



# Grand Paris des bus

## Un premier bilan au fil de l'actualité



# GRAND PARIS DES BUS

## UN PREMIER BILAN AU FIL DE L'ACTUALITÉ

La présente étude est une contribution de l'AUT-FNAUT Ile-de-France aux réflexions et à l'action de la Ville de Paris en matière de mobilité.

Son thème a été défini en concertation avec la Direction de la Voirie et des Déplacements.

Coordination : Jean-Loïc Meudic

Contributeurs : Michel Babut, Nicolas Behr, Simone Bigorgne, Sylvie Céli, Gilles Durand, Abel Guggenheim, Jean Macheras, Louis de Seguins, adhérents de l'AUT-FNAUT Ile-de-France,

Iconographie et mise en page : Erick Marchandise

Photos : Alain Fabre, Erick Marchandise, Jean-Loïc Meudic, Yannick Rault.

## Sommaire

	<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Une restructuration ambitieuse</b>	<b>6</b>
	<b>Une opération de longue haleine</b>	<b>6</b>
	<b>Aménagements de voirie</b>	<b>6</b>
	<b>Conditions de fonctionnement du réseau</b>	<b>6</b>
	<b>Les déterminants du choix modal</b>	<b>7</b>
	<b>De quelques critiques récurrentes (éléments de « bus bashing* »)</b>	<b>8</b>
	Le réseau n'est pas lisible	<b>8</b>
	Les bus sont lents	<b>8</b>
	Les bus polluent	<b>8</b>
	Les bus articulés encombrant les carrefours	<b>9</b>
	Les bus : obstacle au déploiement d'une politique de développement du vélo	<b>10</b>
	<b>Premiers retours des usagers dans le cadre de l'opération « Témoins de ligne »</b>	<b>10</b>
	Remarques relatives au matériel et au niveau d'offre	<b>10</b>
	Remarques relatives aux modifications de tracé	<b>11</b>
	Remarques relatives à la coupure de certaines lignes	<b>11</b>
	Demande d'aménagements	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>Une réforme manquée en matière de performance et de lisibilité ?</b>	<b>13</b>
	<b>Performance</b>	<b>13</b>
	Vitesse	<b>13</b>
	Respect des couloirs de bus et lutte contre les incivilités	<b>15</b>
	Faut-il reprendre l'idée de hiérarchisation des lignes intramuros ?	<b>17</b>
	<b>Lisibilité</b>	<b>18</b>
	Réassociation à étudier	<b>18</b>
	Desserte des gares parisiennes	<b>19</b>
	Une desserte abondante mais de qualité inégale	<b>19</b>
	Liaisons inter gares	<b>20</b>
	Les cinq liaisons inexistantes	<b>20</b>
	Effets négatifs de l'objectif de désaturation de certains axes	<b>21</b>
	<b>Facilité d'accès, confort, information, intermodalité</b>	<b>21</b>
	Atribus	<b>21</b>
	Dénomination des arrêts	<b>21</b>
	Information des usagers	<b>22</b>
<b>3</b>	<b>De quelques expériences en cours ou envisagées</b>	<b>23</b>
	<b>Les coronapistes... et les bus</b>	<b>23</b>
	Politique générale de cohabitation bus-vélos	<b>23</b>
	Oser la création de contresens bus pour donner de la place aux vélos	<b>24</b>
	<b>Les sens uniques alternés ; l'expérience en cours rue d'Alésia</b>	<b>29</b>
	<b>La limitation de vitesse à 30 km/h à Paris</b>	<b>31</b>
	<b>Conclusion</b>	<b>32</b>
	<b>Annexes</b>	<b>33</b>
	Tableau d'analyse de la performance des bus parisiens	<b>33</b>
	Limitation de vitesse à 30 km / h : communiqué de presse de l'AUT.	<b>36</b>

\* Dénigrement des bus

# Introduction

Serait-ce un détail révélateur ? Dans un récent article<sup>1</sup> intitulé « réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des déplacements » sont illustrées de nombreuses propositions : prolonger le tramway, rouler en taxi à hydrogène, utiliser un vélo-cargo, privilégier l'autopartage, recharger son véhicule électrique, sécuriser les piétons, le boom du vélo, se déplacer à vélo à assistance électrique et dans le coin supérieur gauche de la double page détaillant ces solutions figure - sans commentaire – une silhouette blanche dont on ne sait s'il s'agit d'un autocar ou d'un autobus. L'utilisation de ce mode de transport ne viendrait-elle donc pas spontanément à l'idée pour favoriser un comportement vertueux au plan écologique ? L'autobus a-t-il encore droit de cité dans Paris intramuros ?

Si les récentes déclarations de Monsieur David Belliard, adjoint à la Maire de Paris en charge de la mobilité, sont de nature à rassurer (« on est très attentifs à garantir la fluidité du trafic des bus qui, avec la crise, sont proportionnellement plus utilisés qu'avant »<sup>2</sup>) il reste que, près de deux ans après sa mise en œuvre (20 avril 2019), le Grand Paris des bus appelle a priori des mesures correctives. En effet, des évolutions importantes sont intervenues. Nous n'en citerons que deux :

- La pandémie, qui a favorisé l'usage du vélo et une expérimentation accélérée d'un nouveau partage de l'espace circulé dans le cadre d'un urbanisme dit « tactique »,
- Le projet de limitation de la vitesse de circulation intramuros à 30 km/h.

Face à ces constats et à ces évolutions, la FNAUT AUT Ile-de-France (par la suite : AUT) entend poursuivre une démarche constructive vis-à-vis de ses interlocuteurs naturels : la Ville de Paris et plus particulièrement la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), l'autorité organisatrice des transports (IDFM) et la RATP, exploitant actuel du réseau. Il s'agit en fait de poursuivre l'implication de notre association dans l'ambitieux projet du Grand Paris des Bus en tenant compte des contraintes et des réalités du terrain avec le souci constant de faciliter la mobilité des usagers. En effet, les représentants de notre association se sont mobilisés dans la phase de concertation initiée dès 2016, la position de l'AUT étant formalisée dans un avis détaillé remis aux parties prenantes<sup>3</sup>.

En outre, l'étude annuelle que nous réalisons en concertation avec la DVD a été consacrée en 2017 à la mise en œuvre du projet<sup>4</sup>. Ce rapport incluait une pré-étude détaillée de plusieurs lignes et formulait des recommandations au cas par cas. Il nous a semblé opportun, avec le recul, de faire le point sur l'exploitation du réseau en nous appuyant, comme nous en avons l'habitude, sur des visites de terrain et sur les constats de nos adhérents, notamment dans le cadre de l'opération « Témoins de lignes » menée par l'AUT en partenariat avec la RATP et IDFM depuis de nombreuses années<sup>5</sup>.

Dans un premier temps, nous rappellerons les objectifs, les attentes et les véritables défis du projet.

A la lumière de ce rappel, nous ferons un bilan de la situation actuelle en nous attachant notamment aux critères suivants : performance, lisibilité, commodité.

Ce bilan s'appuiera sur un échantillon de parcours sur les lignes intramuros en vue de déterminer des axes de progrès :

- Tracés des lignes, réassociation d'itinéraires
- Respect des couloirs, régulation des carrefours, implantation des arrêts

1 A Paris, le magazine, hiver 2020-2021 n°74 p 18-19

2 David Belliard, « Nous sommes favorables au stationnement payant », Le Parisien, 4 décembre 2020

3 [Grand Paris des bus, cahier d'acteur déposé par l'AUT, 24 novembre 2016](#)

4 AUT Ile-de-France, Le grand pari(s) des bus, novembre 2017

5 <https://www.aut-idf.org/devenir-temoin/>

Nous ferons enfin le point sur le partage de l'espace circulé, notamment dans le contexte :

- de la création de coronapistes,
- du projet de limitation à 30 km/h de la vitesse à Paris.

Notre propos est illustré par de nombreuses photos afin de souligner la nécessité parfois urgente de prendre des mesures pour améliorer la situation.

Que le lecteur ne s'y trompe pas ! Ce rapport se veut réaliste et a l'ambition de ne pas tomber dans l'illusion de définir un réseau idéal s'affranchissant des contraintes du terrain. Nous savons parfaitement que le partage de l'espace circulé est un enjeu éminemment politique, comme nous l'avons souligné dans une étude produite en 2019<sup>6</sup>.

Il est clair que les évolutions souhaitables ne peuvent se concrétiser qu'à condition d'un travail concerté entre les différents acteurs : IDFM, Ville de Paris, RATP, élus des divers arrondissements parisiens et usagers, sans omettre la Préfecture de police qui joue un rôle clé en l'occurrence.

Puisse ce rapport contribuer au débat et permettre aux décideurs de répondre aux objectifs de notre association :

- **Des transports plus efficaces,**
- **Des déplacements plus agréables,**
- **Des voyageurs mieux écoutés,**

6 FNAUT AUT Ile-de-France, Partager et sécuriser l'espace circulé à Paris, pour une mise en œuvre de solutions intégrant des expériences étrangères, décembre 2019

# 1 Une restructuration ambitieuse

## Une opération de longue haleine

La restructuration du réseau de bus parisien a été une opération de longue haleine associant de nombreuses parties prenantes : Ville de Paris, RATP, IDFM, sans oublier les Parisiens qui ont pu s'exprimer largement en déposant des avis sur un site dédié ou en s'exprimant à l'occasion de réunions par quadrants.

L'opération s'est révélée plus complexe que prévu de sorte que la mise en service du nouveau réseau n'est intervenue que le 20 avril 2019 alors que les porteurs du projet escomptaient le boucler à l'automne précédent.

Il nous semble indispensable de revenir sur les considérants du cahier d'acteur (24 novembre 2016) <sup>7</sup> évoqué en introduction.

## Aménagements de voirie

La création de quatre grandes traversantes (lignes 38, 20, 21, 92) qui s'ajoutent aux lignes existantes (54, 56, 57, 89, 95) soulignait la nécessité d'aménagements de voirie susceptibles d'améliorer la régularité des autobus et de supprimer les services partiels. L'AUT estimait que la réponse à de nombreuses questions restait 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 notons que la création de couloir bus à contre-sens n'était pas envisagée (sauf sur le boulevard Saint-Germain mais elle ne s'est pas concrétisée) alors que de tels aménagements permettraient d'améliorer de façon décisive l'efficacité et la lisibilité du futur réseau sur les Grands boulevards, les boulevards de Strasbourg et de Sébastopol, entre autres.

<sup>7</sup> Cahier d'acteur Paris

<sup>8</sup> Ligne 45 : Aubervilliers France-Asie- place de la Concorde

<sup>9</sup> Institut Paris Région [Les déterminants du choix modal, synthèse des connaissances scientifiques](#), 28 février 2020.

## Conditions de fonctionnement du réseau

Pour que ce réseau fonctionne, nous considérons que plusieurs impératifs devaient être pris en compte : 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).

En matière de lisibilité du réseau, nous notons que de nombreuses lignes gardaient des trajets aller et retour fortement dissociés, la nouvelle ligne 45 présentant la particularité d'avoir des trajets dissociés sur la quasi-totalité de son tracé<sup>8</sup>

Nous recommandons en outre, en vue de ne pas multiplier les ruptures de correspondances, de procéder avec discernement lors de la réduction du nombre de lignes empruntant certains tronçons (rues La Fayette et de Rivoli par exemple). La charge insuffisante invoquée pour réduire les troncs communs n'est en effet pas un argument en soi car elle est plutôt la conséquence de difficultés de circulation.

Enfin, si nous approuvions l'objectif de mieux desservir les quartiers périphériques et les deux bois, nous notons que le projet n'améliorerait pas de façon spectaculaire les liaisons Paris-banlieue.

A cet avis était jointe une analyse ligne à ligne des tracés projetés afin d'en faire ressortir les aspects positifs ou négatifs. Comme précisé en introduction, ce travail a été prolongé par une étude définie avec la DVD, dénommée « Le grand Pari(s) des bus » (novembre 2017) dans laquelle nous analysons en détail le tracé de 12 lignes actuelles ou futures afin de faire des recommandations pour améliorer leur exploitation.

Ce contexte étant rappelé, il semble nécessaire, en préambule, de présenter quelques réflexions générales sur l'usage de l'autobus.

Pour ce faire, nous nous fondons sur deux sources :

- Un rapport de l'IPR (Institut Paris Region) sur les déterminants du choix modal <sup>9</sup>,
- Les témoignages donnés à l'AUT par des

usagers des bus dans le cadre de l'opération « [Témoins de ligne](#) ».

## Les déterminants du choix modal

Le bus est-il ringard ? Est-il destiné à une partie de la population qui, pour des raisons diverses, n'a pas de contraintes de temps ? Peut-on, dans ces conditions, lui laisser la portion congrue en matière d'espace, de visibilité au profit d'autres modes de déplacement ?

Afin de ne pas transformer la présente étude en plaidoyer univoque en faveur des bus, nous retiendrons simplement quelques éléments objectifs :

Dans la perception que l'individu se fait d'un mode, on peut définir trois volets :

- Le **symbolique** : comment l'individu dans son usage sera perçu par les autres, renvoyant ainsi à la notion d'identité sociale ?
- L'**instrumental** : quels bénéfices réels l'individu retire-t-il à utiliser un mode plutôt qu'un autre, en lien avec les caractéristiques objectives des modes ?
- L'**affectif**, qui se réfère aux sentiments personnels et à l'affect pour les différents modes, notion qui varie selon les individus et peut évoluer à travers le temps.<sup>10</sup>

Le rapport n'évoque pas certains usagers tels que **les personnes à mobilité réduite ou les utilisateurs de poussettes pour enfants ou de chariots de courses**, pour qui l'emprunt du bus est la meilleure solution de mobilité intramuros.

Enfin, il faut également évoquer les touristes qui utilisent trop peu les autobus parisiens. Nous renvoyons à ce sujet à notre étude « Le tourisme à Paris - quels modes de déplacement ? <sup>11</sup> » dans laquelle sont recensées les lignes présentant un intérêt touristique.

