



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

Grand Paris des bus : Premier bilan au fil de l'actualité

Conférence de presse, 1^{er} juin 2021



Quelques rappels

- Etude réalisée dans le cadre du partenariat entre l'AUT Ile-de-France et la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) de la Ville de Paris
- Premier bilan d'une réforme du point de vue des usagers
- Contexte actuel créé par la pandémie favorisant la promotion du vélo (création de coronapistes)

- Mise en service du Grand Paris des bus : 19 avril 2019 après une longue concertation. 100 véhicules supplémentaires et +40 M€ /an pour l'exploitation



Les utilisateurs des bus intramuros

- 300 millions de voyageurs par an, soit plus de 800 000 voyageurs par jour (avant pandémie)
- Composante essentielle de l'offre de transport collectif.
- Profil des usagers très divers ; le bus ne concerne pas seulement « les personnes âgées qui ont le temps ».
- Le bus permet une desserte des quartiers moins bien desservis par le métro.
- C'est un **outil d'inclusion remarquable** car il assure :
 - Une accessibilité optimale pour les PMR, UFR, personnes âgées, voyageurs avec poussettes ou chariots de courses,
 - Des relations directes, notamment vers les gares, les écoles, les hôpitaux, les marchés.
- Complément naturel du mode de transport le plus utilisé : la marche à pied.

En tant qu'association d'usagers des transports, Il nous semble très important de lui donner toute sa place.



Axes de notre étude

- Suivi du projet et des recommandations faites par l'AUT Ile-de-France avant le lancement du GPB
- Réflexion sur les améliorations souhaitables
- Positionnement par rapport à l'actualité
- Elle s'appuie sur les éléments concrets suivants :
 - Retours des usagers dans le cadre de l'opération « [Témoins de lignes](#) »,
 - Visites de terrain : 130 km en bus parcourus intramuros (entre décembre 2020 et mars 2021)*

* Comptes-rendus détaillés en annexe au rapport



Constats : vitesse

- **La vitesse commerciale reste médiocre** (moins de 9 km /h) mais il existe une marge de progrès d'environ 50%. $\frac{3}{4}$ du temps perdu a pour cause les arrêts aux feux.
- Nécessité de **revoir leur réglage et d'optimiser le positionnement des arrêts.**
- Un bus parisien est immobilisé tous les 319 m par les feux et les encombrements (hors arrêts commerciaux).
- Le traitement des infractions reste insuffisant (stationnement, encombrement des carrefours). **Action sur le terrain de la nouvelle police municipale** attendue avec intérêt : la vidéooverbalisation ne règle pas tout.
- **Reprendre l'idée d'une hiérarchisation des lignes intramuros.** Plusieurs lignes « traversantes » ont des performances médiocres dans le centre de Paris : des temps d'attente de 10/15 minutes sont courants.



Constats : lisibilité

- **La réforme n'a pas permis d'amélioration** : beaucoup de lignes sont dissociées ou ont des parcours tortueux
- **Desserte des gares parisiennes** : abondante mais de qualité très inégale (certaines lignes desservent une gare dans un sens...mais pas dans l'autre)
- L'objectif de désaturation de certains axes a détérioré la performance de certaines lignes (exemple des 32 et 39 dans le secteur de la gare de l'Est)



Constats : facilité d'accès, confort, information, intermodalité

- Beaucoup d'**abribus** ne sont pas encore implantés (des potelets provisoires restent en place)
- Le nombre de places assises est insuffisant (notamment aux arrêts desservis par plusieurs lignes)
- La dénomination des arrêts doit être homogénéisée
- Information des usagers : non fonctionnement de nombreuses bornes d'information voyageurs (BIV) : exemple flagrant de paralysie managériale entre les intervenants (RATP, Ville de Paris et ses sous-traitants ou concessionnaires)



Quelques propositions

- **Définir une politique d'aménagement de voirie ambitieuse :**
 - Revoir le plan de circulation, en priorité aux abords des gares (gare Saint-Lazare en priorité,
 - Oser les contresens (Boulevard Saint-Germain, rue de Rivoli, grands boulevards etc.)
- **Opter pour une stratégie gagnant-gagnant avec les cyclistes :** la création de contre sens permet de :
 - Réassocier des itinéraires bus,
 - Libérer des couloirs pour aménager des pistes cyclables (quais rive droite / rue de Rivoli, quais rive gauche / Boulevard Saint-Germain).

La mise en place d'une zone à trafic limité (ZTL), (*à ne pas confondre avec une « piétonisation »*), dans le centre de Paris doit être une occasion d'avancer dans ce sens.



Regard sur les expériences et projets en cours

- **Coronapistes : danger des arrêts avancés** (absence fréquente de signalisation ad hoc et de dispositif de ralentissement, danger des panachages d'aménagement sur une même ligne (parcours sud-nord du 38 sur la rive gauche))
- **Sens uniques alternés : expérience positive rue d'Alésia (bus 62) MAIS :**
 - effets secondaires négatifs sur le réseau viaire (étude insuffisante des flux, report du trafic dans les petites rues),
 - aménagement non satisfaisant de l'avenue du Gal Leclerc : passage à une voie à la porte d'Orléans pour entrer dans Paris, coronapiste très peu utilisée alors qu'il existe des voies parallèles.
- **Limitation de vitesse à 30 km dans Paris intramuros : oui mais pas sur les grands axes** où elle ne sera pas respectée ni dans les deux bois de Boulogne et de Vincennes.



Le grand paris des bus : premier bilan au fil de l'actualité

- Pour en savoir plus, l'étude est téléchargeable sur :

[https://www.aut-idf.org/wp-content/uploads/2021/05/Rapport AUT GPB Paris premier bilan.pdf](https://www.aut-idf.org/wp-content/uploads/2021/05/Rapport_AUT_GPB_Paris_premier_bilan.pdf)

Merci de votre attention