

# PARTAGE DE LA VOIRIE: QUELLE PLACE POUR LES BUS?

SYNTHÈSE DU PETIT DÉJEUNER

DÉCIDEURS-CHERCHEURS DU 16 FÉVRIER 2022



JUIN 2022

30.21.04



[institutparisregion.fr](http://institutparisregion.fr)

**Cette synthèse présente les principaux enseignements du petit déjeuner  
« Partage de la voirie : quelle place pour les bus ? »**

Elle s'inscrit dans le thème transversal des petits déjeuners décideurs-chercheurs 2021-2022  
Inventons nos futurs :

- Transfert des pratiques environnementales : entre maison et bureau (10-09-2021)
- L'autonomie énergétique dans l'aménagement urbain : du concept à l'action (13-01-2022)
- Partage de la voirie : quelle place pour les bus ? (16-02-2022)



**Retrouvez les ressources documentaires (podcast, diaporamas, bibliographie, etc.)  
sur le site de L'Institut Paris Region:**

**[https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/transport-publics/partage-de-la-voirie-  
quelle-place-pour-les-bus/](https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/transport-publics/partage-de-la-voirie-quelle-place-pour-les-bus/)**

Directeur général : Fouad AWADA  
Synthèse rédigée par Élie GUITTON, spécialiste mobilité,  
Département Mobilité et Transports de L'Institut Paris Region.  
Coordination : Brigitte GUIGOU  
n° d'ordonnement : 30.21.04

Crédit photo de couverture : Ioan Panaite

# PARTAGE DE LA VOIRIE : QUELLE PLACE POUR LES BUS ?

La vitesse commerciale des bus à Paris se dégrade depuis plusieurs années. Dans un contexte d'espace urbain contraint, la politique déjà ancienne de partage de la voirie a donné davantage de place aux modes actifs au détriment des modes motorisés (automobiles, motos, scooters et bus). La pandémie de Covid-19 qui a bousculé les pratiques de déplacements des Franciliens a depuis renforcé la mise en œuvre de cette politique de partage de la voirie en faveur du vélo. Néanmoins, la volonté d'apaiser les villes est une tendance de fond et la crise sanitaire n'a été qu'un accélérateur du développement des modes actifs.

Ce petit déjeuner décideurs-chercheurs s'intéressera à la place des bus dans le partage de la voirie. Comment, sur quels principes et quels compromis, le bus a-t-il trouvé sa place dans la circulation parisienne entre le début du XX<sup>e</sup> siècle et aujourd'hui? Pourquoi et comment cette place a-t-elle évolué? Peut-on abaisser la vitesse de circulation des voitures, développer la marche et le vélo tout en maintenant un service public de bus performant? Quelle place attribuer à ce mode de déplacement historique et quels nouveaux compromis construire à l'échelle de la métropole?

Pour en débattre nous croiserons différents points de vue : historique et contemporain, opérationnel et académique, francilien et européen.

## PROGRAMME DU 16 FÉVRIER 2022 (EN WEBINAIRE)

### **9h00: OUVERTURE**

**Dany NGUYEN LUONG**, directeur du Département Mobilité et Transports de L'Institut Paris Region

- **Introduction :**  
**Élie GUITTON**, spécialiste mobilité, Département Mobilités et Transports de L'Institut Paris Region
- **Organisation et animation :**  
**Brigitte GUIGOU**, responsable partenariat recherche à L'Institut Paris Region

### **9h30 - 10h30: INTERVENTIONS ET QUESTIONS/RÉPONSES**

- **Arnaud PASSALACQUA**, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme, École d'Urbanisme de Paris
- **Pierre CHAISE**, responsable de discipline Ingénierie de Circulation et Aménagement Urbain au département « Études générales, Développement et Territoires », RATP
- **Marie THIBAUT DE MAISIÈRES**, porte-parole de la Ministre de la Mobilité de la région de Bruxelles-Capitale

# PARTAGE DE LA VOIRIE : QUELLE PLACE POUR LES BUS ?

## Ouverture

**Dany NGUYEN LUONG,**  
*directeur du Département Mobilité et Transports  
de L'Institut Paris Region*

Dans le partage de la voirie, les projecteurs se braquent essentiellement sur la place des vélos par rapport aux véhicules particuliers, sur la place des piétons, sur la gêne occasionnée par les taxis, véhicule de tourisme avec chauffeur (VTC) et véhicule utilitaire léger (VUL). Peut-être ne parle-t-on pas assez des bus, mode massifié par excellence et de plus en plus écologique (électrique, Gaz naturel de ville) ? C'est pourquoi ce petit déjeuner décideurs-chercheurs qui s'intéressera à la place des bus dans le partage de la voirie, est intéressant.