## Les avantages du transport collectif

**La possibilité de travailler** : « En Île-de-France, 60% des usagers des transports collectifs équipés en smartphone effectuent quotidiennement au moins une activité avec cet appareil pendant leur trajet » <sup>12</sup> mais « seulement 5% des usagers des

<sup>10</sup> Ibid p 19

<sup>11</sup> AUT FNAUT-Île de France, septembre 2015

<sup>12</sup> Ibid p 21

<sup>13</sup> Ibid p 22

<sup>14</sup> Ibid p 28

<sup>15</sup> Cf. AUT Île de France Les gares parisiennes un laboratoire de l'intermodalité ? Novembre 2016

transports collectifs qui sont des actifs ou étudiants déclarent travailler quotidiennement pendant leur trajet »<sup>13</sup>.

**Le sentiment de sécurité** : « Les transports collectifs de toute nature sont perçus comme peu dangereux, même les plus exposés à la circulation comme les bus. Pour ce dernier, du point de vue des usagers, l'accident est très peu probable, tandis que pour les professionnels tels que les conducteurs, la crainte de l'accident est très élevée »<sup>14</sup>.

**La préférence pour le bus chez les personnes âgées** : « au sein même des transports collectifs, on observe chez les personnes âgées une préférence pour le bus : chez les 76 ans et plus, plus de 50% des déplacements en transports collectifs sont faits en bus. C'est particulièrement aux modes ferrés lourds, tels que le métro, que les personnes âgées renoncent. Les raisons invoquées sont liées à la santé, les aptitudes de l'individu à se déplacer ou encore des questions sociales [...]. De plus, la présence de nombreux escaliers non mécaniques peut être rédhibitoire dans un certain nombre de stations [...] »<sup>15</sup>. Le bus, avec un rythme moins pressé et des flux moins massifs, semble plus apaisant et sécurisé. Enfin l'arrêt de bus, par sa présence dans la rue, est plus proche des lieux que l'individu fréquente, donc semble plus familier que les stations de métro ».



Ligne 61 : le bus ne transporte pas seulement des « personnes âgées qui ont le temps »

## Voyages sur le réseau de bus parisien intramuros : retour d'expérience (Annexe 1)

Nombre de lignes empruntées (décembre 2020- mars 2021) : 22

Nombre de trajets : 38

Distance totale parcourue : 130 km

**Vitesse commerciale : 8,72 km/h**

Temps d'arrêt (feux de signalisation et encombrement) : 39 % du temps en ligne

**Vitesse théorique (hors arrêts aux feux et encombrements) : 14,30 km/h**

Hors arrêts commerciaux, les bus empruntés se sont arrêtés tous les 319 m

**La Ville de Paris, qui affirme mener des politiques inclusives, ne doit pas perdre de vue ces attentes d'une large fraction de la population.**

Nous reviendrons plus loin sur ce sujet à propos des pistes cyclables.

L'ensemble de ces constats confirme la nécessité pour les acteurs (Ville de Paris, IDFM, RATP) de tenir le plus grand compte des critères de lisibilité, de praticité et de confort du réseau de bus. Nous nous proposons de décliner ces critères en nous appuyant sur des constats de terrain mais, auparavant, évoquons quelques critiques courantes de ce mode qui assure le transport d'environ 300 millions de personnes par an<sup>16</sup>.

### Numérotation des lignes : un moyen mnémotechnique de repérage en voie d'oubli

En 1945 avait été mis en place un système de numérotation à deux chiffres qui combinait un chiffre des dizaines correspondant à un quartier central et un second correspondant à un quartier périphérique. Au fil des modifications de lignes, ce principe a été de moins en moins respecté et le Grand Paris des bus n'a pas corrigé cette tendance. Ainsi, la nouvelle ligne 25, reliant Bibliothèque à Vitry-sur-Seine Duras a repris le numéro de la ligne Opéra (2 = secteur Opéra-Saint-Lazare) à Eglise de Pantin (5 = secteur Nord-Nord-est) dont l'exploitation a cessé le 1<sup>er</sup> août 1966. Il est dommage qu'à la faveur de la restructuration, le système n'ait pas été respecté, privant ainsi les usagers, qui n'ont pas tous le portable à la main, d'un point de repère commode.

### De quelques critiques récurrentes (éléments de « bus bashing<sup>17</sup> »)

#### Le réseau n'est pas lisible

Le réseau de bus intramuros est largement emprunté par des habitués qui, à la longue, acquièrent une connaissance fine de la ligne qu'ils parcourent et des possibilités de correspondances plus ou moins élaborées ou d'itinéraires alternatifs en cas de perturbation. Il n'en est pas de même pour le voyageur occasionnel ou pour le non utilisateur, qui ont du mal à identifier les itinéraires. Nous reviendrons plus loin en détail sur ce point.

#### Les bus sont lents

Dans le cadre de notre étude, nous avons parcouru environ 130 km dans les bus intramuros (cf. détail en annexe 1) afin de disposer d'éléments d'appréciation. Les chiffres clés de ce tableau sont repris dans l'encadré ci-dessus. Il s'avère que la vitesse commerciale avoisine les 9 km/h. Déduction faite des temps de desserte des arrêts, les autobus passent 39% du temps à l'arrêt, soit pour respecter les feux de circulation, soit du fait de difficultés de circulation. Il faut souligner que près des 3/4 de ces temps d'arrêts (30 sur 39%) sont dus au respect de la signalisation lumineuse, ce qui souligne la nécessité de l'optimiser au bénéfice des bus. Dans le cas d'école où ces contraintes disparaîtraient totalement, les bus pourraient atteindre une vitesse moyenne de 14 km/h, soit une augmentation de 64% ! **Il existe donc un potentiel d'accélération certain dans la fourchette 9 - 14 km/h.** Nous évoquerons plus loin quelques mesures envisageables.

#### Les bus polluent

IDFM et Airparif ont publié le 28 janvier 2021 un communiqué commun annonçant la parution d'une étude sur les émissions de polluants de

l'air des bus en condition réelles d'exploitation<sup>18</sup>. Globalement, entre 2014 et 2020, le remplacement de 2000 bus (Euro II, III et IV) par des Euro VI (diesel, hybride, GNC ou électrique) a provoqué une diminution de :

- 30 % des émissions de NOx
- 36 % des particules à l'échappement ;
- 5 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Comme le note le site de la Métropole du Grand Paris<sup>19</sup>, « l'étude a permis de mieux définir les facteurs d'influence sur la baisse des émissions : de la motorisation à la vitesse en passant par les systèmes de dépollution et la température ambiante. Ainsi, pour les véhicules diesel, le froid retarde le système de dépollution [...]. Pour tous les types de **véhicules, une vitesse trop faible peut aussi engendrer une forte hausse des émissions de pollution.** Ainsi, en ce qui concerne les Euro IV, passer de 20 km/h à 8 km/h augmente de 40 % l'émission de NOx et de 30 % celle de CO<sub>2</sub>. Ce qui pose notamment la question de la cohabita-

tion entre bus et vélos dans les couloirs partagés. Si les bus polluent plus à cause des vélos qui les ralentissent, on se retrouve face à un véritable effet rebond. D'où l'intérêt de créer des pistes cyclables dédiées ».

Cependant, ces 2 000 bus ne représentent encore que 20% du parc. Le remplacement complet des diesels Euro IV est prévu pour 2029 (2025 en centre urbain). Le goulot d'étranglement est constitué par la transformation progressive des dépôts de bus qui doivent s'adapter au changement de mode d'alimentation du pétrolier à l'électrique et au gaz naturel.

#### Les bus articulés encombrant les carrefours

Cette remarque récurrente est essentiellement le fait des automobilistes qui accusent souvent les bus articulés de bloquer les carrefours. Il est certain que ces véhicules sont visibles mais sans doute pas plus que les semi-remorques. Il faut observer que l'aménagement des carrefours permet souvent d'éviter cet inconvénient. Ainsi,



Ligne 91 : bus bloqué au carrefour Saint-Marcel - Hôpital

<sup>18</sup> <https://www.airparif.asso.fr/actualite/2021/etude-inedite-sur-les-emissions-de-polluants-de-lair-des-bus-en-conditions-reelles>

<sup>19</sup> <https://www.gpmetropole-infos.fr/idfm-analyse-ses-bus-pour-mieux-les-changer>

<sup>16</sup> OMNIL, [Trafic annuel et journalier \(omnil.fr\)](https://www.omnil.fr) Lu le 23 février 2021

<sup>17</sup> Dénigrement des bus

dans le 14<sup>e</sup>, le réaménagement de la place Victor et Hélène Basch a amélioré les conditions de circulation alors que s’y croisent deux des plus importantes lignes parisiennes (38 et 62), exploitées désormais toutes les deux avec du matériel articulé. Il faut observer toutefois que ces lignes traversent la place sans giration, manœuvre souvent délicate. Nous y reviendrons plus loin.



Panneau rue de l'Amiral de Coligny

Il faut également revenir sur une **mauvaise habitude parisienne qui consiste, pour les automobilistes, à s’engager dans un carrefour sans être certain de pouvoir le traverser** avant que le cycle des feux permette aux usagers des voies croisées de s’engager à leur tour. Il s’agit là d’une véritable plaie, responsable de très nombreux engorgements, notamment dans l’hypercentre. Cette difficulté est semble-t-il bien identifiée par la Préfecture de Police mais les mesures prises pour y remédier nous semblent bien timides, voire inopérantes : peinture de damiers au sol (ignorés la plupart du temps) ou vidéo verbalisation (qui semble difficile à mettre en oeuvre lorsque les véhicules sont rapprochés).

### Les bus sont un obstacle au déploiement d’une politique de développement du vélo

La multiplication des pistes cyclables et la création des coronapistes, que nous évoquerons dans la troisième partie, ont généré des conflits d’usage et ont entraîné la suppression ponctuelle de couloirs de bus. Ainsi, pour faire suite à la demande de la Préfecture de police de maintenir deux files de circulation sur le quai Anatole France a été supprimé le couloir réservé sur un axe parcouru par 3 lignes de bus.

Ces constats ponctuels, dommageables à la circulation des bus, n’empêchent pas l’AUT de se féliciter du développement de l’usage du vélo.

L’expérience montre que des aménagements bien pensés facilitent la circulation des bus et des vélos. Pourquoi ne pas aller au-delà et sortir positivement des conflits d’usage potentiels en « spécialisant » certains axes à l’un ou l’autre de ces modes et, ce faisant, permettre la réassociation de certains itinéraires de bus ?

### Premiers retours des usagers dans le cadre de l’opération « Témoins de ligne »

Nous présentons ci-après une synthèse des témoignages reçus après la mise en service du nouveau réseau. Ces témoignages, transmis à la RATP et à IDFM pour traitement et suivi, couvrent la période avril 2019 - janvier 2021.

Un relevé exhaustif des témoignages reçus est disponible sur le site de [l’AUT](http://l'aut)

### Remarques relatives au matériel et au niveau d’offre :

- **Ligne 30** : la limitation de cette ligne à la place Pigalle, alors qu’elle avait auparavant la gare de l’Est pour terminus, conduit à des surcharges sur la ligne 54 avec qui elle avait un itinéraire commun entre la place de Clichy et la gare de l’Est. Nous avons pu constater à cet égard en pleine journée (4 janvier 2021 à 14 h 00) une montée d’usagers dans le 54 en foule, utilisant les deux portes disponibles et éprouvant (sans doute) quelques difficultés à respecter le « je monte je valide ».



Place Pigalle : terminus de la ligne 30

- **Ligne 43 (Neuilly-Bagatelle - Gare du Nord)** : sur cette ligne structurante, l’abandon des autobus articulés a été mal ressenti par les usagers qui évoquent des surcharges. En réponse, la RATP a depuis « acté » un renfort sur cette ligne. Il faut souligner à cet égard que le tronçon entre les gares Saint-Lazare et du Nord, qui était auparavant desservi par trois lignes (26, 32, 43), ne l’est plus que par

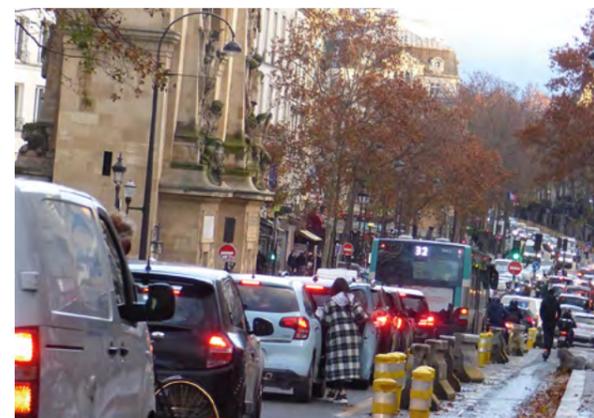


Quand le 43 était en articulé...

deux (s’y ajoute toutefois le 45 entre Le Peletier et gare du Nord), la ligne 32 empruntant désormais un autre itinéraire (voir ci-après).

### Remarques relatives aux modifications de tracé :

- **Ligne 32 (porte d’Auteuil - gare de l’Est)** : cette longue ligne a vu son tracé modifié dans sa partie terminale entre Le Peletier et gare de l’Est. Abandonnant le tracé direct via la rue La Fayette, elle emprunte désormais un parcours tortueux, sur des voies très circulées : boulevards Poissonnière, de Bonne-Nouvelle et de Strasbourg (phénomène accentué par les nouvelles dispositions de circulation rue de Rivoli qui entraînent un report de trafic de véhicules individuels). Il en résulte une baisse sensible de la vitesse moyenne dans cette zone. Ainsi, lors de nos enquêtes de terrain, nous avons observé en pleine journée (23 décembre 2020 à 16 h 20), l’évolution d’un 32 direction gare de l’Est sur le boulevard de Bonne-Nouvelle qui a mis 16 minutes pour parcourir les 200 m séparant le carrefour avec la rue d’Hauteville et la porte Saint-Denis, soit une vitesse horaire de 750 mètres !



