

Le grand chambardement des bus parisiens

— Presque inchangé depuis les années 1950, le réseau de bus connaîtra un bouleversement le 20 avril avec une modification des deux tiers de ses lignes intra-muros.

— Des changements motivés par les évolutions urbanistiques et démographiques de la capitale et de sa banlieue.

Certains ont connu les bus à plate-forme arrière et gardent parfois un souvenir nostalgique de ces véhicules, disparus à Paris au début des années 1970. Mais si les engins ont évolué au fil du temps, c'est beaucoup moins le cas du réseau de bus : le maillage dans Paris et sa petite couronne n'a presque pas bougé depuis les années 1950, selon Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports publics dans la région. Ou à la marge, avec quelques prolongations ou de petites modifications d'itinéraires çà et là.

C'est dire la révolution qui se prépare pour le 20 avril (pendant le week-end de Pâques) et qu'a dévoilée, jeudi 7 février, Valérie Pécresse, présidente LR de la région et d'Île-de-France Mobilités. Une cinquantaine de lignes, soit les trois quarts qui irriguent la capitale et sa proche périphérie, vont subir des modifications. Certaines vont être prolongées, d'autres vont connaître des changements d'itinéraires, par exemple pour diminuer les doublons sur certains axes.

Le basculement aura lieu en une seule nuit, celle du 19 au 20 avril.

De manière plus radicale, trois lignes vont même être supprimées en tant que telles : la 53 (Opéra-Pont de Levallois), 65 (Porte de la Chapelle-Gare de Lyon) et 81 (Châtelet-Porte de Saint-Ouen). Elles fusionneront avec d'autres lignes aux itinéraires proches et dont la modification devrait permettre de desservir peu ou prou les mêmes quartiers qu'auparavant.

Plus encore, les Parisiens vont découvrir cinq nouvelles lignes. La 25 reliera la Bibliothèque François-



La nouvelle cartographie du réseau de bus parisiens devrait mieux répondre aux besoins des usagers. Alexis/IP3 Press/MAXPPP

Mitterrand à Vitry, la 45 la place de la Concorde à Aubervilliers-Saint-Denis, la 59 Clamart à place d'Italie, la 71 porte de la Villette à Bibliothèque François-Mitterrand et enfin la 77 Joinville-le-Pont à la Gare de Lyon.

Pour pimenter ce défi, le basculement aura lieu en une seule nuit, celle du 19 au 20 avril. Les préparatifs sont déjà visibles dans les rues parisiennes avec leurs innombrables chantiers de voirie pour réaliser les aménagements nécessaires.

Près de 15 millions d'euros, dont 70 % financés par Île-de-France Mobilités et 30 % par la Ville de Paris, y ont été consacrés. L'autorité organisatrice va mettre en outre 40 millions d'euros supplémentaires, notamment pour renforcer l'offre. La RATP va d'ailleurs recruter 700 conducteurs supplémentaires en rapport avec 110 bus supplémentaires.

Ce chantier a 3 ans. Les lignes, les itinéraires et les arrêts (4 000 concernés) ont été observés un par un à la loupe : « Un travail de dentelle », explique-t-on à Île-de-

France Mobilités où, malgré les campagnes de communication à venir et les 10 000 agents de la RATP mobilisés le matin du nouveau service, l'on s'attend à des protestations.

Pourquoi alors se lancer dans une telle démarche ? Parce que le réseau ne correspond plus à la démographie et à l'urbanisme parisiens et donc aux besoins des usagers, selon les promoteurs du changement. Quand certaines lignes sont pléthore dans le centre

repères

350 lignes de bus en région parisienne

350 lignes. C'est le nombre de lignes de bus exploitées par la RATP en région parisienne. La flotte est de 4 700 véhicules.

20 à 99. Ce sont les lignes de bus parisiennes. Les numéros de 1 à 19 sont réservés au métro et les lignes à trois chiffres desservent les banlieues. Même

de Paris, et parfois sous-utilisées, la carte des bus montre de larges zones non desservies dans des quartiers périphériques. Des quartiers où il n'y a pas si longtemps, la densité de population était bien moins grande.

« Dans les dernières décennies, Paris et sa petite couronne ont connu de grandes évolutions, souligne Émilie Moreau, pilote des études sociales, sociétales et innovation de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apu). De grandes opéra-

si le système connaît de nombreuses exceptions, cette numérotation obéit à une logique. Le chiffre des dizaines correspond à l'origine de la ligne dans Paris, par exemple 2 pour Opéra et Saint-Lazare et celui des unités à la destination aux portes de la capitale. Comme 8 pour la porte d'Orléans.

2 190 327 personnes habitaient à Paris d'après le recensement au 1^{er} janvier 2016, soit presque 60 000 habitants en moins par rapport à 2011.

tions d'aménagement ont densifié des quartiers autrefois peu habités en créant des zones d'activités et un nouveau parc de logements. C'est par exemple le cas avec Paris Rive gauche, autour de la Bibliothèque François-Mitterrand, dans le 13^e arrondissement, Batignolles dans le 17^e ou Macdonald dans le 19^e. »

Selon cette spécialiste, on considère encore que 10 % de la superficie de Paris est en projet d'aménagements. « Alors que Paris est l'une des villes les plus denses d'Europe – sinon la plus dense par rapport à sa superficie –, on voit qu'au cours des dernières années la population a tendance à baisser dans son centre et à augmenter dans les quartiers périphériques », ajoute Émilie Moreau.

Une situation imputable notamment à la fréquentation touristique des quartiers du cœur de la capitale. Mais aussi au fait que les logements plus grands ou plus adaptés dans les quartiers périphériques attirent davantage les familles. Des évolutions que les bus parisiens s'efforcent de rattraper. Michel Waitrop