**Brigitte GUIGOU,**  
*responsable partenariat recherche,  
L'Institut Paris Region*

Quelles sont les tendances d'évolution récentes en Île-de-France et à Paris en termes de mobilité ? Quelle place des bus ?

**Élie GUITTON,**  
*spécialiste mobilité, Département Mobilité  
et Transports de L'Institut Paris Region*

En Île-de-France, le nombre total de déplacements a augmenté entre 2010 et 2018, en lien avec l'augmentation de la population<sup>1</sup>. La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens (en hausse) suivi de la voiture (en baisse) et des transports collectifs (en hausse).

Un nombre très important de déplacements sont réalisés en transports collectifs dans Paris, mais cela ne représente qu'un déplacement sur quatre. Parmi ceux-ci, 12 % impliquent un déplacement en bus. Pour les déplacements vers Paris, plus on s'éloigne de la capitale plus on utilise les transports collectifs (deux tiers depuis la petite couronne et trois quarts depuis la grande couronne).

En Île-de-France, parmi les déplacements en transports collectifs, ce sont les déplacements en tramway et en bus qui ont le plus progressé, notamment grâce à l'augmentation de l'offre (nouvelles lignes de tramway et Grand Paris des Bus).

Dans Paris, entre 2010 et 2018, l'usage des modes motorisés individuels est en baisse, la marche et les transports collectifs en hausse. Le vélo verra

son « explosion » surtout à partir de 2020 avec la pandémie de Covid-19.

En ce qui concerne les bus dans Paris, la vitesse commerciale est de 9 km/h alors que la vitesse théorique pourrait être de 14 km/h, ce qui est lié à de nombreux arrêts intempestifs<sup>2</sup>.

Dans Paris, un déplacement en bus sur deux est réalisé uniquement en bus. Un usager sur deux est un actif occupé.

D'autre part, plus de 50 % de l'espace de voirie à Paris est dédié à la voiture, que ce soit pour la circulation ou le stationnement. Et pourtant, les déplacements dans Paris ne sont réalisés qu'à hauteur de 8 % en voiture ou à moto (12 % en 2010) et seuls 36 % des ménages parisiens sont motorisés (45 % en 2010).

**B.G.**

Quelles ont été, depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, les modalités de partage de la voirie parisienne ? Quelle place le bus y a-t-il occupé ?

**Arnaud PASSALACQUA,**  
*professeur en aménagement de l'espace  
et urbanisme, École d'urbanisme de Paris*

À Paris la séparation des flux entre les différents modes émerge bien avant l'automobile. Au XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'haussmannisation, il y a un partage entre la chaussée et le trottoir, une distinction entre le monde du cheval et celui des piétons, alors que les circulations sont régulées par des agents. L'arrivée de l'omnibus, qui s'arrête sur la chaussée et provoque des attroupements sur les trottoirs, crée des premières perturbations. Les premiers tramways, qui se déploient à la fin du XIX<sup>e</sup> -début XX<sup>e</sup>, ajoutent des difficultés avec leur insertion au milieu de la chaussée. À l'arrivée de l'automobile, dans les années 1920 et 1930, les tramways sont accusés de gêner la circulation et les lignes sont fermées une à une. Au moment de la motorisation des omnibus à la Belle Époque, de nouveaux modes de partage de voirie, notamment verticaux, avaient été imaginés, mais sont restés à l'état de projet ou de fantasmes. L'autobus qui s'est substitué au tramway s'enlise alors dans la circulation automobile en forte croissance et son image se dégrade.