Boulevard Bonne-Nouvelle : le 32, sur son nouvel itinéraire

### Remarques relatives à la coupure de certaines lignes :

- Sans attendre les modifications éventuelles liées aux mises en service de nouvelles lignes de métro et du Grand-Paris Express, certaines lignes ont vu leur tracé amputé dès la restructuration. Il en est ainsi du 47, qui a perdu le tronçon gare de l’Est-Châtelet sans attendre le prolongement envisagé à l’autre extrémité entre le Fort du Kremlin-Bicêtre et la future gare du GPE desservant l’institut Gustave Roussy à Villejuif ou encore du 28, limité à la gare Montparnasse au sud : ce raccourcissement pouvait paraître injustifié alors qu’il était prévu d’allonger ultérieurement la ligne jusqu’à la porte de Clichy, ce qui a été réalisé à l’automne 2020 à l’occasion de la mise en service de la ligne de métro 14 (reprise de la ligne 528). Quoi qu’il en soit, la coupure au sud a privé les habitants du 14<sup>e</sup> d’un accès direct à la gare Saint-Lazare.



« Information » à l’initiative d’un commerçant riverain au niveau de l’ancienne tête de ligne du 28 à l’intersection des rues Joseph-Sansboeuf/Laborde (mars 2021)

### Demande d’aménagements :

- **Ligne 59** : après de nombreuses péripéties sur la définition du tracé de cette ligne pour laquelle un itinéraire direct par la rue Froidevaux (le long du cimetière Montparnasse qui ferme à 18 h 00 en été) a été préféré à une desserte au plus près de la mairie du 14<sup>e</sup>, soutenue par la majorité municipale mais combattue par certains riverains, la fixation du terminus à la gare de Clamart (future gare GPE) interroge dans la mesure où une desserte de l’hôpital Percy aurait semblé logique.

- **Ligne 67** : la suppression du parcours entre la place Pigalle et Palais-Royal (laissant la place à la ligne 40 ex Montmartrobus, prolongée à Le Peletier) est **mal ressentie par les habitants du 9e (notamment les personnes âgées) qui sont ainsi privés de relations directes avec les espaces verts de la rive gauche (Jardin des Plantes)**. Une observation identique est faite pour le **85**, limité au Châtelet, qui ne dessert plus le **jardin du Luxembourg** et pour le **42**, limité à la gare Saint-Lazare qui permettait une liaison directe avec le **Champ de Mars**.



Ligne 40, ex Montmartrobus, place Pigalle

Il s'agit évidemment de remarques individuelles qui illustrent la nécessité pour la Ville de Paris et IDFM d'être suffisamment à l'écoute des demandes des usagers actuels et potentiels.



La ligne 39 a vu son parcours modifié avec le Grand Paris des bus

## 2 Une réforme manquée en matière de performance et de lisibilité ?

### Performance

#### Vitesse

Comme nous l'avons vu, la vitesse commerciale des bus reste inférieure à 9 km /h. Des marges de progrès importantes existent. Ainsi, l'objectif d'une vitesse-cible de 15 km /h nous paraît réaliste.

Pour ce faire, les solutions techniques ne manquent pas. Elles sont notamment présentées avec beaucoup de clarté dans un guide édité par le STIF en 2000 intitulé : « [Recommandations pour améliorer les performances d'une ligne de bus](#) ».

Si la priorité aux carrefours est une des solutions qui vient naturellement à l'esprit, sa mise en oeuvre est confrontée, notamment à Paris, à de nombreuses difficultés pratiques liées à la densité de la voirie et à la succession des carrefours qui supposent une gestion extrêmement fine du cycle des feux. Hormis ce type de mesure, de nombreuses solutions existent et sont exposées dans ce guide<sup>20</sup> :

- **Aménagement des sorties d'arrêt**

Cette solution a le mérite de l'efficacité et de la simplicité car elle permet aux bus de disposer d'une voie dégagée devant eux lorsqu'ils quittent les arrêts sans être gênés par les autres véhicules qui ne peuvent pas les doubler. Le bus impose de cette manière sa vitesse aux autres véhicules, ce qui est une manière d'apaiser la circulation.



Ligne 58, arrêt Losserand-Maine avant l'intersection avec l'avenue du Maine

- **Couloir de bus à l'approche des carrefours pour remonter les files d'attente**
- **Anticipation du feu vert pour les bus afin de faciliter le tourne-à-gauche** (dans ce cas, la solution du report du bus sur la file de gauche en amont du carrefour peut éventuellement être explorée) ou pour traverser une place (cf. cycle des feux place Clichy ou encore boulevard Beaumarchais à l'approche de la place de la Bastille).
- **Positionnement des arrêts en aval des feux lorsque cela est possible.**

Il s'avère que dans les visites de terrain que nous avons effectuées, les arrêts sont fréquemment positionnés quelques mètres avant le feu, obli-



Le déclenchement du feu bus avant celui de la circulation générale permet au bus de traverser le boulevard Beaumarchais sans être bloqué.

20 Recommandations pour améliorer les performances d'une ligne de bus, STIF 2000, p 23

geant ainsi les bus à s'arrêter quelques mètres après avoir quitté leur arrêt.



L'arrêt Vavin du 68 direction Denfert sur le boulevard Raspail après la traversée du boulevard du Montparnasse.

D'autres aménagements sont envisageables pour fluidifier la circulation aux carrefours. Ainsi, au carrefour Raspail - Saint-Germain, les bus 68, 83, 84, 94 tournant à droite sur le boulevard Raspail doivent se déporter dans la file de la circulation générale, ce qui leur permet de tourner à droite en même temps que les autres véhicules et de « doubler à gauche » en quelque sorte le 63 et le 87 (direction gare de Lyon) qui continuent tout droit dans le couloir réservé.

Les recommandations ci-dessus évoquées considèrent qu'il s'agit de « la meilleure solution »<sup>21</sup>

**Une autre solution plus « radicale » consisterait à repenser ponctuellement les conditions de circulation :**

- **En revoyant le régime des feux afin de permettre les traversées des piétons en diagonale.**



Train de bus rue St-Lazare, devant la gare

21 Ibid, p 39

22 <https://valgirardin.fr/le15eme/mobilite/experimentation-de-carrefours-dits-a-la-japonaise-a-paris-15/>

L'exemple le plus connu est Oxford Circus à Londres mais des aménagements analogues existent au Japon. A Paris une expérience est en cours à Beaugrenelle dans le 15<sup>e</sup> arrondissement au carrefour des rues Linois, Emeriau et Quatre Frères Peignot.<sup>22</sup>

**Pourquoi ne pas étudier cette solution place du Havre où le flux des piétons est particulièrement dense et où la circulation des huit lignes de bus est problématique**, phénomène accentué par la déviation récente par la rue de Rome des lignes 21 et 95 qui contribuent à alimenter de véritables « trains de bus » continus entre les places Gabriel Péri et du Havre ?

- **En réservant l'accès de certaines zones à certaines heures aux bus, taxis et vélos.**



Boulevard Saint-Germain le 68 est sorti du couloir réservé pour profiter du feu et tourner à droite sur le Boulevard Raspail en même temps que les autres véhicules



Rue Saint-Lazare : verbalisation par des policiers à cheval d'un véhicule dans le couloir réservé



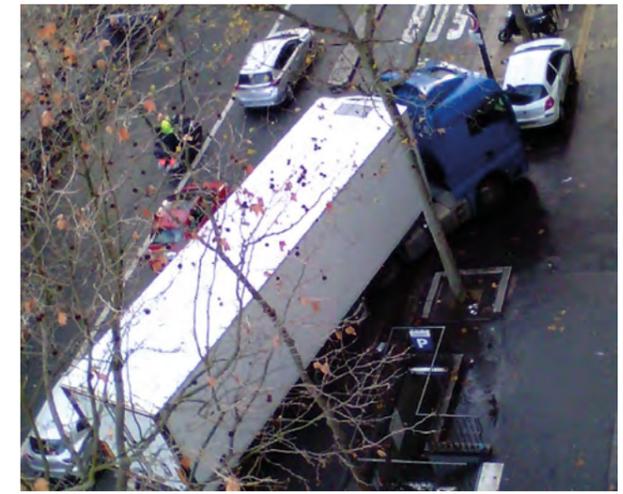
Boulevard de Sébastopol, le véhicule stationnant en infraction sur l'espace réservé aux livraisons oblige la camionnette à s'arrêter dans le couloir réservé et les bus à se déporter

**Il y a donc un véritable travail de fourmi à reprendre en associant les services techniques de la Ville de Paris, son prestataire JC Decaux, IDFM et la RATP, exploitant actuel, afin d'optimiser l'exploitation des lignes de bus. Les investissements relatifs à cette opération nous semblent relativement modérés.**

**Respect des couloirs de bus et lutte contre les incivilités**

Si la vidéo surveillance est utile, elle ne disqualifie pas les autres mesures à prendre pour faire respecter le partage de l'espace circulé.

23 <http://www.senat.fr/petite-loi-ameli/2020-2021/495.html>



Magasin Lidl, 210 avenue du Maine dans le 14<sup>e</sup> : le camion de livraison est gêné par un véhicule individuel stationnant dans l'espace réservé matérialisé par une double bande jaune ; le 92 et les taxis devront patienter ou se déporter

**Depuis longtemps, l'AUT réclame l'intervention d'une police de proximité ayant avant tout un rôle pédagogique et donc préventif, ce qui n'exclut pas la répression si nécessaire.**

Nous ne pouvons donc que saluer la possibilité de création d'une véritable police municipale à Paris, prévue par la loi dite « sécurité globale » adoptée par le Sénat le 7 avril 2021<sup>23</sup>.

**Le plan d'action de Michel Felkay, directeur de la DPSP**



L'enlèvement est une mesure très dissuasive

« Nous voulons une présence de voie publique, une présence de proximité, qui nous permet de réguler l'espace public, à la fois sur le plan de

la protection routière (tout ce qui concerne les infractions routières) et également sur le plan de la salubrité publique. Nous sommes sur une police de présence, pas sur une police de l'intervention urgente. [...] **Nous, nous sommes là pour verbaliser** les auteurs d'encombrants sur la voie publique, le respect de la bonne tenue des chantiers, **tout ce qui concerne le non-respect des pistes cyclables, des voies bus**, la pollution avec le contrôle des vignettes Crit'Air ; nous nous occuperons des terrasses et nous serons présents sur les marchés. Nous mesurerons aussi le bruit des pots d'échappement des deux-roues grâce à des sonomètres, et nous verbaliserons les auteurs de nuisances sonores. La limitation du bruit est pour nous une priorité »\*.

\* Cf Newsletter de la Ville de Paris, 20 novembre 2020

## Ce que dit le Plan de déplacements urbains en Ile-de-France (PDUIF) 2010-2014 sur les bus\*

« Le réseau de bus jouera aussi un rôle important d'irrigation fine des quartiers et de lien avec le réseau ferré. La réalisation d'aménagements de voirie permettant de fiabiliser les temps de parcours est à cet égard un levier majeur pour développer l'offre. C'est notamment le cas de la mise en place de priorités pour les lignes Mobiliens aux carrefours » (p 58).

« Des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus (notamment priorités aux carrefours, meilleure gestion du stationnement) devront être réalisés en parallèle des renforts d'offre pour en tirer pleinement parti. [...] Renforcer la lisibilité du réseau de bus passera par une hiérarchisation des lignes et une information plus claire apportée aux voyageurs » (p 60).

« Il s'agit, en premier lieu, d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes par des mesures visant la coexistence des circulations plutôt qu'un fractionnement de l'espace qui induirait la séparation systématique des différents usages. La pacification de la voirie, en réduisant les vitesses de circulation en ville et en rendant l'espace public plus agréable, est la condition sine qua non d'une meilleure cohabitation. Le nouveau partage de la voirie doit aussi viser à rendre l'espace public accessible à tous » (p 74).

« Le développement de l'offre dans les trans-

ports collectifs vise notamment à développer une offre de bus plus lisible : il s'agit ainsi de tirer un nouveau parti du bus, maillon essentiel de la chaîne de transport, en structurant l'offre et les niveaux de service attendus selon les lignes (action 2.4). Le bus constitue une solution rapide à mettre en place et, de ce fait, sera un des piliers du développement de l'offre pour les dix prochaines années » (p 85)

« L'information disponible pour le voyageur est un élément crucial de l'utilisation des transports collectifs. [...] L'amélioration de l'information voyageurs dans les transports collectifs vise plus particulièrement à [...] faciliter le repérage et le cheminement lors des correspondances au sein des pôles d'échanges » (p 86)

« À Paris et en cœur de métropole, où la structure de la plupart des lignes date d'il y a plus de cinquante ans, il s'agira de rééquilibrer la structure du réseau du centre de Paris vers la périphérie et de permettre le développement de lignes « de couture » entre la capitale et les communes limitrophes » (p 104)

« La numérotation des lignes est un point de repère important pour le voyageur » (p 105).

\* <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-deplacements-urbains-d-ile-de-france-pduif-r2242.html>



Quai du Louvre : protégé par une séparation physique, ce couloir bus-vélo est bien respecté.

Pour mémoire, la Direction de la prévention, de la sécurité et de la protection (DPSP), créée en 2016, dispose de quelque 1900 agents assurant un service de police judiciaire adjoint. Leur mission : verbaliser les nuisances et l'occupation de la voie publique. En outre, la Ville dispose d'une brigade d'intervention de Paris (BIP) composée de plus de 300 agents. Ces agents n'interviennent donc pas directement dans la matière qui nous intéresse, en l'occurrence le respect des règles de partage de l'espace circulé et du code de la route. Le nouveau texte prévoit que les agents de la police municipale pourront « constater par procès-verbal les contraventions aux arrêtés de police du préfet de police relatifs au bon ordre, à la salubrité, à la sécurité et la tranquillité publiques »<sup>24</sup>. Les effectifs de la police municipale devraient atteindre 5 400 agents en 2024 en perspective des Jeux Olympiques.

