

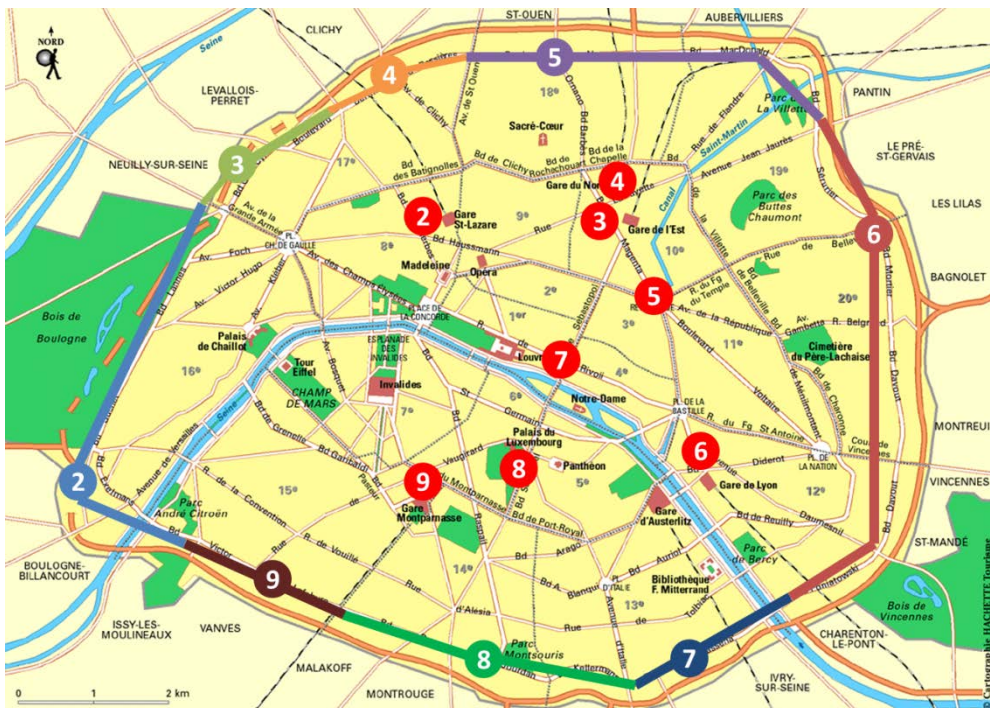


Restructuration du réseau d'autobus parisiens

Un réseau reconstitué en 1945

La configuration du réseau d'autobus parisiens remonte dans ses principes à 1945. La CMP, administrant provisoirement le réseau de surface avant la constitution de la RATP en 1948, avait défini les principes d'une nouvelle organisation de la desserte avec une forte complémentarité entre bus et métro. Ce réseau fut progressivement mis en place au fur et à mesure de la reconstitution du parc d'autobus : à la libération, il ne restait en effet que 500 des 3500 autobus parisiens. Outre la récupération des véhicules disséminés en France mais aussi en Europe durant la guerre, la construction automobile fut aussi mobilisée pour fournir des autobus, souvent dérivés des autocars et prioritairement engagés en banlieue. Il fallut attendre 1951 pour que le réseau fut totalement constitué.

Le réseau de bus défini était centré sur les gares (Saint Lazare, Est, Nord, Lyon, Austerlitz, Montparnasse) et quelques points centraux (Hôtel de Ville, place de la République) avec d'une part une plus forte distinction entre les lignes de Paris et celles de la banlieue, et l'adoption d'un système de numérotation définissant le secteur de départ par le premier chiffre et de la zone de destination par le second. Ainsi par exemple, tous les 20 partent de la gare Saint Lazare ou de l'Opéra, et toutes les lignes dont le numéro finit par un 8 rejoignent le secteur compris entre les portes de Vanves et d'Orléans.