1. Source : EGT 2010 et résultats partiels 2018, Île-de-France Mobilités – OMNIL – DRIEAT.

2. Grand Paris des bus - Un premier bilan au fil de l'actualité, AUT - FNAUT-IDF 2020-2021.

Pour sortir de cet enlèvement à la fois symbolique et matériel du bus, Paris est l'une des premières villes en Europe, en 1964, à se doter de couloirs bus. L'objet, qui était revendiqué par la RATP depuis longtemps, a été techniquement et institutionnellement difficile à mettre en œuvre mais a fait gagner beaucoup de fiabilité et de régularité au bus, notamment en heure de pointe du soir. Les vitesses commerciales qui étaient en chute libre depuis les années 1950 se sont stabilisées à Paris et en banlieue. Les taxis obtiennent ensuite rapidement le droit d'y circuler. Mais ce n'est qu'en 1996, après les grèves des transports de 1995, que les vélos auront aussi l'autorisation de circuler dans les couloirs bus. Taxis et vélos participeront à la légitimation des couloirs bus, désormais partagés.

« L'OBJECTIF N'EST PEUT-ÊTRE PAS D'ALLER PLUS VITE MAIS D'AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ. IL FAUT ASSUMER LA FAIBLE VITESSE EN VILLE POUR ASSURER UNE MEILLEURE COHABITATION. »

Ainsi, le bus, mode de déplacement léger et assez artisanal, a trouvé son infrastructure. Les lignes éparées forment désormais un réseau et l'expression *métro de surface* apparaît dans les années 1970. Le bus parisien restera cependant un mode secondaire, dominé par la concurrence du métro, dont les distances inter-stations sont très faibles (autour de 500 m) dans la capitale. On peut parler alors d'une haussmannisation du réseau d'autobus, qui passe d'un réseau extrêmement capillaire à un réseau très réticulaire, tendu par les voies équipées en couloirs.

L'avenir est-il alors à la séparation totale de la voirie, avec des bus circulant uniquement en site propre à la manière des tramways français ? Lorsque l'omnibus se motorise, ce mode de déplacement qui était



« Paris - Voie bus contre-sens : boulevard Saint Germain », années soixante. © L'Institut Paris Region

conçu sans infrastructure, voire sans arrêt, s'apparente de plus en plus au tramway, occupe davantage d'espace et perd de sa souplesse.

En banlieue en revanche, où l'offre de transport ferré est plus limitée et le tissu urbain moins dense, le bus est souvent le mode de transport collectif principal.

#### B.G.

À Paris et en banlieue, quel partage de la voirie, quelle place des bus et quel rôle de la RATP ?

Pierre CHAISE, responsable de discipline Ingénierie de Circulation et Aménagement Urbain au département « Études générales, Développement et Territoires », RATP

Dans les années 1990, deux concepts émergent :

- celui de ligne de bus en site propre, qui répond à l'impératif de performance,
- et celui du partage de la voirie, qui répond au besoin de conciliation local des usages.

Pour répondre aux besoins de liaisons de banlieue à banlieue, le Trans-Val-de-Marne (TVM) est inauguré en 1993, un an après le retour du tramway en Île-de-France. Le TZEN 1 et le bus 393 seront les deuxième et troisième grandes lignes de bus en site propre, ou bus à haut niveau de service, de banlieue. TVM et ligne 393 témoignent de l'émergence du concept de corridor bus et d'une volonté de traitement de la totalité du parcours d'une ligne de bus à fort trafic dans un souci d'amélioration de la performance commerciale et de la capacité du transport en commun. L'aménagement routier, le site propre et les circulations en modes doux sont alors pensés conjointement mais séparément. Parallèlement, l'espace est aménagé de manière soignée. Entre 2001 et 2014, une nouvelle aire du partage de la voirie s'ouvre à Paris, avec 190 km de couloirs de bus dont 161 ouverts au vélo. Des idées nouvelles voient le jour à Nantes, à Lyon ou en Île-de-France : bande d'arrêt d'urgence ouverte aux bus sur autoroute, voies bus affectées au stationnement la nuit, voies réversibles, voies de covoiturage, etc.

En 2014 le Schéma Directeur des Voies Réservées sur autoroutes, dont certaines bénéficient aux lignes RATP, est créé par la Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF) et cofinancé par la région Île-de-France. Sur l'A1, l'A6a, l'A10, l'A12 et la N118, plusieurs configurations voient le jour : voie de gauche ou de droite, affectation dynamique, ouverture aux bus, taxis, covoiturage, etc.