### Faut-il reprendre l'idée de hiérarchisation des lignes intramuros ?

Le PDUIF approuvé le 19 juin 2014 prévoyait la création de lignes structurantes de pôle à pôle, y compris à Paris intramuros : « Le développement de l'offre en transports collectifs dans les dix ans à venir vise notamment à développer une offre de bus plus lisible : il s'agit ainsi de tirer un nouveau parti du bus, maillon essentiel de la chaîne de transport, en structurant l'offre et les niveaux de service attendus selon les lignes. Le bus constitue une solution rapide à mettre en place et, de ce fait, sera un des piliers du développement de l'offre pour les dix prochaines années. L'effort de développement portera en particulier sur les lignes Express, Mobiliens et lignes fortes »<sup>25</sup>.

Les lignes RATP Mobiliens intramuros (avant réforme de 2019) étaient les suivantes : 21, 26, 27, 31, 38, 43, 54, 60, 62, 64, 68, 74, 76, 80, 86, 87, 91, 92, 95 et 96.

Le label Mobiliens a désormais disparu au profit de la notion de lignes structurantes. A été mis en sommeil également le projet de BHNS correspondant à l'actuelle ligne 72 qui suit peu ou prou la rive droite. Quelle que soit la dénomination utilisée, on peut s'interroger sur la pertinence de création de longues lignes dont le tracé emprunte en partie des voies très encombrées. Ainsi, la nouvelle ligne 71 (porte de la Villette-Bibliothèque François Mitterrand), censée désenclaver l'Est parisien, a des performances très moyennes

dues en partie au fait qu'elle emprunte successivement la rue de Belleville et les boulevards de Belleville (marché) et de Ménilmontant et que dans l'avenue Jean-Jaurès elle ne bénéficie pas du couloir réservé à la ligne 60. Il en résulte que sa fréquentation est décevante.

Seule la ligne 91 (dite « rocade des gares ») bénéficie sur toute sa longueur de couloirs réservés. Cependant sa régularité est affectée par plusieurs « points durs » : secteurs des gares d'Austerlitz et surtout de Lyon, Bastille, boulevard Magenta (livraisons). Ces constats incitent l'AUT à maintenir sa position : cette ligne est beaucoup trop longue et connaît un déséquilibre de fréquentation important entre les sections gare Montparnasse-gare de Lyon où elle assure un trafic très important de voyageurs en transit et gare de Lyon-gare du Nord (reprise en partie de l'itinéraire de l'ancienne ligne 65) où le trafic est plus modeste. Il s'ensuit de fréquents services partiels gare-Montparnasse - gare de Lyon.

**Compte tenu de ces constats, l'AUT réitère sa demande de scinder cette ligne en fixant les terminus à la gare de Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne. En fait, seules les lignes empruntant des couloirs réservés sur tout leur parcours et/ou d'aménagements assurant la fluidité du trafic pourraient mériter le qualificatif de structurantes en assurant un service régulier complémentaire du métro et palliant l'inaccessibilité de certaines stations de métro.**



Gare de Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne

24 <http://www.senat.fr/leg/tas20-083.html> Art. L. 533-4 ajouté au code de la sécurité intérieure

25 PDUIF 2010, p 85 [Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France approuvé le 19 juin 2014 - DRIEA Île-de-France](#)

## Faut-il dévier les bus pour « pacifier » la rue ?

La municipalité du 12e promeut actuellement un projet d'aménagement de la rue de Reuilly\* entre la rue du Faubourg-Saint-Antoine et le Boulevard Diderot en vue de « pacifier » la rue de Reuilly et de créer une piste cyclable bidirectionnelle. Au détour de la présentation des multiples avantages de ce projet, on lit qu'elle nécessiterait la déviation du 46 dans le sens gare de l'Est - Château de Vincennes.

Alors que la création du Grand Paris des Bus a permis l'abandon de certains crochets comme celui de la ligne 28 qui ne dessert plus la Place de Fontenoy mais reprend son itinéraire direct par l'avenue Duquesne et que la demande de la mairie du 14e de faire passer le 59 à proximité de la mairie n'a pas été entendue, on reste

surpris par l'incohérence d'un tel projet qui va à l'encontre des objectifs d'amélioration de la lisibilité du réseau et de la vitesse commerciale des bus.

En effet, s'il était réalisé, ce nouveau tracé imposerait une double giration au 46 dans le sens nord-sud : à gauche à angle très aigu de la rue de Chaligny vers le boulevard Diderot et à droite pour reprendre la rue de Reuilly. On imposerait ainsi un allongement de temps de parcours à la longue ligne 46 qui, sauf à proximité de la gare de l'Est et sur une courte section entre Voltaire et Charonne, présente la caractéristique notable d'avoir un parcours associé.

\*<https://mairie12.paris.fr/pages/vers-une-rue-de-reuilly-plus-sure-pour-nos-enfants-17317>

## Lisibilité

Dès la présentation du projet de Grand Paris des bus, l'AUT a regretté la persistance de nombreux itinéraires dissociés, considérant que cela constituait un obstacle au développement de l'usage de l'autobus.

Il faut en effet distinguer les cas où la dissociation est dictée par les contraintes viaires de ceux où elle pourrait être supprimée, si possible en obtenant l'accord des municipalités d'arrondissement sur la pertinence de telles décisions au profit de la ville dans son ensemble.

**Dissociation dictée par les contraintes viaires :** c'est le cas notamment des longues rues parallèles de la rive gauche à sens unique ; sans prétendre être exhaustif mentionnons :

- Les rues Saint-Charles et Lourmel (ligne 42),
- Les rues Brancion et Dutot - Labrouste et Falguière (ligne 95),

## Dissociation des itinéraires : des records à ne pas battre !

Dans le 10<sup>e</sup>, les deux sens de l'itinéraire du 39 sont dissociés de **600 m** (rue du Faubourg Poissonnière et boulevard de Strasbourg). Il en est de même dans le 11<sup>e</sup> pour le 20 (rues du Faubourg-du-Temple et Oberkampf) et dans le 10<sup>e</sup> pour le 32, la rue de Paradis étant située à 500 m des grands boulevards.

- Les rues Vercingétorix et Raymond Losserand (ligne 59),
- Les rues Didot et des Plantes (ligne 58).

Cette configuration reste acceptable sous les réserves suivantes :

- La distance entre les deux sens ne doit pas être trop grande
- Des zones de livraison doivent être aménagées en nombre suffisant
- La dénomination des arrêts au droit des rues croisées ne doit pas être source de confusion.

## Réassociation à étudier

En revanche, **la dissociation des itinéraires nous semble difficilement acceptable sur les grands axes où la place disponible permettrait de faire circuler les bus dans les deux sens.** Quelques exemples :

- Rue de Rivoli (entre la place de la Concorde et l'Hôtel de Ville) : réassociation des lignes 21, 67, 69, 72, 74, 76, 85, 96, l'espace dégagé sur les quais des Tuileries, François Mitterrand, du Louvre, de la Mégisserie et de Gesvres pouvant permettre une continuité cyclable longeant la Seine, en reliant les pistes existantes du cours La Reine et du quai de l'Hôtel de Ville.
- Rue Réaumur ou Grands boulevards : réassociation de la ligne 20 et réaménagement des itinéraires des lignes 32 et 39 (voir ci-après),

- Boulevard Saint-Germain (entre l'Institut du Monde Arabe et le carrefour Saint-Germain - Raspail) : création (demandée mais non retenue in fine) d'un couloir bus à contre-sens permettant de réassocier les itinéraires des lignes 63, 86, 87 et 96, libérant ainsi les rues des Ecoles et Saint-Sulpice et permettant de piétonner la partie étroite de la rue de l'Ecole de Médecine.



Rue de l'Ecole de Médecine

## Desserte des gares parisiennes

### Une desserte abondante mais de qualité inégale

Les gares parisiennes sont desservies par de nombreuses lignes de bus :

- **Gare Saint-Lazare** : 14 lignes, mais il faut souligner que certaines lignes ne desservent cette gare que dans un seul sens :
  - o La ligne **20** la dessert en direction de porte des Lilas (en sens opposé, l'arrêt Pasquier-Anjou de cette ligne est à 100 m de la gare),
  - o La ligne **21** la dessert en direction de porte de Gentilly (en sens opposé, l'arrêt Trinité de cette ligne est à 300 m)
- **Gares du Nord et de l'Est** : 13 lignes,
- **Gare Montparnasse** : 9 lignes,
- **Gare de Lyon** : 9 lignes,
  - o On notera que l'arrêt de la ligne **29**, direction gare Saint-Lazare (Daumesnil-Diderot) est situé à 150m de la gare
- **Gare d'Austerlitz** : 6 lignes,
- **Gare de Bercy** : 5 lignes.

Cette concentration de lignes autour des gares appelle à une rationalisation des tracés des lignes qui les desservent. Hormis les terminus qu'il

convient de rationaliser, **nous suggérons l'aménagement de dessertes en boucle dans le sens des aiguilles d'une montre** toutes les fois où cela ne provoquerait pas une trop grande dissociation des itinéraires, afin de faciliter l'accès à la gare et d'éviter les traversées piétonnes.

Nous citerons à titre d'exemple la desserte (en boucle) de la **gare Montparnasse** par la ligne **91** (et, pourquoi pas, une déviation des lignes **39** et **95** vers le sud par la rue du Départ, l'avenue du Maine, la rue du commandant Mouchotte et la place de Catalogne qui pourrait permettre accessoirement de « sanctuariser » le couloir de bus, régulièrement encombré à l'intersection Maine-Mouchotte par le stationnement de taxis réservés, VTC et véhicules individuels). Quoiqu'il en soit, l'AUT participe activement à la réflexion en cours sur l'aménagement de ce pôle<sup>26</sup>.

A titre de contre-exemple la déviation des lignes **21** et **95** (en direction du sud) par la rue de Rome oblige les usagers à traverser cette voie pour accéder à la **gare Saint-Lazare** alors que le précédent tracé par la rue d'Amsterdam permettait un accès direct à cette gare.



Arrêt Saint-Lazare-Budapest rue d'Amsterdam à proximité de l'accès à la gare, mis hors service après la déviation des lignes 21 et 95 par la rue de Rome

**Cette modification nous paraît totalement injustifiée. En outre, elle conduit à augmenter les encombrements rue Saint-Lazare.**

À la **gare de Lyon**, l'implantation médiocre de l'arrêt Gare de Lyon Diderot, desservi par trois lignes (**57**, **61**, **91**), oblige les usagers à traverser le boulevard Diderot très fréquenté.



Arrêt Gare de Lyon situé boulevard Diderot

26 IDFM, Ville de Paris, Artelia, Etude de pôle de la gare Montparnasse – Rapport de diagnostic, novembre 2020, p 13

Gare	Nombre de liaisons directes avec d'autres gares parisiennes	Liaisons directes inexistantes	
		Nombre	Gares
Austerlitz	5	1	Saint-Lazare
Bercy	2	4	Est, Nord, Montparnasse, Saint-Lazare
Est	5	1	Bercy
Lyon	6	0	
Nord	5	1	Bercy
Montparnasse	5	1	Bercy
Saint-Lazare	4	2	Austerlitz, Bercy

### Liaisons inter gares

Une desserte pratique des gares parisiennes et notamment des liaisons directes entre elles est un facteur clé de l'attrait de l'autobus intramuros. Le plan de secteur n° 2 édité par IDFM<sup>27</sup> proposait des liaisons directes inter gares assurées par 6 lignes (24, 26, 29, 32, 91, 95), la ligne 91 assurant 10 liaisons directes (aller-retour) entre 5 gares parisiennes. Ce tableau a disparu dans la dernière édition de ce plan.

### Les cinq liaisons inexistantes sont les suivantes :

- Austerlitz - Saint-Lazare
- Bercy-Est
- Bercy-Nord
- Bercy - Montparnasse
- Bercy - Saint-Lazare

D'autres lignes desservent les gares parisiennes :

- 24 (Austerlitz – Bercy),
- 28 (Montparnasse - Saint-Lazare),
- 29 (Lyon – Saint-Lazare)
- 32 (Nord – Saint-Lazare),
- 39 (Montparnasse - Est-Nord, uniquement dans le sens sud-nord. La ligne ne desservant pas la gare de l'Est). Cette liaison a été établie à l'occasion de la mise en service du Grand Paris des bus grâce à la déviation du tracé par la rue de Rennes (au lieu de la rue de Sèvres). L'AUT s'est félicitée de cette modification de tracé qu'elle demandait. Cependant, il est regrettable qu'à l'autre extrémité de la ligne, l'abandon du tracé par la rue du Faubourg-Saint-Martin conduise à un parcours tortueux moins performant que la « rocade des gares ».

- 43 : (Saint-Lazare- Nord),
- 91 : Austerlitz- Est,
- 94 : Montparnasse – Saint-Lazare
- 95 (Montparnasse – Saint-Lazare)

La gare de Bercy Bourgogne-Pays d'Auvergne est clairement la moins bien reliée aux autres gares parisiennes. Néanmoins, la desserte de la gare est désormais assurée par cinq lignes (24, 71, 77, 87, 215) au lieu de 2 (24, 87) antérieurement. Comme indiqué plus haut, il serait souhaitable d'y faire aménager le terminus du 91 scindé en 91a et 91b. On notera (non sans surprise) que le site officiel de la gare ignore cette amélioration de desserte et ne mentionne, presque deux ans après la mise en service du nouveau réseau, que les lignes 24 et 87<sup>28</sup>.

- Il faut enfin rappeler que l'ancien tracé de la ligne 24 permettait de relier 4 gares (Saint-Lazare, Austerlitz, Lyon et Bercy).