On notera que les chiffres 0 et 1 n'étaient pas affectés à un secteur d'arrivée, notamment pour les lignes n'ayant pas de terminus dans une porte (par exemple le 20 Gare Saint Lazare - Gare de Lyon) ou

en cas d'indice déjà attribué. Ainsi par exemple, le 29 devrait s'appeler 26 mais l'indice était déjà pris à sa création). En revanche, toutes les lignes terminant par un 8 vont bien dans leur secteur nominal (sauf le 48 du fait d'une réorganisation à la fin des années 1990), et toutes les lignes desservant Auteuil et Passy terminent bien par un 2 (22, 32, 52, 62, 72, 82). Le système prévaut donc encore largement aujourd'hui. Dernière en date, la ligne 88 Hôpital Pominou – Montsouris conserve le principe de numérotation (premier 8 pour départ en rive gauche, second 8 pour le secteur de destination).

L'autobus malmené pendant les Trente Glorieuses

Il ne faut pas oublier que l'autobus a été dénigré durant cette période, comme le fut le tramway avant-guerre. Considéré comme un mode de transport désuet face à la promotion du transport individuel vecteur d'ascension sociale dans le contexte des Trente Glorieuses, l'autobus parisien n'était guère aidé par ses apparences et ses performances puisque les véhicules à plateforme TN4 et TN6 datant de 1932 - 1937 assuraient la majorité des lignes intramuros jusqu'au milieu des années 1960. Munis de moteurs de 58 à 67 chevaux, leurs performances étaient des plus modestes et qui plus est diminuées par les embarras croissant de la circulation automobile.

La mise en place du premier couloir réservé en 1964 sur le quai de la Mégisserie fut fortement critiquée, la RATP étant accusée de s'arroger un espace public par une atteinte à la liberté de déplacement. A cette époque, la vitesse commerciale du réseau passe sous la barre des 10 km/h, l'impact des embouteillages étant plus fort que celui de l'arrivée d'autobus standards plus puissants. Accusé de gêner la circulation, l'autobus fut livré en pâture aux partisans du transport individuel et le réseau fut progressivement réduit d'abord dans l'amplitude du service (services de soirée, des dimanches et fêtes) puis dans sa consistance avec la suppression de certains tronçons de ligne

Le début des années 1970 devait marquer l'étiage maximal du trafic, incarné par la flotte d'autobus à gabarit réduit (Berliet PGR) censés mieux s'insérer dans les encombrements, et dont l'inconfort avait fini de faire fuir les derniers utilisateurs réguliers d'autobus au point qu'un plan de suppression plus massif du réseau était envisagé par la Préfecture pour faire place nette à l'automobile.

La renaissance

Le choc pétrolier de 1975 inversa la donne et les autobus purent revaloriser leur rôle au travers de campagnes de publicité : "Paris suffoque, je prends l'autobus", "C'est moi ou 40 voitures", et bien sûr l'arrivée de la Carte Orange en 1975 qui simplifia l'usage du réseau, unifiant enfin pour les abonnés les réseaux souterrains et de surface. Si le métro incarnait la "seconde voiture" de la publicité du début des années 1980, l'arrivée de l'autobus articulé en 1983, la modernisation du matériel, le développement enfin accéléré des couloirs réservés relancèrent le réseau à Paris comme en banlieue. La politique de couloirs réservés fut accélérée en 2001 lors du changement de municipalité, mais n'eut finalement qu'un temps puisque certains aménagements réalisés au début des années 2000 furent abandonnés une décennie plus tard, sous prétexte de favoriser un autre transport individuel, le vélo, qui peut s'avérer le meilleur allié du transport automobile.

Pourquoi restructurer le réseau d'autobus parisiens ?

Le réseau a aujourd'hui vieilli au sens que la ville a évolué beaucoup plus rapidement que sa desserte. Principal décalage, le plus faible maillage du réseau dans les arrondissements périphériques. Résumé assez schématiquement, l'offre est importante dans le cœur de Paris, mais le trafic est plus élevé dans les arrondissements limitrophes. C'est notamment le résultat des troncs communs et d'une prise de conscience assez tardive de la nécessité de réviser la desserte de Paris pour répondre à ses évolutions

démographiques et urbaines, avec notamment la réalisation de plusieurs projets de transformation des quartiers.

