

Juin 2021

## Restructuration du réseau de bus avec l'arrivée de la ligne 4 du métro à Bagneux

### Avis sur le projet présenté par IDFM en avril 2021

Tout d'abord, nous nous réjouissons de l'arrivée du métro à Bagneux fin 2021, projet engagé depuis plus de 20 ans dont l'aboutissement a été laborieux.

Nous approuvons le maintien du tracé inchangé de la ligne 128 et la réassociation de l'itinéraire de la ligne 162 pour desservir la station Bagneux Lucie Aubrac dans les 2 sens. Nous prenons acte de l'impossibilité de modifier le tracé de la ligne 187 à ce stade.

En revanche, nous émettons un **avis défavorable** à la limitation de la ligne 197 à Bagneux Lucie Aubrac, comme l'ont exprimé de nombreuses collectivités, pour les raisons suivantes :

Le bus est complémentaire du métro et du RER car il assure une desserte plus fine. Dans Paris, les lignes B, 4 et 38 sont très proches et ont chacune une forte fréquentation.

L'axe de la RD920, qui ne sera pas directement desservi par le métro, est un secteur en forte densification, notamment sur le tronçon Bagneux / Paris. Il ne faut donc pas raisonner uniquement sur le volume d'usagers actuels. Le réseau cible doit être en capacité d'accueillir de nouveaux usagers issus à la fois de la densification et du report modal.

Pour les trajets actuellement réalisés sur la ligne 197 de / vers la porte d'Orléans, le gain de temps de trajet aux heures de pointe apparaît limité et se ferait au prix d'une rupture de charge. Aux heures creuses, étant donné que le trajet Grange Ory / porte d'Orléans se fait généralement en moins de 10 minutes, le gain de temps serait nul, mais avec une correspondance imposée rendant le trajet moins attractif, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. De plus, compte-tenu des gros travaux à proximité du terminus du métro qui dureront encore plusieurs années, la correspondance métro / bus sera médiocre.

Pour les trajets actuellement réalisés sur la ligne 197 de / vers les arrêts intermédiaires situés dans sa partie nord, par exemple la Vache Noire, la correspondance imposée à Grange Ory se traduirait nécessairement par une **perte de temps qui pourrait atteindre 10 minutes par trajet**, voire davantage à certaines heures, la RATP n'étant pas en mesure de garantir une synchronisation entre

les lignes 197 et 187. Cette perte de temps concernerait près de 2000 personnes par jour selon les données de la RATP.

Si l'offre bus entre le secteur Bagneux / Grange Ory et Paris se révélait vraiment surcapacitaire, nous préconisons de gérer cette situation uniquement par la limitation de certaines courses de la ligne 187 à Bagneux Lucie Aubrac, dès que cela sera techniquement possible au niveau de la voirie.

Concernant le souhait de la ville de Paris de limiter les terminus de bus à Porte d'Orléans, il nous semble contradictoire avec sa volonté légitime de réduire le trafic automobile. En outre, on peut envisager de prolonger une ligne de banlieue à Denfert-Rochereau pour faciliter les liens Paris / banlieue (seule la ligne 68 franchit la porte d'Orléans actuellement).

Enfin, nous sommes soucieux comme IDFM de la bonne gestion des fonds publics mais nous souhaitons savoir quel serait l'économie réalisée par la coupure de la ligne 197 et pensons que nous pourrions proposer des économies plus pertinentes ailleurs.

Après 2021, nous souhaitons que soient créées les lignes D1 et D3 envisagées, sans attendre la ligne 15 sud dont la mise en service risque d'être encore repoussée :

- ligne D1 depuis Robinson jusqu'à la station Barbara, par exemple en prolongeant la ligne 595
- ligne D3 depuis Les Ardoines jusqu'à la station Bagneux Lucie Aubrac en proposant une desserte en rocade complémentaire aux lignes existantes.

\* \* \*