Bien que ce ne soit pas directement l'objet de la présente étude, il nous semble très souhaitable de mener **une réflexion globale et approfondie en vue de rationaliser la desserte par bus de l'ensemble des gares de Paris.**

Cette rationalisation est conditionnée par la **révision du plan de circulation** qui reste **pensé pour les véhicules individuels**. Cependant, **l'émergence de l'urbanisme dit tactique**, qui vient de se manifester au profit des vélos, **laisse espérer que**, contre toute apparence, **les situations en matière d'organisation de la circulation ne sont pas figées.**

### Effets négatifs de l'objectif de désaturation de certains axes

Parmi les options retenues dans le Grand Paris des bus figurait le souhait de désaturer certains axes en évitant la formation de « trains de bus ». Il en était ainsi pour les rues La Fayette et du Faubourg-Saint-Martin. Pour atteindre cet objectif, de nouveaux tracés relativement tortueux et illisibles ont été retenus pour les longues lignes 32 et 39 à proximité des gares de l'Est et du Nord. On peut objecter que si les lignes étaient plus lisibles, elles seraient davantage empruntées.

### Facilité d'accès, confort, information, intermodalité

#### Abribus

Suite aux controverses qui ont accompagné la mise en place en 2015 par JC Decaux, prestataire de la Ville de Paris, d'un nouveau modèle d'abribus<sup>29</sup>, cette dernière a pris des mesures correctives à certains arrêts (poses de joues vitrées supplémentaires) pour améliorer le confort des usagers qui n'appréciaient pas forcément le design des nouveaux abribus. Mais l'affichage mono-face des temps d'attente sur les mâts implantés à proximité des arrêts n'a pas été corrigé, les sièges dont l'insuffisance le dispute à la dégradation à l'usage n'ont pas été remplacés et le plan général des lignes a disparu.

Il est malgré tout plus que surprenant que la gestion des espaces d'un équipement du quotidien soit répartie, au moins pour ce qui concerne l'information des voyageurs, entre la Ville de Paris, la RATP et le concessionnaire.



Arrêt sans confort à cet arrêt sans abri, ni banc. Un voyageur âgé a sa propre chaise.

En revanche, après presque deux ans de mise en place du nouveau réseau, on ne peut que constater et déplorer qu'un nombre important d'abribus ne soient pas encore implantés ou que les branchements nécessaires pour activer les BIV<sup>30</sup> n'aient pas encore été réalisés. L'AUT a reçu de multiples témoignages et plaintes d'usagers, qu'elle n'a pas manqué de faire suivre aux interlocuteurs censés régler cette question. Malheureusement, il semble que la coordination entre les intervenants présente une difficulté insurmontable. Ne manifesterait-elle pas un certain désintérêt pour une question jugée (à tort) secondaire ?



Place du Général Catroux : l'ancien arrêt du 94 a été neutralisé dans les deux sens... mais les abribus sont restés en place ; une discrète affiche manuscrite de la RATP évoque le passage des lignes 20 et 93 à proximité.

**Pour améliorer le confort des usagers, un examen détaillé ligne par ligne des possibilités d'implantation de nouveaux abribus devrait être effectué.** Par exemple, on peut s'étonner que les arrêts Charenton-Wattignies rue de Charenton (lignes 71, 77, 87) ou encore gare de l'Est (38, 54, 91) en soient encore dépourvus.

Enfin, nous réitérons la demande d'une norme, à respecter autant que possible, de deux places assises par ligne à chaque arrêt.

#### Dénomination des arrêts

La dénomination des arrêts est un élément important de repérage pour l'utilisateur. Or, force est de constater une certaine hétérogénéité, voire parfois une incohérence en la matière.

Le principe d'associer le nom de la voie parcourue à celui de la voie croisée n'est respecté qu'épisodiquement sur les rocades. Ainsi sur la ligne 62 se succèdent à l'est des arrêts combinant « Tolbiac »

27 Plan IDFM Paris avec rues, secteur 2, mars 2020

28 <https://www.garesetconnexions.sncf.fr/gare/frpbe/paris-bercy-bourgogne-pays-dauvergne/transports-horaires/transports-collectifs/bus-urbains> Lu le 19 février 2021

29 <https://www.aut-idf.org/les-usagers-critiquent-le-nouvel-abribus-parisien>

30 Bornes d'Information Voyageurs

et le nom de la rue croisée et à l'ouest celui de « Convention », ces noms étant placés avant ou après celui de la voie croisée. En revanche, ce principe est moins respecté sur la ligne 26 où le nom « Pyrénées » n'est utilisé qu'épisodiquement.

Dans les autres cas, les principes suivis sont plus incertains : proximité immédiate d'une place, d'une station de métro, d'un monument, voire d'établissements culturels (une des stations situées place du 18 juin 1940 est ainsi dénommée « Montparnasse cinémas »). Ces pratiques ne sont pas critiquables si elles sont appliquées avec discernement et avec un souci d'homogénéité. En revanche, certains cas particuliers mériteraient attention. En voici plusieurs exemples :

- Place Daumesnil Félix Eboué : l'arrêt commun aux lignes 29, 64 et 71, situé à proximité de la station de métro Daumesnil, est dénommé : « Docteur Goujon Reuilly » alors que les arrêts dénommés « Daumesnil Félix Eboué » sont situés à distance avenue Daumesnil et rue Taine,
- Arrêt Verdun (ligne 46 et 54 dans le sens nord sud). Cet arrêt dessert directement la gare de l'est (quai transversal) sans avoir à traverser la partie commerciale. On observera cependant que ce parcours n'est pas accessible aux PMR car l'accès à la gare nécessite de gravir quelques marches.
- Carrefour Duroc :
  - o les arrêts situés rue de Sèvres (lignes 28, 70, 89) sont dénommés : « Hôpital des enfants malades »,
  - o les arrêts situés boulevard des Invalides (lignes 82, 86, 92) sont dénommés « Duroc ».
- En revanche, à quelques centaines de mètres, tous les arrêts relativement dispersés situés à proximité du carrefour Sèvres-Raspail sont dénommés : « Sèvres-Babylone ».

### Information des usagers

Lors des réflexions liées à la définition du projet de Grand Paris des Bus, plusieurs suggestions intéressantes ont été formulées mais elles ne se sont malheureusement pas concrétisées :

- Compléter les plans-voussoirs dans les bus avec les correspondances bus-bus,
- Etudier la possibilité (à l'exemple de Barcelone) d'améliorer les informations sur les correspondances en fléchant au sol les principales correspondances bus-bus dans les grands pôles d'échange. On rappellera que cette pratique, inédite à Paris, a été appliquée pour la première fois à l'occasion de la création récente du « Vélopolitain », certaines pistes indiquant le numéro de la ligne de métro qu'elles suivent ou qu'elles sont censées doubler.

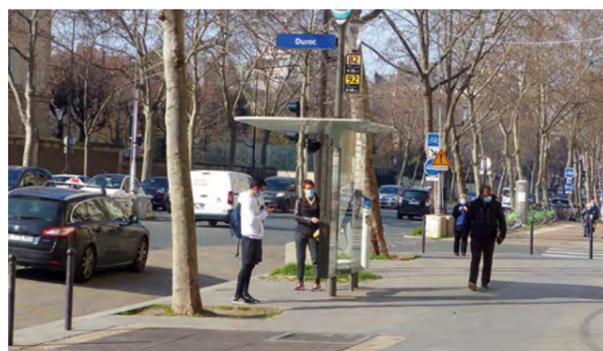


Les plans papier restent un support d'information indispensables et complètent l'information digitale. Or, le plan n°2 (Paris avec rues) reste méconnu et n'est pas proposé spontanément en station alors qu'il donne des informations très utiles sur le réseau d'autobus, notamment la dénomination des arrêts, progrès incontestable par rapport à l'édition antérieure correspondant à l'ancien réseau.

**Ainsi, il existe une véritable panoplie d'outils pour entreprendre des actions concrètes. Il serait souhaitable qu'elles soient prises en considération par la Ville de Paris et par IDFM dans les critères de jugement des appels d'offres à lancer pour la mise en concurrence de l'exploitation du réseau de bus. Si l'exploitant n'est pas responsable de tous les équipements, il devrait néanmoins être interrogé sur sa capacité à collaborer étroitement avec ses partenaires (Ville, concessionnaires divers).**



Carrefour Duroc : les arrêts ont des noms différents rue de Sèvres et boulevard des Invalides



## 3 De quelques expériences en cours ou envisagées

### Les coronapistes... et les bus

La création récente des pistes cyclables rapides suivant des itinéraires continus et protégés, dites « coronapistes » n'est pas sans incidence sur la circulation des bus.

Un premier bilan de cette expérience vient d'être dressé par la DRIEA Ile de France (21 janvier 2021). En préambule, ce rapport rappelait que : « l'objectif de ce réseau était triple :

- proposer une alternative à l'usage massif des transports collectifs et ainsi éviter leur surfréquentation,
- proposer une alternative à l'usage du véhicule personnel pour des distances courtes afin d'éviter des situations d'engorgement des réseaux routiers et de pollution atmosphérique,
- poser les jalons d'un développement plus important et pérenne de l'usage du vélo »<sup>31</sup>.

Plus loin il observe que « compte tenu de l'urgence, la méthode retenue fut radicalement différente des processus habituels d'aménagement ou de réalisation d'infrastructures [...] Les acteurs ont collectivement établi un projet acceptable, à faire évoluer en fonction des premiers retours constatés. L'adaptation directe au réel s'est ainsi substituée à une validation a priori basée sur une modélisation précise et une étude d'impact complète : **une démarche essai-erreur-amélioration assumée** »<sup>32</sup>.

Il faut rappeler à cet égard que les référentiels et les études d'aménagement des pistes cyclables, qu'ils émanent d'organismes officiels ou d'initiatives d'associations cyclistes, ne manquent pas :

- Guide des aménagements cyclables de la Ville de Paris (dernière mise à jour en 2018),
- CEREMA Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement guide express<sup>33</sup>,
- Paris en selle guide des aménagements cyclables<sup>34</sup>

31 DRIEA Ile de France, [Pistes cyclables provisoires en Île-de-France : des cyclistes au rendez-vous des réalisations](#), 21 janvier 2021, p 5

32 Ibid, p 5

33 [CEREMA AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PROVISOIRES : TESTER POUR AMÉNAGER DURABLEMENT GUIDE EXPRES](#), mai 2020

34 [Paris en selle guide des aménagements cyclables](#), juillet 2019

35 Op cit p 61

36 Ibid p 62

Ces deux derniers documents actualisent et complètent le référentiel de la Ville.

Notre propos n'est pas d'en faire une anthologie mais de nous focaliser sur les points qui méritent attention et dialogue entre les utilisateurs de la voirie parisienne.

Ainsi, trois points retiennent particulièrement l'attention de l'AUT :

- La politique générale de cohabitation bus-vélos
- La pérennisation des coronapistes
- L'implantation des abribus au droit des coronapistes

### Politique générale de cohabitation bus-vélos

Comme le note Paris en selle, « une voie bus n'est pas un aménagement cyclable. Faire cohabiter des vélos et des bus (et de nombreux taxis à Paris) roulant jusqu'à 50 km/h génère un fort sentiment d'insécurité. Les dépassements incessants entre bus et vélos sont pénibles et stressants pour les vélos (même avec une voie bus large), mais aussi pour les conducteurs de bus et les passagers (bus ralenti entre deux arrêts par les vélos) »<sup>35</sup>. « L'ouverture des voies bus aux vélos n'en reste pas moins indispensable sur des axes qui ne disposent pas d'aménagements cyclables de qualité [...] La cohabitation des bus et des vélos n'est durablement acceptable que dans deux cas de figure bien particuliers :

- Avec des bus fréquents, uniquement sur un court linéaire interdit à la circulation motorisée générale,
- Ou des bus peu fréquents, dans des rues apaisées à faible trafic [...] où il n'y a ni la place de séparer les bus des vélos, ni la possibilité de dévier l'itinéraire du bus<sup>36</sup> ».

Ces dispositions de bon sens se heurtent à deux écueils :

- La précipitation qui a prévalu dans la création des coronapistes.
- La largeur de la voirie disponible, contrainte particulièrement forte dans Paris intramuros.

### L'urgence ayant prévalu pour créer des coronapistes

Le rapport de la DRIEA précité distingue deux cas de figure :

- Situation des couloirs bus transformés en piste cyclable exclusive :



Avenue de Clichy : la coronapiste a remplacé un couloir de bus

Le rapport note que « le désagrément causé pour la circulation de bus est important et peut se traduire par un allongement des temps de parcours. Cette solution, qui avait sa pertinence en début de confinement, lorsque les capacités d'emport des bus étaient drastiquement réduites (seulement 15 % de la capacité théorique), est plus difficile à justifier à présent que les bus transportent à nouveau un nombre significatif de personnes. D'ailleurs, sur certains axes, le bus est le moyen de transport convoyant le plus de personnes. Il est donc important de trouver d'autres solutions »<sup>37</sup>. Plus loin, il évoque « des discussions [...] pour trouver les meilleures évolutions d'aménagement, conciliant au mieux la qualité de service des bus et la qualité des infrastructures cyclables »<sup>38</sup>.

Il souligne que : « la FNAUT s'est prononcée en faveur d'une révision ou d'une suppression des aménagements provisoires qui aboutissaient à la suppression des couloirs bus »<sup>39</sup>.

- Situation des couloirs bus transformés en couloirs bus cyclables :

37 Op cit p 31,32

38 Ibid p 32

39 Op cit, p 32

Cette ouverture ne résout évidemment pas le sentiment d'insécurité des cyclistes (dont beaucoup sont inexpérimentés), même si l'expérience parisienne montre que la cohabitation est possible. Le rapport de la DRIEA évoque deux solutions :

- Elargissement des couloirs « mixtes » à 4,5 m, permettant ainsi aux bus de pouvoir doubler plus facilement les cyclistes,
- **Limitation de vitesse des bus et interdiction de dépasser les cyclistes.**

### Cette dernière proposition nous semble contestable.

Mais un paramètre nous semble absent de ces réflexions, celui des flux de cyclistes. Il est évident que des pistes réservées sont la seule solution pour absorber un trafic important. En revanche la coexistence peut rester possible sur les axes enregistrant un trafic moins important.