Puisqu'il est question des défauts du réseau parisien, il faut aussi faire état de sa médiocre lisibilité malgré le principe de numérotation. En dépit d'une cartographie plutôt bien réalisée, le réseau est assez difficile à appréhender du fait des nombreux troncs communs, des itinéraires dissociés et du positionnement parfois alambiqué des arrêts, notamment autour des grandes places, pénalisant les correspondances.

Il faut aussi évoquer son fort cloisonnement dans les limites de la ville de Paris puisque sur les 58 lignes principales, seule une petite moitié (24) franchit le périphérique... et encore, dans des proportions très limitées pour 3 d'entre elles (39, 66, 94) dont le terminus se situe juste après les limites de la ville.

Enfin, comment ne pas évoquer les conditions d'exploitation et la lenteur des autobus parisiens ? En cause, la gestion des carrefours, la démultiplication des feux tricolores, l'absence de passage prioritaire, le non-respect (surtout par les taxis et les livraisons) des couloirs qui leur sont en principe réservés, et la faible distance entre arrêts. Dans les années 1950 et 1960, le nombre d'arrêts fut augmenté en « officialisant » la descente entre deux arrêts, d'autant plus facile à l'époque avec les autobus à plateforme arrière ouverte (il suffisait d'enlever la chaîne...).

Développer l'usage des autobus articulés

Outre la recomposition des lignes, les modalités d'exploitation sont également à réexaminer, notamment pour augmenter la capacité de transport et le confort des voyageurs. L'utilisation d'autobus articulé débuta tardivement à Paris, en 1983 sur la ligne 91 Montparnasse - Bastille, avant d'être étendue aux lignes 27 Saint Lazare - Porte de Vitry, 31 Gare de l'Est - Etoile, 43 Gare du Nord - Neuilly Bagatelle, 80 Mairie du 18ème - Mairie du 15ème et 95 Montparnasse - Porte Montmartre (selon leurs tracés de l'époque). En 2006, la ligne 62 Porte de Saint Cloud - Cours de Vincennes a récupéré la dotation affectée à la ligne PC1, libérée par l'ouverture du T3. Plus récemment, la ligne 26 Saint Lazare - Nation a également bénéficié d'autobus de grande capacité.

Parmi les réflexions du STIF et de la RATP, l'augmentation de leur utilisation dans Paris devrait aboutir à l'exploitation des lignes 38 Gare du Nord - Porte d'Orléans, 60 Gambetta - Porte Montmartre, 92 Montparnasse - Porte de Champerret et 96 Montparnasse - Porte des Lilas.

Dans notre étude, nous pourrions préconiser l'exploitation des lignes 69 (Gambetta - Porte de Versailles dans notre schéma) et 72 (Bastille - Parc de Saint Cloud) par des autobus de grande capacité, en lien avec le projet d'aménagement du fameux "tram sans fils et sans rails" que la Ville de Paris souhaite sur les quais de Seine en rive droite, ce qui nous fait poser une question. L'équipement de la ligne 64 restructurée (Denfert Rochereau - Hôpital Robert Debré) serait également à étudier pour soutenir les lignes 26 et 62.

Autobus et projets urbains

La Ville de Paris souhaite donc - pour parler de façon plus technique fut-ce moins communicant - créer un site propre pour les transports en commun sur les quais de Seine en rive droite. **transportparis** considère que le principe doit être examiné mais que la question est mal posée. Aujourd'hui, les bus circulent par les quais dans le sens ouest-est et par la rue de Rivoli dans le sens inverse. Le bon sens voudrait qu'on profite de l'occasion pour réassocier les itinéraires, quitte à envisager un schéma de circulation plus ambitieux en réservant l'une ou l'autre voirie aux piétons,

cyclistes et transports en commun. De ce point de vue, la rue de Rivoli semble bénéficier de sérieux atouts, à commencer par la qualité des correspondances avec le métro. Quoi qu'il en soit, l'amélioration des conditions de circulation des autobus sur cet axe permettrait de crédibiliser notre proposition, limitant à 2 lignes structurantes exploitées en articulés (69 et 72) la desserte de l'axe Bastille - Palais Royal à traiter, intégrant le prolongement du 69 du Champ de Mars à la porte de Versailles et du 72 de l'Hôtel de Ville à la Bastille.