Aujourd'hui, le concept de corridor, qui bénéficie à plusieurs lignes de bus sur des sections de voies spécialement aménagées, se développe en Île-de-France parallèlement au concept de BHNS, Bus à Haut Niveau de Service. Plusieurs projets de

corridors bus sont en cours, notamment Altival et la liaison bus des Bords de Marne entre Fontenay-sous-Bois et Chelles, dans le Val-de-Marne, ainsi que la liaison Entre Seine qui reliera Argenteuil et Corneilles-en-Parisis, dans le Val d'Oise et les Yvelines.

« LE PARTAGE DE VOIRIE TEND  
À AUGMENTER LES CONTRAINTES  
D'EXPLOITATION, DE PERFORMANCE  
ET DE SÉCURITÉ DES LIGNES DE BUS  
MAIS IL CRÉE DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS  
DANS CES TROIS DOMAINES ».

À Paris ont aussi été mis en place des aménagements innovants, qui visent à préserver l'attractivité du transport en commun sur les axes aménagés en faveur des modes actifs. C'est le cas, par exemple, de la Zone piétons-vélos-bus de Saint-Paul dans la rue Saint-Antoine (Paris, IV<sup>e</sup> arrondissement) et d'un sens alterné pour les bus par feux de circulation dans la rue de Charonne (Paris, XI<sup>e</sup> arrondissement), destiné à maintenir la circulation des bus dans les deux sens à la suite d'un élargissement de trottoir. Le résultat est une performance conservée et une image positive pour le bus. L'expérience montre que la régularité d'une ligne de bus dépend de nombreux facteurs, dont les conditions de circulation et le temps des échanges voyageurs (montées et descentes des voyageurs). Parmi les facteurs de réussite des projets, il y a la durée du partenariat entre la RATP et la Ville de Paris. C'est ce partenariat dans la durée qui a permis la coordination des carrefours à feux afin de faciliter le passage des bus, ou un programme de vidéo-verbalisation avec la Ville de Paris et la Préfecture de police qui contribue à mieux faire respecter les couloirs bus.



« Zone piétonne de Saint-Paul - aménagement piétons-vélos-bus de la rue Saint-Antoine, à Paris ». © Pierre Chaise

## B.G.

Quelles sont les orientations du Gouvernement de la région Bruxelles-Capitale en matière de partage de la voirie ?

## Marie THIBAUT DE MAISIÈRES,

*porte-parole de la Ministre de la Mobilité  
de la région de Bruxelles-Capitale*

Historiquement Bruxelles est une ville de tramway où l'histoire du partage de la voirie est différente de ce qu'elle a été à Paris. La forte augmentation du trafic automobile à partir des années 1950 a conduit à installer des trottoirs et a aussi contribué à « engluier » les transports en commun. La réponse, dans les années 1960-1970, a été d'enterrer les transports en commun et de construire un métro. La première ligne a été construite en 1976, la 3<sup>e</sup> ligne est en construction en 2022 mais c'est un projet coûteux car la ville est construite sur des marécages. Il y a donc des limites au développement du métro.

« À BRUXELLES, DANS CERTAINES  
NOUVELLES ZONES PIÉTONNES,  
ON OBSERVE UNE TRÈS BONNE COHABITATION  
PIÉTONS-BUS ALORS QU'IL EST TRÈS  
DIFFICILE D'AVOIR UNE TRÈS BONNE  
COHABITATION VOITURES-BUS, EN RAISON  
DE LA CONGESTION QUI FINIT TOUJOURS  
PAR ENGLUER LE TRANSPORT PUBLIC ».