### Oser la création de contresens bus pour donner de la place aux vélos

#### Largeur de la voirie disponible

Les possibilités de spécialisation de couloirs réservés, soit aux bus, soit aux vélos, se heurtent à la capacité d'accueil de la voirie parisienne. **Aussi, l'AUT considère que, sur certains axes, l'aménagement de couloirs bus à contre sens permettrait de libérer de l'espace pour la création de pistes bidirectionnelles réservées aux vélos.** Ainsi, les objectifs de réassociation de certains itinéraires de bus et de création de nouvelles pistes pourraient être atteints.

**Rappel :** en mai 2000, à la demande de leurs associations, les cyclistes ont obtenu l'autorisation officielle de circuler dans la majorité des couloirs de bus parisiens, dans lesquels ils roulaient déjà de toutes façons. Un certain nombre de couloirs ont été élargis pour faciliter cette cohabitation, mais l'augmentation significative du nombre de cyclistes la rend de plus en plus difficile, et rend nécessaire de séparer chaque fois que possible les circulations des autobus et des vélos. Il faut noter aussi que le sentiment d'insécurité est un frein à la pratique du vélo.

Ainsi, le rapport de l'IPR précité note que « la crainte de subir un accident est un frein à l'uti-

lisation du vélo pour de nombreux individus. Par ailleurs c'est le mode pour lequel la peur du risque d'accident a le plus d'influence sur le choix de l'utiliser ou non. L'existence d'une infrastructure sécurisée sur la voirie participe à diminuer le risque perçu, bien que les accidents aient plutôt lieu aux intersections que sur les longs axes »<sup>40</sup>. La largeur de la très grande majorité des rues parisiennes ne permet pas d'accueillir à la fois des couloirs bus et des pistes cyclables, et de toutes façons l'expérience du boulevard Magenta n'incite pas à aller dans cette direction.

**Le principe suivant pourrait être retenu : lorsque deux voies parallèles proches existent, chacune avec un sens de circulation, et souvent un couloir bus autorisé aux cyclistes sur chacune dans le sens de la circulation, associer les itinéraires des bus dans les deux sens sur l'une de ces voies en y créant un couloir bus à contresens, et réaffecter le couloir bus de l'autre voie à un aménagement cyclable protégé séparé de tout trafic motorisé, le plus simple étant la réalisation, au moins dans un premier temps, d'une piste cyclable bidirectionnelle à l'emplacement de l'ancien couloir bus.**

La circulation des cyclistes dans les couloirs bus de la première voie y resterait autorisée : la plupart préféreront, sauf pour de courts trajets, utiliser les aménagements séparés qui leur seront réservés sur l'autre voie.

#### Quelques exemples

Nous avons déjà évoqué à propos de la lisibilité trois applications possibles :

- Boulevard-Saint-Germain - quais rive gauche,
- Rue de Rivoli - quais rive droite
- Grands boulevards - rue Réaumur.



Rue de la Pépinière

Nous y ajoutons : rues Saint Lazare et de la Pépinière - boulevard Haussmann

#### Boulevard Saint Germain et quais rive gauche

Le principe a déjà été partiellement appliqué sur les quais rive gauche (du quai de la Tournelle au quai de Montebello) : l'ancien couloir bus à l'ouest et la bande cyclable existante à l'est ont été transformés en piste cyclable bidirectionnelle continue, très utilisée et appréciée des cyclistes. Cet aménagement pourrait être complété par un **couloir bus à contresens boulevard Saint Germain, de l'Institut du Monde Arabe jusqu'au carrefour du boulevard Raspail (métro rue du Bac)**, réclamé par l'AUT depuis des années et rendu d'autant plus indispensable après la suppression du couloir bus sur le quai. La mise en place de ce couloir bus aurait pour avantage supplémentaire d'accueillir tous les bus circulant au nord, sur le quai, et au sud, rues des Écoles, de l'École de Médecine et Saint Sulpice. Il permettrait aussi d'interdire toute circulation motorisée dans le tronçon étroit de la rue de l'École de Médecine, et de supprimer les couloirs bus rue des Écoles et rue Saint-Sulpice, au bénéfice soit d'aménagements cyclables soit d'un apaisement de la circulation.



Double peine boulevard Saint Germain pour le 63, le 86 et le 87. Ils perdent leur couloir 300 m avant le carrefour devant l'Institut du Monde Arabe et dans l'autre sens leur parcours est dissocié faute de couloir à contresens sur ce boulevard.

40 Op cit p 28

### Rue de Rivoli - quais rive droite :

La circulation générale de transit a été coupée rue de Rivoli et la partie qui lui était affectée, au centre de la voie, a été réservée à la circulation des cyclistes, en plus de la piste cyclable bidirectionnelle côté sud, sur l'essentiel de sa longueur, c'est-à-dire sauf entre la rue Pavée et la rue de Fourcy et entre la rue Lobau et la rue de la Coustellerie, où une circulation générale « en baïonnette » reste possible sur cette voie centrale. Ces deux discontinuités, ainsi que deux endroits où une quatrième voie de circulation a été ajoutée, l'une pour l'entrée du parking place Baudoyer, l'autre pour la circulation à contresens des bus 21 et 67, le long de la cour carrée du Louvre entre les rues de Marengo et de l'Amiral de Coligny, sont des zones de danger. Elles peuvent surprendre les cyclistes et empêchent de réserver entièrement la piste bidirectionnelle antérieure à la circulation cycliste ouest-est et la voie de circulation générale, désormais intermittente, à la circulation cycliste est-ouest.

**L'AUT propose depuis longtemps de faire rouler les autobus dans les deux sens sur la rue de Rivoli.** Cette demande a été jusqu'ici écartée au motif qu'il semblait impossible d'enlever une partie de l'importante circulation de transit sur cet axe. La situation actuelle permet donc aujourd'hui de répondre favorablement à cette demande. **Cette réassociation permettrait de libérer le couloir bus, devenu sans objet, des quais des Tuileries, François Mitterrand, du Louvre, de la Mégisserie et de Gesvres, et de le convertir en piste cyclable bidirectionnelle comme celle, très utilisée et appréciée, sur l'autre rive de la Seine.** L'expérience de cette autre rive montre l'utilité d'une piste sur le quai haut, alternative au Parc Rives de Seine impraticable les jours de crue mais surtout très difficilement praticable en cas d'affluence pié-



Preuve que c'est possible, le double couloir de bus existe déjà rue de Rivoli entre les rues de Marengo et de l'Amiral de Coligny

41 A l'heure actuelle, la section entre la rue Pasquier et la place Saint-Augustin est parcourue par non moins de 6 lignes : 22, 28, 32, 43, 80, 93



Le succès de fréquentation des berges de Seine rend difficile la circulation à vélo

tonne significative, c'est-à-dire l'essentiel de la journée sauf en cas de mauvais temps.

### Grands boulevards - rue Réaumur

La création d'un couloir à contresens sur les Grands boulevards permettrait de réassocier les



Rue Réaumur

trajets des lignes 20 et 39 (et de rationaliser le tracé de cette dernière et de la ligne 32). La rue Réaumur pourrait alors bénéficier d'une piste cyclable bi directionnelle.

### Rues Saint Lazare et de la Péripière - boulevard Haussmann

De la même façon, la création d'un couloir bus à contresens dans ce secteur surencombré pourrait permettre de rationaliser le tracé des lignes de bus et de créer une piste cyclable bidirectionnelle boulevard Haussmann (prévue au programme des coronapistes mais non réalisée) sur lequel ne circulerait donc plus aucun bus<sup>41</sup>.

### Situation des arrêts de bus situés au droit des pistes cyclables

Le rapport de la DRIEA rappelle que « Les quais avancés permettent au bus d'éviter un rabattement sur la piste cyclable pour gagner l'arrêt de bus. Au lieu de cela, les piétons bénéficient d'une plateforme pour s'avancer jusqu'à la voirie, où le bus marquera l'arrêt. Les cyclistes doivent passer sur ce quai grâce à des rampes, et laisser la priorité aux piétons, mais ils conservent un itinéraire rectiligne, sans avoir à s'insérer dans la circulation générale en doublant le bus, ou attendre derrière le bus lorsqu'il s'arrête »<sup>42</sup>,

Le rapport poursuit : « Si cette solution procure une avancée certaine en termes de sécurité des cyclistes, elle n'est pas optimale, ni pour les usagers du bus, ni pour les cyclistes qui doivent rouler sur cette plateforme.

**C'est pourquoi la pérennisation de telles situations devrait plutôt viser un avancement de l'arrêt de bus, permettant un passage de la piste cyclable à l'arrière de l'abribus<sup>43</sup> ».**

**L'AUT s'est clairement prononcée en ce sens.** Dès que la fréquentation des arrêts avancés est importante, les risques de conflits entre usagers du bus et cyclistes se multiplient. Il ne faut pas oublier également les usagers en fauteuil roulant qui peuvent avoir des difficultés à manœuvrer sur le quai avancé ou encore les mal et non-voyants. C'est ainsi que photos à l'appui, elle a cosigné avec La CFPSAA<sup>44</sup>, un courrier à la Maire de Paris. Certes, il faut entendre les arguments contraires :



Boulevard Voltaire et rue du faubourg Saint-Antoine, la piste cyclable passe derrière l'abribus

42 Op cit, p 20

43 Ibid p 33

44 Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes

45 Op cit, p 28



Arrêt rue de Bercy (devant le siège de la RATP)

- **Exemples étrangers** : au Danemark où les cyclistes doivent marquer un arrêt absolu lorsque le bus est arrêté le long d'un quai avancé (interdiction qui évoque celle pratiquée au Canada et aux Etats-Unis de dépasser les bus scolaires lorsque leurs feux clignotent et qu'ils déploient un panneau stop),
- **Evolution comportementale dans le temps.** Comme l'indique le rapport de l'IPR<sup>45</sup> : « Le risque d'accident perçu et réel associé au vélo dépend du contexte : dans des pays où le vélo est peu répandu, il sera perçu comme très dangereux (notamment s'il circule sur la même voie que les voitures), et les accidents seront en effet plus nombreux que dans des pays où le vélo est très utilisé. Le concept de « sécurité par le nombre » explique que



plus il y a de cyclistes, moins l'utilisation du vélo sera dangereuse. Aux Pays-Bas, chaque habitant effectue en moyenne 891 Km par an à vélo et il y a en moyenne 8 cyclistes tués par milliard de km parcouru. En France, chaque habitant parcourt 88 Km à vélo et il y a en moyenne 28 cyclistes tués par milliard de km parcouru (source : OCDE 2008-2015). Cela s'explique par le fait que plus il y a de cyclistes, plus les usagers des autres modes, notamment la voiture, seront habitués à les côtoyer. De plus une forte utilisation du vélo est liée à la présence d'infrastructures sécurisées, séparant ainsi flux cyclables et flux automobiles. Or les accidents impliquant des blessures ont principalement lieu entre des vélos et des voitures ».

**Quoi qu'il en soit, l'AUT considère que ces aménagements, décidés sans concertation avec les associations d'usagers des bus, créent des risques d'autant que, dans de nombreux cas, la signalisation au sol invitant les cyclistes à laisser la priorité aux piétons est incomplète, voire absente. Nous préconisons donc le passage de la piste derrière l'abribus, celui-ci étant implanté sur le trottoir.**

**Enfin, la pratique du « panachage » (accostage des bus tantôt au trottoir, tantôt sur quai avancé) observée sur une même ligne (exemple du 38 entre la porte d'Orléans et le quai Saint-Michel) nous paraît inappropriée. Elle nuit à la sécurité des cyclistes en les plaçant dans l'angle mort chaque fois que le bus se rabat sur la voie de droite (4 fois sur le boulevard Saint-Michel) et oblige les conducteurs de bus à une vigilance accrue pour s'adapter à la succession de configurations différentes.**



Ligne 38 : trois arrêts sur le même parcours, trois configurations différentes : Alésia - Général Leclerc / Denfert-Rochereau - Daguerre / Auguste Comte

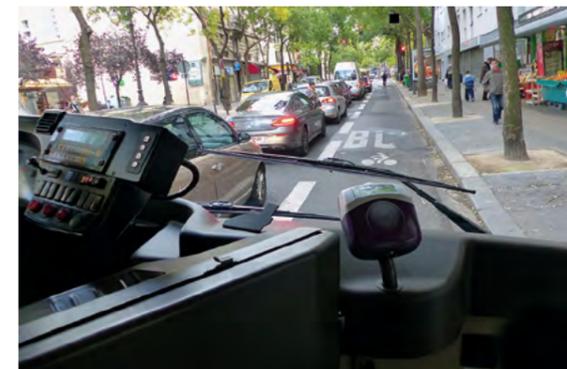
## Les sens uniques alternés : l'expérience en cours rue d'Alésia

Afin de faciliter l'évolution des autobus dans les rues étroites et fréquentées parcourues dans les deux sens, l'implantation de sens uniques alternés est une solution préconisée depuis de nombreuses années par l'AUT. Une première application a été lancée début juillet 2020 sur la rue d'Alésia (14<sup>e</sup>), entre la rue Vercingétorix et la place Coluche, soit une longueur de voie d'environ 2,3 km. Le tronçon choisi est intéressant à plus d'un titre :

- Il est parcouru par la ligne de bus 62, une des lignes en rocade les plus fréquentées de Paris, qui souffre de problèmes de régularité chroniques dus notamment à la présence de marchés (provoquant des stationnements de véhicules) et de très nombreuses intersections avec des radiales à fort trafic (avenues d'Italie dans le 13<sup>e</sup>, du Général Leclerc dans le 14<sup>e</sup>, rue de Vaugirard et autres dans le 15<sup>e</sup>),
- Il est composé de deux sections urbaines de longueur quasiment égale séparées par la place Hélène et Victor Basch, récemment réaménagée avec création d'une piste cyclable bidirectionnelle en anneau :
  - o à l'est de cette place, contexte à dominante résidentielle,
  - o à l'ouest, présence de nombreux commerces de toute nature appelant des stationnements autorisés (véhicules de livraison) ou individuels adeptes du « j'en ai pour deux minutes ».