En lien, les réflexions sur l'aménagement de la place de la Bastille devraient intégrer l'amélioration du positionnement des arrêts d'autobus et la gestion de terminus. Emerge aussi des idées sur le secteur Opéra - Haussmann. Il faudra aussi revoir les aménagements dans le secteur Saint Lazare (site propre à créer entre la rue d'Amsterdam et la place de la Trinité, couloir à contresens rue de la Pépinière en remplacement de la piste cyclable) et rue Lafayette (restauration du contresens bus en remplacement de la piste cyclable) en lien avec l'évolution de la gare du Nord où les autobus sont en conflit direct avec les taxis et autres VTC. Même chose d'ailleurs devant la gare de Lyon où la situation est particulièrement critique.

Evidemment, il y aura fort à faire pour faire respecter les couloirs réservés aux autobus, avec un gros chantier sur la gestion des livraisons (tolérées uniquement entre 9h30 et 16h30), les taxis (qui ne peuvent prendre et déposer leurs clients dans les couloirs et sur les arrêts), les vélos (afin de ne pas ralentir exagérément le service)...

Les principes de la restructuration

- renforcer la desserte des arrondissements périphériques marqués par un fort déséquilibre entre le nombre d'habitants et la densité d'offre ;
- donner plus de lisibilité au réseau ;
- rationaliser les troncs communs ;
- améliorer la desserte des gares ;
- diminuer l'effet de frontière du boulevard périphérique ;
- améliorer la régularité ;
- réviser le nombre et le positionnement des arrêts en évitant en principe d'avoir un espacement inférieur à 250 m entre deux arrêts, principe pouvant être modulé selon les besoins (on pensera par exemple aux grandes places, pour éviter de multiples traversées de voirie pour accéder aux arrêts).

La présente étude de **transportparis** s'intéressera essentiellement aux cinq premiers points. La numérotation proposée n'a rien de définitive.

