

[ÉDITO]
**Le bus, acteur de la
mobilité touristique
durable à Paris**

De nombreuses études sur l'organisation du tourisme soulignent l'aspiration des touristes à une pratique différente : intérêt de favoriser les modes actifs (marche ou vélo) et souhait de permettre une meilleure diffusion spatiale en découvrant des sites moins connus.

Ces souhaits doivent être concrétisés tout en tenant compte de la diversité du marché touristique : il faut répondre aux attentes des visiteurs disposant d'un temps limité, des personnes à mobilité réduite ou non familières de la destination pour lesquelles l'autocar restera la meilleure solution pour les groupes. Il ne faut pas oublier cependant que la plus large fraction des visiteurs est constituée de nationaux - Franciliens ou non - et de *repeaters*, ces touristes qui reviennent plus ou moins régulièrement à Paris et sont donc potentiellement autonomes pour leurs déplacements.

Force est de constater que le rôle que pourrait jouer le réseau de bus régulier pour répondre à ces besoins reste méconnu. Bien sûr, les difficultés d'exploitation que connaît actuellement le réseau parisien qui se traduisent trop souvent par des attentes interminables, ne plaide pas en sa faveur. Sous réserve d'une amélioration rapide du service, le bus a de nombreux arguments à faire valoir :

- Le réseau, particulièrement dense en zone centrale, dessert la plupart des centres d'intérêt.
- Il va être exploité avec une flotte constituée de véhicules non polluants et silencieux d'ici 2025
- Les tarifs pratiqués sont relativement modestes.

Que faudrait-il donc faire pour exploiter ces éléments favorables en vue de développer l'usage des bus réguliers par les touristes ? Sans doute, en premier lieu, « se mettre à leur place » et se fixer comme objectif une amélioration



Bus ligne 95 à Paris - Érick Marchandise

de « l'expérience client ». Autrement dit prendre des mesures concrètes pour faciliter l'usage du bus. Ce souhait vise aussi bien l'autorité organisatrice (IDFM) que l'exploitant actuel (RATP) et, bien entendu, la Ville de Paris. Il s'agit en fait de créer une véritable « culture bus » s'appuyant sur plusieurs axes :

INFORMATION :

- Les plans de bus sont largement méconnus des touristes (mais aussi des autres utilisateurs). Qui connaît par exemple le plan RATP n°2 « Paris avec rues » ?

- L'ergonomie des applis informatiques est perfectible,

- Les bornes d'information (« zenways ») ont des fonctionnalités remarquables mais restent trop peu nombreuses et peu utilisées,

- Plus généralement, il existe une différence de qualité frappante entre l'information donnée sur les bus... dans les stations de métro (signalétique, plans de quartier, tableaux des temps d'attente au niveau des escaliers de sortie) et en surface : plans peu compréhensibles, défaillances répétées des systèmes SIEL donnant les temps d'attente au niveau des abribus, affichettes manuscrites signalant les reports provisoires d'arrêts parfois peu compréhensibles, etc.

- Il est nécessaire de déployer

dans les bus les informations sur les sites touristiques desservis (cette fonctionnalité existe déjà sur quelques lignes).

- Une signalisation de surface est à mettre en place. La situation actuelle est parfois indigente, même dans les hauts lieux touristiques.

- Enfin, il serait indispensable de multiplier en surface les points de contact avec les voyageurs pour les renseigner et assurer la vente de titres de transport.

TARIFICATION :

- Assurer une tarification simple permettant les correspondances.

- Etudier une complémentarité tarifaire avec les bus « touristiques ».

La liste des « points de progrès » est longue mais l'amélioration de la situation n'est pas hors de portée si les parties prenantes décident de collaborer plus étroitement. La perspective de la mise en concurrence prochaine des opérateurs peut être propice au développement d'innovations en matière de service à l'intention des touristes. La « culture bus » renforcée pourrait ainsi inciter les touristes à employer plus fréquemment ce mode de transport...et les guides et sites internet à parler des bus parisiens de façon moins allusive.

Pour en savoir plus, consultez l'étude sur le site de l'association.

Jean-Loïc Meudic



RER A : DES TRAINS COURTS MALVENUS

Des usagers du RER A nous ont fait part de leur mécontentement compte tenu de la présence de trains courts après 21h30 environ car certains d'entre eux sont surchargés. Lors du conseil d'IDFM de juin, nous avons fait adopter un amendement demandant d'étudier avec la RATP les mesures à prendre afin de résorber ces surcharges. Curieusement, les trains sont longs jusqu'à fin de service pendant l'application des horaires d'été. Il ne devrait donc pas

être trop compliqué d'assurer le service avec des trains longs pendant le reste de l'année.