Cette situation obligeait les bus de la ligne 62 à « déboîter » fréquemment et rendait la circulation des cyclistes inconfortable, voire dangereuse, d'autant que les couloirs réservés étaient particulièrement étroits.

L'expérience en cours consiste à instaurer un sens



Rue d'Alésia, la vitesse du 62 s'est améliorée

unique pour les véhicules individuels :

- D'ouest en est entre la place Victor et Hélène Basch et la place Coluche,
- D'est en ouest, entre ladite place et la rue Vercingétorix.

Il faut préciser que cette expérimentation a été précédée d'une étude des flux autour de la rue d'Alésia et de leur modification potentielle du fait de cet aménagement.

Sans entrer dans un trop grand détail, on peut observer, après plus d'un semestre de test :

- Une amélioration sensible de la vitesse du bus 62 sur cette section,
- Paradoxalement, une absence d'augmentation du trafic des vélos,
- En revanche, des conséquences notables sur les voies voisines susceptibles d'affecter la circulation des autobus :
  - o Avenue du Général Leclerc (sens sud-Nord entre la porte d'Orléans et la place Victor et Hélène Basch) :
  - o Pour rappel, cette section comporte une coronapiste (peu fréquentée par les cyclistes du fait de l'existence d'itinéraires alternatifs à double sens plus tranquilles, par la



Rue d'Alésia, avant, après

porte de Montrouge et la rue Friant à l'ouest, par les rues Sarrette, du Père Corentin ou de la Tombe Issoire à l'est), un couloir bus, une seule voie de circulation générale.

Du fait de cette répartition, on peut constater :

- Un encombrement chronique au niveau de la porte d'Orléans : le trafic de trois voies circulées (auquel s'ajoutent les véhicules venant du boulevard Jourdan et tournant à droite) qui encombre éventuellement les voies du tramway T3 et gêne le tourne à gauche du 68 se dirigeant vers Paris<sup>46</sup>,
- Des difficultés d'insertion avenue du Général Leclerc d'un flux de véhicules qui, à l'issue d'un itinéraire alternatif à l'emprunt de la rue d'Alésia, débouchent sur cette voie par la rue Alphonse Daudet, empruntée par la Traverse Bièvre Montsouris, et doivent successivement franchir la coronapiste et la voie de bus pour se diriger vers la place Basch. Beaucoup de véhicules ne parviennent pas à effectuer la manœuvre du fait de l'encombrement et restent dans la voie de bus.
- Une augmentation du trafic :
  - o Dans le sens sud-nord, rues Didot (parcourue par le 58) et Raymond Losserand (parcourue par le 59) qui nuit à la régularité de ces lignes, en particulier du 59, qui doit dévier fréquemment en cas de livraisons prolongées rue Raymond Losserand. Incidemment, on observera que cette rue est constamment encombrée au niveau de l'Hôpital Saint-Joseph, centre hospitalier majeur de l'arrondissement qui ne dispose d'aucune autre voie d'accès.
  - o Dans le sens nord-sud, rue des

Plantes, parcourue par le 58, cette voie jouant le rôle d'allègement du trafic de l'avenue du Maine qui ne dispose que d'une voie circulée vers la place Victor et Hélène Basch.

**Le bilan de l'opération est donc paradoxal : si la situation a été incontestablement améliorée rue d'Alésia, les difficultés collatérales ne sont pas négligeables.** Il faut cependant observer que cet aménagement a été réalisé avant le réaménagement très attendu depuis de nombreuses années de la porte d'Orléans, condition indispensable pour améliorer la circulation dans le sud du 14<sup>e</sup> et faciliter la circulation des bus. En outre la signalisation à l'attention des automobilistes se révèle insuffisante, voire inadaptée. Ainsi, place Coluche, les automobilistes sont fréquemment surpris par le panneau implanté à l'entrée de la rue d'Alésia et empruntent le sens interdit.



Une information à améliorer

L'extension éventuelle de ce type d'aménagement sur le parcours du 62 (voire sur d'autres lignes) implique donc impérativement une étude approfondie des modifications de flux et l'implantation d'une signalisation appropriée et dans le cas du 62, un aménagement des portes. **Si l'AUT soutient l'objectif de la réduction du trafic de véhicules individuels à Paris, elle considère néanmoins que des mesures d'accompagnement du changement doivent être prises à l'intention des automobilistes.**



Les voitures débouchant de la rue Alphonse Daudet se surajoutent aux encombrements avenue du Général Leclerc



Porte d'Orléans : le 68, bloqué par les voitures qui doivent circuler sur une file, stationne sur les voies du tramway.

## La limitation de vitesse à 30 km/h à Paris

Dans le cadre de la consultation lancée par la Ville de Paris sur la généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km, l'AUT a émis un avis annexé au présent rapport<sup>47</sup>.

**L'AUT est favorable à une application raisonnée de ce principe pour plusieurs raisons :**

- apaisement de la circulation des véhicules individuels,
- réduction des nuisances sonores,
- généralisation de la possibilité de circuler à contresens à vélo, ce qui n'est pas le cas actuellement : cette possibilité n'est en effet offerte que dans les zones 30 et il existe donc des discontinuités. Ce n'est que lorsque les cyclistes seront susceptibles d'emprunter toutes (ou presque toutes) les voies à contresens que les piétons prendront l'habitude de regarder dans les deux sens avant de traverser.

**Toutefois, en restant réaliste, il semble opportun de ne pas généraliser cette limitation et de**

47 Annexe 2

**conserver la vitesse de 50 km/h sur les grands axes, notamment sur ceux où circulent les autobus.**

En outre, limiter la vitesse à 30 km/h sur les grands axes des bois de Boulogne et de Vincennes rallongerait le temps de trajet, en particulier des lignes reliant Paris à la banlieue, sans justification avérée.



Bois de Vincennes



Limiter la vitesse des bus à 30 km/h sur les grands axes des bois de Boulogne et de Vincennes rallongerait le temps de trajet des lignes reliant Paris à la banlieue

46 En pleine journée de semaine, à 15 h 32 exactement, nous avons observé une voiture de cette ligne qui a mis 3 minutes pour effectuer cette manœuvre

## CONCLUSION

Les différentes observations et analyses de ce rapport convergent vers une conclusion assez évidente : le projet de Grand Paris des Bus n'est pas achevé. Dans l'esprit de l'AUT, il s'agit d'inviter les parties prenantes (Ville de Paris, IDFM, Préfecture de police, exploitant du réseau, RATP pour l'instant, concessionnaires divers et associations représentant les usagers) à poursuivre une démarche de progrès continue qui a peu à voir avec des opérations médiatiques. L'enjeu est d'améliorer la vie quotidienne des usagers de la voirie parisienne, quels qu'ils soient, sans les opposer les uns aux autres en annonçant rapidement des mesures sans une concertation suffisante. L'élaboration du projet de Grand Paris des Bus l'a démontré : en dépit de multiples réunions, toutes les résistances au changement n'ont pas été vaincues et tous les utilisateurs de la voirie parisienne n'ont pas forcément été parties prenantes, qu'il s'agisse des piétons ou des utilisateurs de véhicules individuels ou des cyclistes. Les concertations catégorielles initiées dans le passé par la Ville montrent leurs limites. Il reste à espérer que la révision imminente du Plan de Déplacement Urbain sera l'occasion de relancer une telle concertation.

**Les développements de ce rapport voudraient le démontrer : cette démarche devrait se dérouler sur plusieurs niveaux :**

- **Global** : l'indispensable autant que complexe révision du plan de circulation parisien concerne, pour les bus :
  - o En premier lieu, les gares parisiennes : Lyon, Est, Nord, Montparnasse, Saint-Lazare, Austerlitz. La rationalisation des itinéraires des bus autour de ces gares est primordiale. La concertation est avancée dans le cas de Montparnasse, elle doit impérativement être initiée rapidement pour les autres.
  - o En second lieu, la réassociation des itinéraires des bus, là où cela est possible, en concertation avec les cyclistes afin d'améliorer la lisibilité du réseau de bus et de partager la voirie disponible.
- **Ligne à ligne** : en complément de ces réformes de fond, l'AUT préconise un audit détaillé de chaque ligne, dans l'esprit du comité de pilotage existant, mené par les parties prenantes afin de corriger et d'améliorer les conditions d'exploitation : points « durs », implantation et dénomination des arrêts, aménagement des carrefours et corrections des insuffisances notoires en matière de confort et d'information des voyageurs aux abribus. Ces audits pourraient sans doute enrichir les critères à retenir pour l'appel d'offres concernant l'exploitation des bus qui devra être lancé par IDFM dans les prochaines années.

**A moyen terme, il conviendra de reprendre la réflexion sur le prolongement de certaines lignes jusqu'aux gares du Grand Paris Express afin d'améliorer les liaisons entre Paris et la première couronne.**

**Ces démarches doivent évidemment être complétées par la poursuite d'expériences telles que les sens uniques alternés en ayant le souci d'une approche globale afin d'éviter des expérimentations déséquilibrées faute d'avoir pris en compte tous les éléments de contexte et les attentes diverses.** Nous pensons en particulier à l'expérimentation de sens unique alterné en cours rue d'Alsia dans le 14e qui ne donne pas son plein effet faute d'avoir mené à bien au préalable le réaménagement de la porte d'Orléans.

**Enfin, l'AUT attire l'attention sur la nécessité d'une révision du tracé des coronapistes, en particulier au niveau des arrêts,** où l'implantation de quais avancés crée une insécurité manifeste pour les usagers des bus, en particulier chez les personnes à mobilité réduite ou déficientes visuelles.

Ces démarches ne se feront pas en un instant, ni dans l'espace de temps d'une mandature. Cela dit, quoi qu'on en pense, la pandémie a été l'occasion de faire émerger rapidement des initiatives en matière de mobilité. La perspective des Jeux Olympiques de 2024 ne serait-elle pas le terme symbolique de réformes qui permettraient de donner une image renouvelée des autobus parisiens en démontrant la volonté municipale de lutter contre le changement climatique et de poursuivre une politique d'inclusion de tous les usagers ?

## ANNEXE 1 Etude DVD Bilan Grand Paris des bus Relevé de trajets en bus intramuros

Date	Ligne	Départ		Arrivée		Temps de parcours (minutes)	Distance (en km)	Vitesse commerciale (km/h)	Feux de circulation			Encombres de circulation*			Total temps d'arrêts non commerciaux en mn	Temps de parcours hors arrêts non commerciaux	Vitesse hors arrêts non commerciaux (km/h)	Commentaires
		Arrêt	Heure	Arrêt	Heure				Nombre d'arrêts	Temps en mn (forfait de 45 sec par arrêt)	Nombre d'arrêts	Temps en mn (forfait de 90 sec par arrêt)	Nombre d'arrêts	Temps en mn (forfait de 90 sec par arrêt)				
13.02.21	24	Terroirs de France	16 h 41	Gare de Lyon	16 h 47	6	1,8	18,00	3	2,25	0	0,00	0	90	2	4	29	Circulation globalement fluide. Quasiement tous les voyageurs sont descendus à Gare de Lyon
29.01.21	26	Gare-Saint Lazare	14 h 59	Pyramides-Belleville	15 h 39	40	5,1	7,65	16	12,00	3	4,50	3	4,50	17	24	13	Encorembrs rue Saint-Lazare (train de bus formé par le tourne-à-droite rue du Havre), rue Lafayette, circulation difficile avenue S Bolivar et au niveau Pyrénées-Belleville (travaux ligne 11)
05.03.21	29	Opéra Quatre Septembre	15 h 14	Gare de Lyon Diderot	16 h 02	48	4,55	5,69	15	11,25	4	13,00	4	13,00	24	24	11	Bus pris à défaut du 20 (annoncé dans 20 mn !), très important ralentissement rues des Francs-Bourgeois et du Pas-de-la-Mulie jusqu'au Bd Beaumarchais (10 mn environ)
29.01.21	31	Gare de l'Est	10 h 10	Vauvenargues	10 h 57	47	3,2	4,09	4	3,00	2	3,00	2	3,00	6	41	5	Multiple encorembrs
29.01.21	31	Vauvenargues	12 h 05	Gare de l'Est	12 h 48	43	3,2	4,47	3	2,25	1	1,50	1	1,50	4	39	5	Multiple encorembrs
23.12.20	38	Mouton-Duvernét	14 h 06	Châtelet	14 h 25	19	3,1	9,79	9	6,75	0	0,00	0	0,00	7	12	15	Voiture moyennement chargée, circulation relativement fluide y compris aux carrefours
17.02.21	38	Mouton-Duvernét	14 h 04	Gare de l'est	14 h 36	32	5,25	9,84	17	12,75	1	1,50	1	1,50	14	18	18	Circulation fluide bd Sébastopol et de Strasbourg (vacances scolaires)
23.12.20	39	Grands Boulevards	16 h 47	Rennes Littré	17 h 14	27	3,6	8,00	11	8,25	1	1,50	1	1,50	10	17	13	Voiture moyennement chargée, ralentissement de circulation rues Richelieu, des Saint-Pères et de Rennes
29.01.21	45	Châteaudun	14 h 21	Madeleine	14 h 33	12	1,8	9,00	8	6,00	1	1,50	1	1,50	8	5	24	Encorembrs bd de la Madeleine
19.01.21	46	Faidherbe-Chaligny	18 h 53	Château-Landon	19 h 14	21	3,65	10,43	5	3,75	0	0,00	0	0,00	4	17	13	Période de couvre-feu ; peu de montées/descentes
26.01.21	46	Faidherbe-Chaligny	18 h 46	Château-Landon	19 h 12	26	3,65	8,42	4	3,00	1	1,50	1	1,50	5	22	10	
09.02.21	46	Faidherbe-Chaligny	18 h 47	Gare de l'Est	19 h 05	18	3,95	13,17	2	1,50	1	1,50	1	1,50	3	15	16	
19.01.21	56	Gare de l'Est	14 h 06	Charonne	14 h 26	20	3,1	9,80	5	3,75	0	0,00	0	0,00	4	16	11	
26.01.21	56	Gare de l'Est	14 h 10	Rue des Boulets	14 h 28	18	3,3	11,00	3	2,25	1	1,50	1	1,50	4	14	14	
09.02.21	56	Jacques Bonsergent	14 h 15	Charonne	14 h 29	14	2,4	10,29	6	4,50	0	0,00	0	0,00	5	10	15	