transport **paris** Restructuration du réseau d'autobus parisiens

Ligne	Trajet	Itinéraire
20	<i>Gare Saint Lazare – Gare de Lyon</i>	Pte d'Asnières – Malesherbes – St Augustin – St Lazare – Opéra – Bourse – République – Oberkampf – Ménilmontant – Place des Fêtes
	Levallois Louison Bobet – Hôpital Robert Debré	
21	Gare Saint Lazare – Stade Charléty	inchangé
22	<i>Opéra – Porte de Saint Cloud</i>	Abandonne Saint Lazare – Opéra
	Gare Saint Lazare – Porte de Saint Cloud	
23	Gare Saint Lazare – La Garenne Charlebourg	Pont Cardinet – Pte d'Asnières – Pt de Levallois – Place de Belgique – ZAC des Bruyères – La Garenne Europe
24	<i>Gare Saint Lazare – Ecole vétérinaire</i>	Supprimé, voir 90,109 et 224
26	Gare Saint Lazare – Nation	inchangé
27	<i>Gare Saint Lazare – Porte d'Ivry</i>	Supprimé, voir 81 et 132
28	<i>Gare Saint Lazare – Porte d'Orléans</i>	Remplace 58 sur Montparnasse – Vanves. Abandonne crochet Fontenoy. Renforce 189 entre Vanves (place de Tassigny) et Gare de Clamart
	Gare Saint Lazare – Gare de Clamart	
29	<i>Gare Saint Lazare – Porte de Montempoivre</i>	Trinité – Opéra – Bourse – Victoires – Centre Pompidou – Bastille – Gare de Lyon – Place Daumesnil. Remplace 68 sur Place de Clichy – Trinité. Remplacé par 111 sur Rue de Picpus.
	Place de Clichy – Porte Dorée	
30	<i>Gare de l'Est – Trocadéro</i>	Fusion du 30 et du 48. Suppression du terminus Trocadéro au profit de Porte de La Muette en renfort au 63.
	Porte des Lilas – Porte de La Muette	
31	Gare de l'Est – Etoile	inchangé
32	<i>Gare de l'Est – Porte d'Auteuil</i>	Supprimé, voir 66
35	<i>Gare de l'Est – Mairie d'Aubervilliers</i>	Amorce à Châtelet pour remplacer 47. Prolongement à La Courneuve en appui du 150
	Châtelet – La Courneuve 6 routes	
36	Gare de l'Est – Château de Vincennes	Scission de la ligne 56.
37	Gare de l'Est – Gare de Saint Denis	Ligne 37 renforce 255 et 274 sur Saint Denis.
38	<i>Gare du Nord – Porte d'Orléans</i>	Devient 48
39	<i>Gare du Nord – Issy Frères Voisin</i>	Devient 49
42	Gare du Nord – Hôpital Pompidou	inchangé
43	<i>Gare du Nord – Neuilly Bagatelle</i>	Déviation à partir du pont de Neuilly par avenue Charles de Gaulle et boulevard circulaire (sans le crochet Boieldieu dans le sens La Défense – Gare du Nord)
	Gare du Nord – La Défense	
44	Gare du Nord – Asnières Gabriel Péri	Scission du 54
45	Gare du Nord – Saint Denis Médiathèque	Scission du 54 + fusion avec 239
46	Gare du Nord – Château de Vincennes	inchangé

47	<i>Gare de l'Est – Fort du Kremlin Bicêtre</i>	Supprimé, remplacé par 57, 77 et 78
48	<i>Palais Royal – Porte des Lilas</i>	Section Palais Royal – Gare du Nord supprimée. Section Gare du Nord – Porte des Lilas reprise par 30
	Gare du Nord – Chatillon Montrouge	Reprise du 38 et de la section Porte d'Orléans – Chatillon Montrouge du 68
49	Gare du Nord – Porte d'Auteuil	Reprend 39 jusqu'à Mairie du 15 ^{ème} puis 70 jusqu'à Radio France et 52 entre Radio France et Porte d'Auteuil
52	Opéra – Parc de Saint Cloud	Inchangé
53	<i>Opéra – Pont de Levallois</i>	Supprimé, remplacé par 23
54	<i>Porte d'Aubervilliers – Asnières Gabriel Péri</i>	Supprimé, remplacé par 44 et 45
56	<i>Porte de Clignancourt – Château de Vincennes</i>	Supprimé, remplacé par 36 et 37
57	<i>Porte de Bagnolet – Arcueil Laplace</i>	Recomposition des lignes 47, 57, 67 et 75 pour meilleure articulation avec le métro et rééquilibrage des lignes. Ligne 57 reprend l'itinéraire du 47 entre Place d'Italie et Kremlin Bicêtre.
	Porte de Bagnolet – Fort du Kremlin Bicêtre	
58	<i>Châtelet – Vanves lycée Michelet</i>	Supprimé, remplacé par 191
60	Porte Montmartre – Gambetta	inchangé
61	Gare d'Austerlitz – Eglise de Pantin	Inchangé
62	Porte de Saint Cloud – Porte de France	inchangé
63	<i>Gare de Lyon – Porte de la Muette</i>	Reprend la section Gare de Lyon – Porte de Reuilly du 87
	Porte de Reuilly – Porte de la Muette	
64	<i>Gambetta – Place d'Italie</i>	Abandonne terminus Place d'Italie pour Denfert Rochereau afin de renforcer la ligne 62 sur rue de Tolbiac. Accès à Denfert Rochereau par avenue Reille. Prolongement depuis Gambetta par place des Fêtes (renfort au 60).
	Hôpital Robert Debré – Denfert Rochereau	
65	<i>Gare de Lyon – Porte de La Chapelle</i>	Amorcé à la Gare de Bercy
	Gare de Bercy – Porte de La Chapelle	
66	<i>Opéra – Clichy Victor Hugo</i>	La Muette – Trocadéro – St Philippe du Roule – St Augustin – St Lazare – Pt Cardinet – Batignolles – Pte Pouchet – St Ouen RER. Fusion des lignes 32 et 66.
	Porte d'Auteuil – Mairie de Saint Ouen	
67	<i>Pigalle – Stade Charléty</i>	Supprimé, voir ligne 77 et 78
68	<i>Place de Clichy – Chatillon Montrouge</i>	Supprimé, voir ligne 84
69	<i>Gambetta – Champ de Mars</i>	Prolongement depuis Champ de Mars par rue St Charles / Lourmel, rue de la Convention, rue de la Croix Nivert (direction Porte de Versailles), retour par rue de Vaugirard et rue de la Convention.
	Gambetta – Porte de Versailles	
70	<i>Hôtel de ville – Radio France</i>	Odéon – Sèvres Babylone – Duroc – Mairie du 15 ^{ème} – Balard / Desnouettes – Porte d'Issy – Mairie d'Issy. Remplace 39 dévié sur Porte d'Auteuil. Vient renforcer 126 entre Issy et Vanves.
	Hôtel de ville – Gare de Vanves Malakoff	
71	Porte d'Aubervilliers – Gare de Bercy	Rosa Parks – Crimée – Botzaris – Buttes Chaumont – Pyrénées – Belleville – Père Lachaise – Nation – Daumesnil -
72	Bastille – Parc de Saint Cloud	Prolongement à Bastille en remplacement du 76
73	<i>Musée d'Orsay – La Garenne Charlebourg</i>	Supprimé, voir 90 et 373