Aujourd'hui, 70 % de l'espace est occupé par la voiture, il y a beaucoup plus de stationnement en voirie que dans d'autres capitales européennes. Le défi pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est alors de récupérer de l'espace en surface sur l'espace actuellement accordé à la voiture pour l'ensemble des modes, dont les transports publics, qui bénéficient d'une très bonne image. Pour cela, la Région (1,2 million d'habitants) a adopté en 2021 le plan de mobilité 2020-2030 GOODMOVE. Ce plan a été adopté après une large concertation (habitants, régions, municipalités, transporteurs publics, lobbies, associations, activistes, écoles, etc.),

Il promet :

- Une hiérarchisation des modes : le piéton est prioritaire par rapport au vélo, qui est prioritaire par rapport au transport public, puis aux véhicules partagés puis aux véhicules privés. Chaque rénovation de voirie ou plan de circulation doit se baser sur cette hiérarchie.
- La spécialisation des voiries par mode. Pour chaque mode des itinéraires sont créés. Comme à Paris, la ville est passée à 30 km/h (50 km/h sur les grands axes). La vitesse moyenne mesurée a

diminué de 10 %, et le nombre de morts a diminué presque de moitié.

Le plan comprend aussi :

- La création de 50 quartiers apaisés reliés par des boulevards intermodaux que les voitures ne peuvent traverser. Cela améliore la sécurité, le calme, la marchabilité, qui sont nécessaires à une bonne accessibilité des transports collectifs.
- Des projets « Avanti » : poussés par la STIB, la société des transports publics bruxellois. Dans des secteurs de ralentissement, la STIB réalise des aménagements de façade à façade dans l'objectif d'améliorer la vitesse des transports publics, l'accessibilité des PMR, le principe de hiérarchisation des modes et la qualité des espaces publics. Par exemple, enlever du stationnement permet de faire d'autres choses : de la livraison, du verdissement, etc.

Parmi les conditions de réussite des projets, il faut un dialogue permanent entre les différents échelons territoriaux : le tram, le bus et le métro gérés par la région, la voirie par la région et les communes, et le train par l'État. Le plan est en cours, il y a des obstacles mais il avance.



**Projet de rénovation de voirie menée par la société de transport public bruxelloise. © STIB**

## QUELQUES RÉFÉRENCES

### Arnaud Passalacqua

- « La bataille de la route », Descartes & Cie, 2010.
- « L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970 », 2009 <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/ARCHITECTURE/tel-02011447v1>
- « Séparer ou périr : conception et pratique du couloir réservé à Paris (1960-1975) », 2008. [https://www.persee.fr/doc/mefr\\_1123-9891\\_2008\\_num\\_120\\_1\\_10508](https://www.persee.fr/doc/mefr_1123-9891_2008_num_120_1_10508)
- « Le trottoir, espace partagé ? », in Huré (M.), Les Mobilités partagées. Régulation politique et capitalisme urbain, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2019, p. 163.

### Anne Faure

- « La rue, un espace de vie à partager », in L'Institut Paris Region, Les Cahiers n° 178 - Aux actes citoyens ! Quand les initiatives citoyennes bousculent l'action publique, 2021, p. 63.

### L'Institut Paris Region

- « Chroniques de la marche et de l'espace public » <https://www.institutparisregion.fr/les-chroniques-et-dossiers/#.filtre-chroniques-de-la-marche-et-de-l-espace-public>
- « Chroniques de l'urbanisme tactique » <https://www.institutparisregion.fr/les-chroniques-et-dossiers/#.filtre-chroniques-de-l-urbanisme-tactique>
- « Voies réservées sur autoroutes et voies rapides urbaines. Benchmark comparatif entre

cas espagnols, anglais et français », Élie Guitton, 2022.

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/voies-reservees-sur-autoroutes-et-voies-rapides-urbaines/>

- Chronique des confins n°6 : « Après le confinement, quelle stratégie pour les espaces publics métropolitains ? », Paul Lecroart, 2020. <https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/chroniques-des-confins/apres-le-confinement-quelle-strategie-pour-les-espaces-publics-metropolitains/>
- Journée technique « Une voirie pour tous » : « Le développement du vélo en ville : 3 rouages à dégripper », 2018.
- <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/le-developpement-du-velo-en-ville-3-rouages-a-degripper/>

### Cerema

- Partage de la voirie, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-voirie-pour-tous>

### AUT-IDF

- Partage de la voirie, <https://www.aut-idf.org/partage-voirie/>

### Région de Bruxelles-Capitale

- Good Move - Plan régional de mobilité 2020-2030, 2021 <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>



**L'INSTITUT PARIS REGION**  
EST UNE ASSOCIATION LOI DE 1901

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49