Date	Ligne	Départ		Arrivée		Temps de parcours (minutes)	Distance (en km)	Vitesse commerciale (km/h)	Analyse des arrêts non commerciaux				Vitesse hors arrêts non commerciaux (km/h)	Temps de parcours hors arrêts non commerciaux	Commentaires	
		Arrêt	Heure	Arrêt	Heure				Feux de circulation		Encadrements de circulation*					Total temps d'arrêts non commerciaux en mn
									Nombre d'arrêts	Temps en mn (forfait de 45 sec par arrêt)	Nombre d'arrêts	Temps en mn (forfait de 90 sec par arrêt)				
05/03/21	57	Gare de Lyon-Diderot	16 h 15	Bobillot-Tolbiac	16 h 34	19	2,9	9,16	6	4,50	1	1,50	6	13	13	Encombrement Bd de l'Hôpital (carrefour Saint-Marcel) positionnement du couloir sur la gauche (Pont d'Austerlitz et bd de l'Hôpital facilitant la circulation des bus)
04/01/21	58	Châtelet	16 h 48	Bénard	17 h 18	30	4,75	9,50	12	9,00	0	0,00	9	21	14	Voiture moyennement chargée sauf entre Guynemer et Montparnasse cinémas
17/02/21	58	Châtelet	16 h 49	Bénard	17 h 18	29	4,75	9,83	15	11,25	2	3,00	14	15	19	Rue Saint-Sulpice encombrée, travaux bd Raspail à l'intersection rue Vivin (couloir bus neutralisé)
25/02/21	59	Froidevaux-Gassendi	14 h 02	Gobelins	14 h 13	11	1,8	9,82	6	4,50	0	0,00	5	7	17	Circulation fluide sur axes dégagés (vacances scolaires)
29/01/21	62	Bibliothèque-Chevaleret	16 h 58	Alésia-Jean Moulin	17 h 18	20	3,8	11,40	8	6,00	1	1,50	8	13	18	Encadrements carrefour Choisy-Tolbiac
05/03/21	62	Alésia-Jean-Moulin	13 h 42	Place Charles Vallin	14 h 01	19	1,8	5,68	5	3,75	2	3,00	7	12	9	Encadrements : carrefour Alésia Loserand (tourne à gauche rue d'Alésia) puis parcours difficile (une seule file) jusqu'à la rue Vercingétorix ; forte descente à Plaisance (hôpital et métro L13)
05/03/21	62	Bobillot-Tolbiac	16 h 39	Alésia-Jean Moulin	16 h 48	9	1,8	12,00	3	2,25	0	0,00	2	7	16	
23/12/20	68	Mouton-Duvernét	10 h 12	Lège	10 h 44	32	5,7	10,69	23	17,25	3	4,50	22	10	33	Période de vacances scolaires, charge peu importante, peu de perturbations et de travaux importants, marché Raspail
22/12/20	68	Trinité	11 h 40	Alésia Maine	12 h 18	38	6,8	10,74	20	15,00	7	10,50	26	13	33	Circulation difficile rue de la Chaussée d'Antin (couloir occupé par des véhicules de livraison)
04/01/21	68	Mouton-Duvernét	13 h 23	Place de Clichy	13 h 50	27	5,85	13,00	17	12,75	0	0,00	13	14	25	Circulation fluide, peu de voyageurs (3 entre Opéra Quatre Septembre et Place de Clichy)
29/01/21	68	Solférino-Bellechasse	15 h 44	Mouton-Duvernét	16 h 02	18	3,1	10,33	8	6,00	0	0,00	6	12	16	
29/01/21	71	Pyramides-Belleville	15 h 53	Bibliothèque	16 h 52	59	7,25	7,37	18	13,50	5	7,50	21	38	11	Circulation très difficile rue et boulevard de Belleville (marché et nettoyage fin de marché) ainsi que bd Philippe Auguste, feu mal positionné au niveau du métro Père-Lachaise : les véhicules en attente (dont les bus) bloquent la circulation, encombrement rue Taine à proximité du croisement avec rue de Charenton
13/02/21	72	Gare de Lyon	16 h 52	Rivoli-Châtelet	17 h 14	22	2,9	7,91	9	7	2	3,00	10	12	14	Assez lent au niveau du quai de la Rapée (encombrement au niveau du Pont Morland) puis assez dégagé jusqu'à Rivoli. Progression des bus ralentie par plusieurs cycles de feux Forte présence de taxis dans le couloir rue de Rivoli

Date	Ligne	Départ		Arrivée		Temps de parcours (minutes)	Distance (en km)	Vitesse commerciale (km/h)	Analyse des arrêts non commerciaux				Vitesse hors arrêts non commerciaux (km/h)	Temps de parcours hors arrêts non commerciaux	Commentaires		
		Arrêt	Heure	Arrêt	Heure				Feux de circulation		Encadrements de circulation*					Total temps d'arrêts non commerciaux en mn	
									Nombre d'arrêts	Temps en mn (forfait de 45 sec par arrêt)	Nombre d'arrêts	Temps en mn (forfait de 90 sec par arrêt)					
30/01/21	84	Panthéon	15 h 04	Solférino-Bellechasse	15 h 23	19	3,1	9,79	6	4,50	3	4,50	9	10	19	La distance parcourue tient compte de la déviation par les rues A Comte, Assas et Guynemer	
29/01/21	85	Porte de Saint-Ouen	13 h 56	Châteaudun	14 h 21	25	2,9	6,96	15	11,25	3	4,50	16	9	19	Passage Porte-Saint-Ouen difficile, encombrement bd d'Ornano, roulage au pas rue Rodier sur 300m (présence d'une arroseuse-balayeuse) ; le machiniste annonce un terminus partiel à Châteaudun car il a pris beaucoup de retard	
23/12/20	91	Montparnasse TGV 2	13 h 57	Port-Royal-Saint-Jacques	14 h 14	17	2,2	7,76	12	9,00	0	0,00	9	8	17		
26/02/21	92	Pereire-Maréchal Juin	15 h 32	Château-Mairie du 14e	16 h 08	36	5,9	9,83	20	15,00	2	3,00	18	18	20	Circulation fluide entre Pereire et Léna ; fortes descentes à Etoile-Mac-Mahon, Duroc, Montparnasse-Alençon) ; véhicule venant de la rue Duroc bloquant le couloir (ne fait pas marche arrière pour permettre le passage du bus) ; stationnements non autorisés rue du Départ, file de taxis libres avenue du Maine (couloir) et rue du Cdt. Mouchotte	
26/02/21	94	Rennes-Raspail	14 h 36	Juliette-Lamber	15 h 17	41	5,8	8,49	28	21,00	1	1,50	23	19	19	Succession de feux pour traverser la Seine et la place de la Concorde ; encombrement au carrefour Pereire-Malesherbes (présence de véhicules empêchant le bus d'emprunter le couloir qui est dégagé)	
05/03/21	95	Place Falguière	14 h 37	Opéra Quatre Septembre	15 h 06	29	4,75	9,83	16	12,00	0	0,00	12	17	17	Le couloir de bus boulevard de Vaugirard est totalement occupé par des taxis en stationnement	
<b>TOTAUX</b>									358	269	48	72	347,5	543,5	14,30		
Arrêts aux feux (en % du temps total de trajet)												%	39,00	61,00			
* : Arrêts non provoqués directement par les feux de circulation												%	30,13				
En moyenne, un bus parisien s'arrête toutes les :																	
(hors arrêts commerciaux)																	

## **ANNEXE 2**

### **CONCERTATION SUR LA GENERALISATION**

### **DU 30 km/h A PARIS**

#### **AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE-DE-FRANCE**

**Novembre 2020**

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

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.

#### **POSITION DE PRINCIPE**

Conformément à la position qu'elle défend depuis plusieurs décennies, l'Association des Usagers de Transports - FNAUT Ile-de-France approuve le principe du développement de la limitation de vitesse à 30 km/h dans Paris à condition qu'elle soit appliquée avec discernement. Elle prône aussi la réduction de la place de la voiture individuelle en zone dense et le transfert modal vers la marche et le vélo et autres, mais aussi vers les transports publics qui sont les seuls aptes à répondre aux besoins massifs de mobilité des Franciliens.

#### **A PROPOS DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS PARISIEN DE 2019**

Les différentes lignes de bus qui parcourent Paris constituent un réseau dense qui a été restructuré en 2019 afin de suivre l'évolution des courants de trafic, de mieux desservir les arrondissements périphériques, de réduire la barrière constituée au fil du temps entre Paris et les communes de proche banlieue et d'améliorer la vitesse commerciale des bus bien trop basse avec une moyenne de l'ordre de 10 km/h qui réduit leur attractivité.

Cette restructuration, encore imparfaite, donnera progressivement ses fruits à condition que d'autres décisions ne viennent pas contrecarrer les bénéfices attendus de cette opération.

#### **A PROPOS DE LA GENERALISATION DU 30 KM/H**

Comme pour les pistes cyclables, une mesure aussi fondamentale que la généralisation du 30 km/h dans Paris intra-muros ne peut pas faire l'objet d'une prise de position simpliste de notre part, que ce soit une approbation sans réserve ou un rejet systématique. Elle doit faire l'objet d'une réflexion tenant compte des conditions locales et des contraintes inhérentes à une ville ancienne à la voirie complexe avec des usages très diversifiés.

Concernant les transports publics et en particulier les bus, nous pensons en première approche qu'il faut éviter de pénaliser encore plus leurs performances en particulier sur les grands axes où ils peuvent rouler à une allure correcte, supérieure à 30 km/h, sans constituer un danger ou une gêne pour qui que ce soit. Rappelons que les bus parisiens roulent aussi aux heures creuses et que l'abaissement de 50 km/h à 30 km/h de leur vitesse maximale engendrerait un effondrement de leur vitesse moyenne déjà insuffisante.

Rappelons aussi que toute baisse de la vitesse moyenne des bus entraîne deux effets délétères.

- D'abord une baisse de l'attractivité de ce moyen de transport particulièrement respectueux de l'environnement. En effet, la totalité des autobus et autocars circulant en Ile-de-France n'y génère que moins de 2% de la pollution atmosphérique et cette part minime est en baisse constante depuis

l'adoption du plan de renouvellement des bus franciliens excluant le diesel au profit du biogaz et de l'électricité.

- Ensuite, la baisse de la capacité de la ligne impactée, le même bus et le même conducteur se trouvant dans l'incapacité d'effectuer le même nombre de rotations durant son service. Il est alors nécessaire d'engager des moyens matériels et humains supplémentaires pour compenser ce handicap, générant des surcoûts qu'il serait souhaitable de chiffrer avant toute décision.

Rappelons que Paris dispose aussi du réseau Noctilien qui assure un service de nuit de 0h30 à 5h30, aux heures où le métro ne circule pas et où la circulation est fluide. Une limitation de la vitesse des bus Noctilien à 30 km/h aurait un impact particulièrement lourd sur ce service.

Enfin, certaines lignes de bus relient Paris à sa banlieue en traversant les Bois de Vincennes et de Boulogne. Empruntant des avenues souvent rectilignes et en l'absence de riverain, la traversée des bois parisiens à la vitesse raisonnable de 50 km/h permet à ces lignes d'améliorer leur vitesse moyenne sans risque ni gêne. Y appliquer une vitesse limite de 30 km/h y serait une mesure particulièrement contre-productive.

#### **ET LES AMENAGEMENTS DE VOIRIE ?**



La multiplication des ralentisseurs et des plateaux surélevés destinés à obliger les automobilistes à respecter le 30 km/h génère des effets néfastes à la fluidité du trafic des autobus et au confort des voyageurs. Aussi est-il préférable d'utiliser partout où cela est possible la technique des « coussins berlinois » qui freinent les voitures sans que les bus ou les vélos soient pénalisés plutôt que les ralentisseurs classiques ou les plateaux surélevés qui obligent les bus à ralentir puis à réaccélérer, générant une surconsommation et une pollution supplémentaire et imposant aux voyageurs et aux conducteurs un inconfort dont ils se passeraient bien. Voir deuxième et troisième photo.

Ralentisseur ou coussin berlinois ?

#### **LA POSITION DE L'AUT - FNAUT ILE-DE-FRANCE**

L'AUT - FNAUT Ile de France, favorable au 30 km/h, considère que cette mesure doit être appliquée avec discernement.

Nous demandons qu'en soient exclus les «grands axes» et en particulier ceux parcourus par les lignes d'autobus. La liste de ces axes reste à définir. A notre connaissance, aucune ville française n'a limité à 30 km/h l'ensemble des voiries sans différenciation.

A défaut :

- Comme nous pouvons déjà le constater sur les quelques axes de transit où elle est appliquée, aucun véhicule ne respecterait cette limitation qui apparaîtrait aberrante. La crédibilité de la politique du 30 km/h s'en trouverait alors atteinte.
- Le respect d'une telle limitation de nuit semble illusoire.
- La plus grande attention doit surtout être apportée à l'impact de cette mesure sur le fonctionnement du réseau de bus et peut-être aussi sur celui du tram T3 afin d'éviter tout effet pervers qui leur serait préjudiciable.



Des transports plus efficaces  
Des déplacements plus agréables  
Des voyageurs mieux écoutés

**Association des Usagers des Transports - FNAUT - Ile-de-France**

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

Tel 01 43 35 22 23

aut@aut-idf.org- www.aut-idf.org

Twitter @Asso\_usagersidf