Bus de tourisme: la fin de l'anarchie?

Le ménage va-t-il être fait dans la jungle des bus de tourisme parisiens? Le succès de ces bus à étage, au toit ouvert, au concept «hop-on hop-off» (montée et descente libres à des arrêts fixes) parmi les millions de visiteurs de la capitale ne se dément pas.

Pendant plusieurs années, le secteur «juteux » n'a pas été régulé jusqu'à ce qu'un des opérateurs historiques demandent une extension de ligne à l'ex-STIF qui bottait jusque-là en touche. La société a saisi la justice en 2013 et, cinq ans plus tard (la justice administrative est lente), le 18 juin dernier, par arrêt n°408195 le Conseil d'Etat déclarait Ile-de-France Mobilités autorité compétente sur ce sujet. La Ville de Paris revendique au moins un droit de regard, les bus circulant sur son périmètre.

Depuis plusieurs années, les problèmes se sont multipliés, arrêts intempestifs dans des endroits non autorisés, concurrence entre plusieurs opérateurs, sur fond de pollution et de saturation du trafic…

Quatre opérateurs exploitent actuellement les lignes à Paris. Les deux acteurs historiques, Les Cars Rouges (groupe Big Bus Tour) et Open Tour Paris (filiale RATP), disposent depuis une vingtaine d'années d'autorisations administratives et deux nouveaux entrants, City Sightseeing et Foxity, qui, depuis cinq à six ans, exploitent les lignes sans autorisation.

Avant l'été, un appel à projets va être lancé par Ile-de-France Mobilités (IdFM, ex-STIF), pour mieux réguler d'ici à septembre les opérateurs de bus de tourisme ainsi que l'ensemble des lignes régulières privés (les quatre lignes de bus directes jusqu'à Roissy-CDG par exemple et la ligne Tour Eiffel-Château de Versailles).

L'autorité organisatrice des transports, qui un temps avait suspendu le projet, a voté le texte lors d'un conseil d'administration mercredi 17 avril. Après des discussions ardues la Ville de Paris a obtenu la nécessité d'un avis conforme des gestionnaires de voirie sur l'emplacement des arrêts de bus touristiques.

Pour obtenir l'attribution des lignes, les opérateurs devront respecter un cahier des charges ciblant des critères bien précis: accélérer le passage en bus propres 100% électrique, réduire la durée des arrêts pour réduire les nuisances, pousser la qualité des services (conducteurs parlant anglais), respecter les zones de stationnement prédéfinies, prendre seulement les couloirs de bus autorisés selon les endroits.

Qui sera chargé du contrôle après l’attribution mystère… On peut cependant craindre que le plan de la région ait pour conséquence indirecte de pousser vers la sortie les opérateurs les plus fragiles.

Deux doctrines s’opposent, Laurent Probst, directeur général d'Ile-de-France Mobilités, se dit favorable à ce que le système se développe en dehors du périmètre parisien, vers des sites comme Versailles, Auvers-sur-Oise, Fontainebleau par exemple, alors que Jean-François Martins, adjoint au tourisme à la mairie brandit plutôt la priorité de la santé. Le développement de quelques opérateurs est-il plus important que l'intérêt des habitants et la qualité de l'air?

En outre, la Ville craint l'arrivée de nombreux prestataires internationaux qui s'étaient jusqu'ici tenus hors du marché parisien compte tenu du flou juridique des dernières années. Au vu des tentatives des opérateurs de vélos ou de trottinettes de saturer le marché à tout prix l’exécutif municipal ne croit pas à l'autorégulation.

De leur côté, les opérateurs historiques réclament plus de clarté. Il est important pour eux d'avoir un interlocuteur en cas de demande d'extension de ligne ou de modification