74	Hôtel de ville – Clichy Berges de Seine	Dévié par Pigalle pour remplacer 67
75	<i>Pont Neuf – Porte de Pantin</i>	Supprimé, fusion avec 67, voir 77
76	<i>Louvre – Bagnole Malassis</i> Bastille – Romainville Carnot	Limitation à Bastille et prolongement à Romainville par itinéraire du 318
77	Stade Charléty – Porte de Pantin	Place d'Italie – Gobelins – Place Monge – Saint Michel / Notre Dame – Hôtel de ville puis itinéraire du 75. Restructuration des lignes 47, 57, 67 et 75.
78	Châtelet – Jussieu – Place d'Italie - Arcueil Laplace	Restructuration des lignes 47, 57, 67 et 75. Pont Marie – Jussieu – Place d'Italie puis itinéraire du 57
80	Mairie du 18^{ème} – Porte de Versailles	inchangé
81	<i>Châtelet – Porte de Saint Ouen</i> Place d'Italie – Porte de Saint Ouen	Reprend 27 à partir du Palais Royal. Section Italie – Porte d'Ivry du 27 reprise par 132. Passe par rue de Rome et St Pétersbourg.
82	<i>Luxembourg – Neuilly Hôpital Américain</i> Porte d'Orléans – Neuilly Bagatelle	Remplace 28 entre Porte d'Orléans et Montparnasse puis 43 dans Neuilly
83	<i>Friedland Haussmann – Porte d'Ivry</i> Etoile – Porte d'Ivry	Prolongement à Etoile et déviation entre Invalides et Sèvres Babylone par Grenelle / Saint Dominique. Remplace 27 entre Italie et Porte d'Ivry
84	<i>Porte de Champerret – Panthéon</i> Porte de Champerret – Porte d'Orléans	Dévié entre Saint Augustin et Concorde par Saint Lazare et Madeleine (remplace 24) puis remplace 68 à partir de Sèvres Babylone
85	<i>Luxembourg – Saint Ouen quais de Seine</i> Châtelet – Saint Ouen quais de Seine	Abandon de la section Châtelet - Luxembourg
86	<i>Saint Germain des prés – Parc zoologique</i> Champ de Mars – Parc zoologique	Fusion avec 87 : prolongement du 86 au Champ de Mars
87	<i>Champ de Mars – Porte de Reuilly</i>	Supprimé, voir 86 et 63
88	<i>Hôpital Pompidou – Montsouris Tombe Issoire</i> Hôpital Pompidou – Gare d'Austerlitz	Dévié à partir de Denfert Rochereau par boulevard Arago et boulevard Saint Marcel
89	Porte de France – Gare de Vanves Malakoff	inchangé
90	Gare Montparnasse 2 – Pont de Levallois	Rue de Rennes – St Germain – Concorde – Champs Elysées – Etoile – Porte Maillot – Neuilly – Hôpital Américain – Quai Michelet. Remplace 94 (Montparnasse – Concorde), 73 (Orsay – Maillot) et 82 (Hôpital Américain)
91	<i>Gare Montparnasse – Bastille</i> Gare Montparnasse 2 – Gare du Nord	Remplace 20 entre Bastille et République. « rocade des gares sud-est »
92	<i>Gare Montparnasse – Porte de Champerret</i> Gare Montparnasse 2 – Porte de Champerret	Report du terminus à Montparnasse Pasteur
93	<i>Invalides – Suresnes De Gaulle</i>	Supprimé voir 193
94	<i>Gare Montparnasse – Levallois Louison Bobet</i>	Supprimé, voir 20 et 90

95	Porte de Vanves – Porte Montmartre	inchangé
96	Gare Montparnasse – Porte des Lilas	inchangé
97	Pont du Garigliano – Levallois Louison Bobet	Ex PC1
102	Gambetta – Rosny Bois Perrier	inchangé
109	<i>Terroirs de France – Charenton Liberté</i>	Remplace 24 entre Châtelet et Terroirs de France
	Châtelet – Charenton Liberté	
111	<i>Terroirs de France – Gare de Champigny</i>	Remplace 29 sur Picpus. Scission du 111 en 2 lignes (section Saint Maur – Champigny à traiter)
	Nation – Saint Maur Créteil	
132	<i>Bibliothèque François Mitterrand – Vitry Moulin Vert</i>	Dévié par porte d'Ivry. Remplace 83 jusque porte d'Italie. Correspondance 14 à Olympiades
	Place d'Italie – Vitry Moulin Vert	
150	<i>Porte de La Villette – Pierrefitte Stains RER</i>	Prolongement depuis Porte de La Villette pour accès direct au RER E par avenue de Flandre puis itinéraire 54-60.
	Rosa Parks RER – Pierrefitte Stains RER	
165	<i>Porte de Champerret – Asnières Jean Mermoz</i>	Remplace 93 entre Champerret et Etoile. Prolongement au terminus T1 – métro 13
	Etoile – Gennevilliers Les Courtilles	
169	Hôpital Pompidou – Pont de Sèvres	inchangé
191	<i>Porte de Vanves – Clamart place du Garde</i>	Prolongement par itinéraire 95 et 88
	Denfert Rochereau – Clamart place du Garde	
193	Porte de Champerret – Suresnes De Gaulle	Remplace 93
215	<i>Porte de Montreuil – Vincennes RER</i>	Prolongement à Bastille par rue d'Avron, Nation et Faubourg Saint Antoine
	Bastille – Vincennes RER	
224	Gare d'Austerlitz – Centre commercial Pt de Vitry	Remplace 24 prolongé par 103 et 172
302	Gare du Nord – La Courneuve Six Routes	inchangé
325	<i>Bibliothèque F. Mitterrand – Château de Vincennes</i>	En appui au 83 entre Italie et Tolbiac
	Place d'Italie – Château de Vincennes	
341	Etoile – Porte de Clignancourt	inchangé
373	Pont de Neuilly – Nanterre Préfecture	Par itinéraire du 73 prolongé depuis Charlebourg par 163

Ancien itinéraire

Nouvel itinéraire

00 Ligne inchangée

00 Ligne modifiée

00 Ligne créée

00 Ligne supprimée