon craignent un empiètement sur celle-ci.

TRANSIT PROVISOIRE

Les mois d'été, où la fréquentation des transports publics est moindre, sont traditionnellement ceux des grands travaux. Cette année, les usagers des branches est du RER A sont particulièrement touchés. Du 13 juillet au 1er septembre, le tronçon entre Auber et Vincennes est fermé en soirée, et totalement interrompu les samedis et dimanches ainsi que la semaine du 10 au 18 août. Les usagers se rendant sur cette section et au-delà ou en provenant sont invités à emprunter la ligne 1 du métro. Mais alors que la station Bérault raccourcit le trajet en métro d'une station et est plus proche de la gare RER de Vincennes (même depuis la nouvelle entrée principale côté centre ville), c'est la station Château de Vincennes qu'on les invite à emprunter. Les accès secondaires vers l'avenue de la République, que l'on emprunte pour aller à Bérault, sont jugés trop étroits pour accueillir de gros flux de voyageurs. Mais les usagers, pas si bêtes, sont néanmoins nombreux à les emprunter et à l'arrivée d'un RER, il y a un flux important de voyageurs dans l'avenue de la République. Celle-ci a été en travaux, mais ils sont terminés et les deux trottoirs sont à nouveau accessibles en totalité. La signalétique provisoire s'est heureusement étoffée au fil des jours aux deux accès. L'AUT avait demandé avec insistance que des bus navettes soient mis en service entre le terminus du 215 (tout proche de la gare de Vincennes) et Nation, qui offre de nombreuses correspondances, mais on nous a répondu que ce n'était pas possible, vu le nombre de conducteurs en vacances en été...

EXIT LA NAVETTE DE LA DÉFENSE

Au terme de deux ans de circulation, Paris La Défense, l'établissement qui gère le quartier, estime que l'essai doit être considéré comme non concluant, ce minibus ayant transporté moins de 12 000 voyageurs ces 12 derniers mois. Sa capacité était de 15 personnes (11 assises et 4 debout). Il avait été bien accueilli à son apparition en juillet 2017 et avait transporté plus de 30 000 personnes pendant les six premiers mois, mais l'attrait s'est ensuite émoussé. La vitesse de circulation n'a pas progressé, ce qui aurait rendu le service plus attractif. En outre, l'exploitation du service s'est révélée complexe en raison de difficultés de connexion (effet de « canyon urbain » du fait de la hauteur des tours).

VENTILATION RÉFRIGÉRÉE DU MÉTRO ET DU RER ?

La RATP se targue d'un taux de réfrigération de 60% du réseau de métro. En fait, seules les rames des lignes 2, 5 et 9 sont entièrement équipées d'un système fonctionnel. Sur la ligne 1, ça ne fonctionne pas, de même que sur la partie des rames de la ligne 14 qui sont équipées.... Quant au RER, la réfrigération des rames rénovées du RER B semble fonctionner, sauf quand elle est en panne, ce qui est encore trop fréquemment le cas.

Ça cale



FNAUT infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 40 €
Individuels, associatifs : 15 € (1 numéro : 2,50 €)
Impression : Territoires - Consortium Coopérative
Avenue de la Plage - 86240 Ligugé