MASSY : UNE PASSERELLE À ROUVRIRE ENFIN

Dans un courrier commun avec le COURB, nous avons demandé à la SNCF et aux différents financeurs de se mettre d'accord pour financer la réhabilitation de l'ancienne passerelle en gare de Massy-Palaiseau afin de permettre enfin sa réouverture, nécessaire pour gérer les flux qui vont encore augmenter. *Retrouvez plus d'informations sur notre site internet.*

Courrier



PROBLÈME D'INFORMATION SUR LES PERTURBATIONS ET DÉVIATIONS SUR LE RÉSEAU DE BUS

Depuis plusieurs semaines, la ligne 244 est déviée dans les deux sens entre 8 mai 1945 et Edmond Rostand. Sur l'ensemble des supports d'information, la déviation est mentionnée comme devant durer jusqu'au vendredi 13 janvier, inclus. Pourtant, en ce jeudi 12 janvier, il m'aura fallu voir passer deux bus "fantômes" sur l'itinéraire de substitution (annoncés "à l'approche" puis "à l'arrêt" avant de disparaître sur les Infos temps réel) pour comprendre que la déviation n'était plus respectée, et que l'itinéraire habituel était déjà à nouveau desservi. L'information sur les perturbations et déviations sur le réseau bus est historiquement un sujet très compliqué pour la RATP : lorsque les voyageurs arrivent à mettre la main sur une information concernant une déviation, il est important que celle-ci soit respectée.

Mathieu M

Ça roule



UN 2ÈME QUAI À CRÉTEIL POMPADOUR

Créée en 2013, la gare RER D de Créteil Pompadour connaît une forte fréquentation grâce à la correspondance avec les lignes de rocade TVM et 393. Dès l'origine, une gare à 2 quais avait été envisagée. Ce projet était soutenu par l'AUT. Mais un choix budgétaire a conduit à ne réaliser qu'un unique quai central. Or il existe une 3^{ème} voie qui peut être utilisée par le RER D, notamment en cas de situation perturbée, afin de maintenir la desserte de la gare. Depuis la mise en service fin juin du 2^{ème} quai, il y a donc plus de souplesse pour l'exploitation du RER D, il faut juste que les usagers soient vigilants lors de l'accès aux trains. Notons que la réalisation de ce nouveau quai aura coûté 26M€. Sans doute aurait-il été plus économique de le réaliser dès l'origine...

LE T10 MIS EN SERVICE ENTRE ANTONY ET CLAMART

La nouvelle ligne de tramway T10 relie désormais la gare RER de La Croix de Berny au Jardin parisien à Clamart en 21 minutes avec des rames de grande capacité (les mêmes que sur le T9). C'est appréciable pour les sud des Hauts-de-Seine, notamment pour les habitants de Châtenay-Malabry dont la densification se poursuit. L'exploitation est assurée par la filiale RATP CAP IDF. Le principal défaut de cette ligne est son terminus ouest « dans la forêt » qui risque de perdurer longtemps étant donné que le projet d'extension en souterrain jusqu'à la gare de Clamart, estimé à près d'1 milliard d'Euros, est loin d'être réalisé.

Ça cale



LIGNE N : TRAFIC INTERROMPU VERS DREUX PENDANT DEUX JOURS

La circulation des trains a été interrompue le 26 juin et jusqu'à 18h le lendemain entre Plaisir-Grignon et Dreux, en raison du dérangement d'une aiguille à l'entrée de cette dernière gare. La qualité de l'information fournie aux usagers lors de cette « situation perturbée » s'est avérée une nouvelle fois extrêmement mauvaise, les renseignements figurant sur les différents canaux étant différents. Si l'on comprend bien qu'un incident sur une installation du réseau entraîne de grosses perturbations, on ne peut que regretter qu'aucune mesure n'ait été prise pour assurer pendant ce temps un service de remplacement, même dégradé. La ligne de bus régulière 67 Houdan - Saint-Quentin-en-Yvelines aurait par exemple pu être renforcée. On est tout aussi étonné que la gare de Montfort-l'Amaury - Méré, disposant d'une voie d'évitement, n'ait pas pu être utilisée comme origine et terminus des circulations partielles, au lieu de celle de Plaisir-Grignon.

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

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23 - aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 40 €
Individuels, associatifs : 15 € - Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex