



La ligne 91, six ans après le lancement du Grand Paris des Bus : Bilan d'exploitation et propositions d'amélioration



La présente étude est une contribution de la FNAUT Ile-de-France aux réflexions et à l'action de la Ville de Paris en matière de mobilité. Son thème a été défini en concertation avec la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD). Elle bénéficie du soutien de la Ville de Paris.

La rédaction de l'étude a été assurée par Jean-Loïc Meudic, vice-président avec le concours de Marc Péliissier, président, et de Michel Babut, vice-président de l'association.

L'iconographie est due à Michel Babut et à Jean-Loïc Meudic. Sauf mention contraire, les clichés ont été pris en avril et mai 2025.

La mise en page a été réalisée par Nina Soto, chargée de communication.

Les auteurs remercient Elisabeth Guillemain et Pauline Ragot (DVD, agence de la mobilité) pour leur accueil et les informations qu'elles leur ont communiquées.

Le présent rapport est téléchargeable en format PDF à partir du site de la FNAUT Ile-de-France : <https://www.aut-idf.org/etudes/>

Sommaire

Introduction.....	4
1. Bus des gares : un projet ambitieux qui faisait déjà l'objet de réserves de la FNAUT IDF avant sa mise en œuvre	4
2. Constats sur le fonctionnement de la ligne après six ans d'exploitation	5
- Une fréquentation contrastée.....	5
- Un tracé présentant plusieurs particularités remarquables qui restent à optimiser.....	7
- Une ligne à fort potentiel (au moins partiellement) constituant une liaison inter-gares accessible...	8
3. « Expérience usagers » : un bilan mitigé.....	9
- De la gare Montparnasse à la gare d'Austerlitz	9
- Montparnasse 2 : « la belle endormie »	12
- De la gare d'Austerlitz à la gare de Lyon.....	15
- De la gare de Lyon à la gare du nord.....	16
4. Accessibilité.....	18
5. Un sondage sur X auprès des usagers (situation au 16 mai 2025).....	18
6. Information des usagers sur le bus dans les gares : IDFM et Gare et Connexions peuvent mieux faire !.....	20
7. Propositions pour optimiser l'exploitation et augmenter l'attrait du « bus des gares »	23
- Tirer les leçons des variations de charge observées sur les différents tronçons en vue d'optimiser l'exploitation :	23
- Deux propositions de modification de la ligne 91	23
- Scinder la ligne 91	23
- Une exploitation mixte.....	23
- Terminus Bercy : « la » solution « miracle » ?.....	24
- Une accessibilité satisfaisante	24
- Une piste cyclable et des trottoirs peu utilisés.....	25
- Un plateau devant la gare peu utilisé	27
- Une desserte des gares de Lyon (et d'Austerlitz) améliorée et celle de la gare de Bercy créée.....	28
- Ligne Montparnasse-Bercy (« 91a »)	28
- Ligne Bercy- gare du Nord (« 91b »)	29
- Disposer d'un matériel adapté à la nature du trafic	29
Conclusion.....	30



Introduction

Dans le cadre du Grand Paris des Bus, opération lancée en avril 2019, la ligne 91 a été présentée comme le « bus des gares ».

Pour ce faire, son parcours entre la Gare Montparnasse et la Place de la Bastille a été prolongé jusqu'à la Gare du Nord en reprenant une partie de la ligne 65 qui reliait la Gare de Lyon à la Porte de la Chapelle. Sa longueur est ainsi passée de 6,4 à 10,4 km. L'idée était de créer une ligne à haut niveau de service bénéficiant de couloirs sur toute sa longueur (dont la section Place du 18 juin 1940 – Les Gobelins bénéficiant de voies physiquement séparées et réservées aux bus, véhicules prioritaires et vélos). La proposition de créer une ligne de tramway n'avait pas été retenue.

Le temps semble venu de faire le point sur le fonctionnement de cette longue ligne.

En effet, plusieurs points majeurs desservis par la ligne ont fait l'objet d'aménagements de voirie (Place de la Bastille) ou de projets plus ou moins avancés (Gare Montparnasse, tripôle Austerlitz-Lyon-Bercy, Gare du Nord) et la RATP, opérateur actuel, dispose du recul nécessaire pour analyser finement le fonctionnement de la ligne.

Bus des gares : un projet ambitieux qui faisait déjà l'objet de réserves de la FNAUT IDF

Dès la phase de concertation, la FNAUT IDF avait fait part de ses réserves sur ce projet :

« L'étude de l'AUT (« Les gares parisiennes, un laboratoire de l'intermodalité ? ») réalisée en novembre 2016, n'a pu que confirmer l'insuffisance des liaisons par autobus entre les gares parisiennes. Or, le projet de Grand Paris des Bus n'améliore pas la situation actuelle :

- prolonger la ligne 91 à la gare du Nord créerait un long tracé en rocade qui serait peu emprunté de bout en bout et qui serait manifestement difficile à réguler. En outre, le confort des usagers munis de bagages ne serait toujours pas amélioré puisque le matériel resterait inchangé. Nous préconisons au contraire de scinder cette ligne en créant deux lignes en correspondance à la gare de Lyon, voire Paris-Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne (ci-après désignée : Bercy) si le 65 la dessert :

- Montparnasse – Bercy (actuel 91 prolongé de gare de Lyon à Bercy),

- Porte de la Chapelle -gare du Nord – Bercy (actuel 65 prolongé de gare de Lyon à Bercy ou à Austerlitz).

- la desserte directe entre les gares Montparnasse et Nord-Est n'est toujours pas assurée alors qu'elle est indispensable (et existait jusqu'en 1995) »,

Constats sur le fonctionnement de la ligne après six ans d'exploitation :

Une fréquentation contrastée :

L'examen des « serpents de charge » (fréquentation de la ligne par section) et nos propres observations sur le terrain permettent de faire les constats suivants :

- Il existe un déséquilibre flagrant entre la fréquentation de la partie sud (Montparnasse – Gare de Lyon) et celle de la partie nord (Gare de Lyon – Gare du Nord) :

Gare Montparnasse TGV2 à Gare du Nord Arrêts principaux	Indice de charge au départ		Gare du Nord à Gare Montparnasse TGV2 Arrêts principaux	Indice de charge au départ
Montparnasse 2 Gare Tgv	24		Gare du Nord	9
Gare Montparnasse	65		Gare de l'Est	15
Observatoire Port Royal	100		République	17
Port Royal Berthollet	91		Bastille	27
Les Gobelins	86		Gare de Lyon Diderot	49
Gare d'Austerlitz	71		Gare d'Austerlitz	68
Gare de Lyon Diderot	31		Les Gobelins	79
Bastille	27		Port Royal Berthollet	100
République	19		Observatoire Port Royal	75
Gare de l'Est	12		Gare Montparnasse	45
Gare du Nord	0		Montparnasse 2 Gare Tgv	0

Source : RATP, comptage exhaustif, heure de point matin, 12 mars 2020

Gare Montparnasse TGV2 à Gare du Nord Arrêts principaux	Indice de charge au départ
Montparnasse 2 Gare Tgv	16
Gare Montparnasse	39
Observatoire Port Royal	96
Port -Royal- Saint-Jacques	100
Port Royal Berthollet	97
Les Gobelins	85
Gare d'Austerlitz	73
Gare de Lyon Diderot	48
Bastille	39
République	39
Gare de l'Est	27
Gare du Nord	0

Gare du Nord à Gare Montparnasse TGV2 Arrêts principaux	Indice de charge au départ
Gare du Nord	3
Gare de l'Est	11
République	21
Bastille	36
Gare de Lyon Diderot	53
Gare d'Austerlitz	66
Les Gobelins	91
Port Royal Berthollet	97
Observatoire Port Royal	97
Campagne-Première	100
Gare Montparnasse	44
Montparnasse 2 Gare Tgv	0

Source : RATP, comptage exhaustif, heure de point soir, 12 mars 2020

La ligne est équipée de bus articulés. Elle remplit à la fois son rôle de « bus des gares » entre Montparnasse et Gare de Lyon et joue un rôle incontournable de desserte autour de la station « Port-Royal » du RER B :

- correspondance aisée avec cette ligne (voire avec la ligne 38 en faveur des habitants du 14e),
- proximité de centres hospitaliers majeurs (Cochin et Port- Royal).

La ligne permet également une bonne desserte du carrefour des Gobelins avec de nombreuses correspondances (ligne 7 du métro, lignes de bus 24 - dans un sens-, 27, 47, 59, 83).

L'usage de la ligne de Montparnasse aux gares de l'est et du nord reste très faible. Le nombre de « franchissants » entre les sections gare du nord – gare de Lyon et gare de Lyon-Montparnasse n'excède pas 15% des usagers de la ligne.

La longueur de la ligne et la succession de points d'arrêt importants obère sa vitesse commerciale qui n'est pas jugée satisfaisante par la RATP. Ce contexte contraint en effet à multiplier les terminus partiels, à la Gare de Lyon (qui est quasiment institutionnalisée), à Austerlitz, République et Gare de l'est, afin d'assurer une régularité satisfaisante.



Entre République et Bastille



Et en sens inverse.



Usagers entre les gares d'Austerlitz et de Lyon

Il faut souligner que le système de priorité aux feux qui avait encore été utilisé durant les jeux Olympiques est actuellement désactivé. Il est urgent que les débats techniques entre la RATP, la ville de Paris et IDFM aboutissent à une conclusion raisonnable.

Un tracé présentant plusieurs particularités remarquables qui restent à optimiser :

- Dans le quartier Montparnasse, le tracé « en raquette » empruntant les rues du départ, l'avenue du Maine, la rue du Commandant Mouchotte, la Place de Catalogne, le pont et la place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon (où se situe le terminus) puis les boulevards Pasteur, de Vaugirard, la rue de l'Arrivée et, enfin la Place du 18 juin 1940 permet à la fois :

- La desserte directe de la gare en évitant aux piétons toute traversée de voies circulées,
- Une desserte fine du quartier.

Il importe de préserver ces caractéristiques dans le cadre du projet de reconfiguration du quartier lancé il y a plusieurs années et en particulier de maintenir l'arrêt Place de Catalogne, actuellement supprimé pendant les travaux de réaménagement de la rue du Commandant Mouchotte. En effet, les serpents de charge évoqués plus haut indiquent que cet arrêt connaît une fréquentation non négligeable aux heures de pointe (indice 42 le matin et 39 le soir).



Arrêt Place de Catalogne, situé devant le siège de Transilien actuellement non desservi jusqu'au 31 décembre 2025 par suite des travaux de requalification de la rue du Commandant Mouchotte qui ont débuté fin 2024.

- Sur tout son parcours, la ligne emprunte des couloirs réservés :

- Tracé axial (unique à Paris) entre les Places du 18 juin 1940 et Port - Royal, disposant d'un couloir partagé avec les cyclistes. Il faut rappeler que cette innovation avait soulevé de vives oppositions des riverains lors de sa création qui redoutaient des traversées accidentogènes. Dans la pratique, aucune difficulté majeure n'est apparue sous réserve évidemment du respect de la signalisation lumineuse par les piétons et de l'acceptation d'une traversée du boulevard en deux temps.
- Tracé latéral de Port-Royal à la Gare d'Austerlitz avec également un couloir partagé.

Toutefois, la largeur de ces couloirs ne permet pas une cohabitation sereine avec les cyclistes, voire se révèle accidentogène en cas de croisement de bus.



Boulevard du Montparnasse : un cycliste tente de passer entre deux bus contraignant le machiniste à se déporter à droite pour éviter l'accident



Croisement de bus Boulevard du Montparnasse au niveau de l'arrêt Vavin

- Il faut rappeler qu'à l'occasion de l'étude du projet de Grand Paris des Bus en 2018, la création d'un site propre axial sur le Boulevard Beaumarchais avait été envisagée afin d'améliorer la performance de la ligne.

Le passage de l'une à l'autre configuration ne pose pas de problème particulier (sous réserve, encore une fois, du respect des feux par les usagers, cyclistes en particulier).

- Sur la partie nord, la ligne dispose de couloirs réservés « étroits » qui imposent une certaine vigilance aux machinistes et peuvent conduire à des difficultés de circulation dans le cas où les autres véhicules ne respectent pas leur file ou sont mal garés. Il faut rappeler que sur le boulevard Magenta, les cyclistes disposent de pistes étroites sur trottoir signalées par un revêtement de couleur verte. Compte tenu de leur forte fréquentation, ces pistes sont contestées pour leur inconfort et les conflits d'usage entre cyclistes et piétons.

Une ligne à fort potentiel constituant une liaison inter-gares accessible :

Le 91 et d'autres bus suppléent le manque de qualité des liaisons entre certaines gares parisiennes par le métro :

Par le métro, depuis Montparnasse :

- En direction de la gare Saint-Lazare l'emprunt de la ligne 13 est relativement aisé,
- En direction des gares du nord et de l'est le cheminement est assez long et pénible (nombreux escaliers) pour rejoindre la station de la ligne 4 située sous la place du 18 juin 1940,
- En direction de la gare de Bercy, l'accès à la ligne 6 est aisé.
- En direction de la gare de Lyon ou de la gare d'Austerlitz, une correspondance est nécessaire avec un cheminement long à Montparnasse et des escaliers dans les trois gares.

Entre Lyon/Bercy et Est, Nord, Saint Lazare :

- La ligne 14 (accessible) assure une très bonne liaison avec Saint Lazare

Si la situation semble assez satisfaisante sur le papier, il n'en est pas toujours de même sur le terrain comme nous l'avions décrit dans le rapport rédigé en 2016 pour la DVD. En effet, le nombre de marches à gravir ou à descendre est en effet parfois impressionnant et, en tout cas, peu compatible avec le port de bagages .

Par le bus :

- De Montparnasse à Nord et Est par le 39
- De Montparnasse à Saint-Lazare par le 94, depuis Lyon vers Nord et Est, le 91 (ex 65)
- Bercy n'est reliée qu'aux gares de Lyon et d'Austerlitz par le 24.

Dans ce contexte, le projet de créer un « bus des gares » a été évoqué, tout en laissant Bercy à l'écart.

La ligne 91 figure dans les dix lignes les plus fréquentées du réseau de bus intramuros. En 2023, la moyenne journalière du nombre d'usagers la fréquentant (de mardi à vendredi, sauf juillet, août et vacances scolaires) s'établit à 20 743 (contre 23 634 en 2022¹), soit une baisse de 12%. Il faut rappeler à ce sujet que le document de concertation édité par la Ville de Paris en 2017 faisait état d'une prévision de trafic journalier de 36 000 voyageurs.

¹Le bilan des déplacements en 2023 à Paris, Ville de Paris, L'observatoire parisien des mobilités, p 13

3. « Expérience usagers » : un bilan mitigé

Pour faciliter l'analyse, nous avons scindé la ligne en 3 tronçons :

- Gare Montparnasse – Gare d'Austerlitz
- Gare d'Austerlitz – Gare de Lyon
- Gare de Lyon – Gare du Nord

De la gare Montparnasse à la gare d'Austerlitz :

Comme indiqué plus haut, le tracé « en raquette » de la ligne permet de desservir de façon optimale la gare Montparnasse et les activités, notamment commerciales et de loisir de son environnement.

Tous les arrêts permettent ainsi un accès au bus sans avoir à traverser la chaussée.

Cependant, plusieurs réserves doivent être faites :

Le terminus côté Montparnasse 2, aménagé sur le Pont des Cinq Martyrs du lycée Buffon mériterait d'être reconfiguré. En effet, si la place disponible permet le stationnement aisé de plusieurs bus articulés, l'ordre des départs ne suit pas une logique évidente et, de ce fait, contraint fréquemment les usagers à descendre sur la chaussée pour monter dans la première voiture au départ. En outre, le stationnement en double

file gêne fréquemment le bus 88 qui ne peut desservir correctement son arrêt situé au même endroit. La FNAUT IDF a régulièrement connaissance de cas où les bus 88 doivent s'arrêter sur la voie circulée, mettant ainsi les usagers en danger.

Cette situation anormale, qui perdure depuis plusieurs années, est parfaitement identifiée par les parties intéressées (IDFM, RATP, Ville de Paris) mais il semble que Gare et Connexions, qui a la responsabilité de l'infrastructure de l'ouvrage émette des réserves sur la nature des travaux à entreprendre. Il nous semble cependant que des aménagements légers n'affectant pas en tout cas l'infrastructure (marquage au sol), déplacement de quelques mètres de l'arrêt du 88) ne sont pas hors de portée.

Témoignage recueilli par la FNAUT IDF dans le cadre de l'opération « témoins de lignes » et réponse de la RATP (janvier 2025) :

Témoignage :

Bus 88 : Montparnasse TGV 2 (dir. Porte d'Auteuil), 18 janvier à 12h43.

La situation dure depuis trop longtemps et n'est pas tenable, c'est un vrai problème de sécurité. Ce bus coquille n° 0556 gêné par le bus 91 n° 5889 récupère ses voyageurs sur la chaussée, dans l'axe de la piste cyclable très fréquentée. De plus cela implique qu'il n'y a aucune accessibilité au bus pour les PMR.

Même si leur arrêt est libre et accessible, désormais la plupart des machinistes de la ligne ne vont plus prendre les usagers à l'arrêt, mais systématiquement à cet endroit.

Réponse :

Depuis 2023, plusieurs rendez-vous ont été pris avec la ville de Paris et IDFM sur ce sujet d'accessibilité et de sécurité.

Des courriers et relances ont été adressés en 2023 et 2024 à ces partenaires pour que soit instruit cette demande d'aménagement.

Plusieurs propositions ont été faites par nous et nos relances n'ont pas encore abouti.

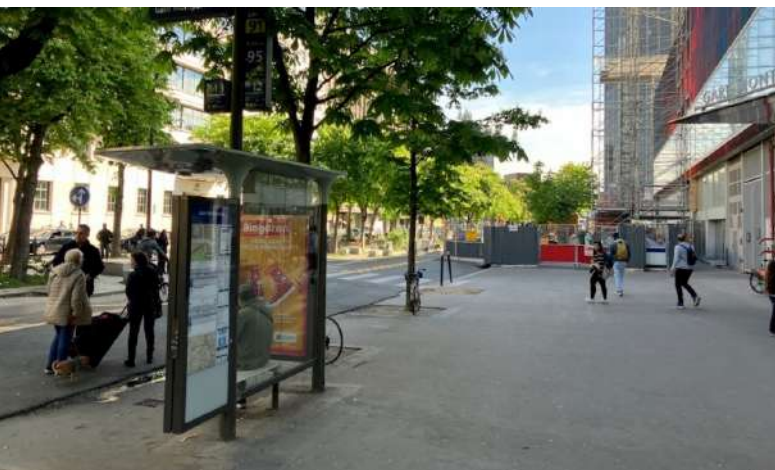
Les derniers échanges avec la ville de Paris datent d'octobre 2024 et vont faire l'objet d'une nouvelle relance de notre part en joignant ce témoignage.





Montparnasse 2 : tête de station ou zone de garage des bus ? Les usagers doivent souvent improviser pour connaître la première voiture au départ. Quant à ceux désirant emprunter le 88, ils sont parfois contraints à descendre sur l'espace circulé (par les cyclistes et les véhicules motorisés). Seule solution pour desservir l'arrêt du 88 en cas de stationnement du 91 en triple file : stationner le long de la piste cyclable et laisser le soin aux usagers de s'assurer de leur sécurité. Le joint de dilatation indique que nous sommes sur un pont au-dessus du faisceau des voies de la gare Montparnasse (non géré par la Ville de Paris)

L'arrêt Boulevard de Vaugirard est parfaitement positionné au débouché de la sortie de la gare. Cependant, faute d'information claire, la grande majorité des usagers potentiels emprunte la sortie principale place Raoul Dautry (Porte Océane) et ne repère pas immédiatement le positionnement de l'arrêt, a fortiori en période de travaux, comme c'est le cas actuellement du fait de la restructuration de l'immeuble ex CNP qui doit se poursuivre jusqu'en 2028. La signalisation de l'arrêt dans ce contexte est faite avec des moyens de fortune, voire est absente.



Arrêt Boulevard de Vaugirard devant l'accès au quai transversal (par escalators). Le cheminement de et vers la Place Raoul Dautry (au fond) est mal signalé pendant le chantier de restructuration de l'immeuble ex CNP.



Balisage RATP provisoire depuis la place Raoul Dautry vers l'arrêt Gare Montparnasse boulevard de Vaugirard. Ce panneau a ensuite été déposé au gré du déroulement du chantier

Dans l'autre sens, l'arrêt gare Montparnasse (commun avec les lignes 58 et 92), positionné rue du Départ, est implanté sur un trottoir étroit ce qui le rend difficilement accessible aux PMR. A notre avis, cette situation regrettable pourrait disparaître en déplaçant l'arrêt de quelques mètres sur l'avenue du Maine.



Arrêt gare Montparnasse commun aux TROIS lignes 58, 91 et 92. On y voit habituellement peu de PMR. L'accessibilité annoncée sur le plan de ligne téléchargeable à partir du site RATP serait-elle « du pipeau » ? Nous penchons pour une réponse positive : en effet, les « Lumiplan » en service dans les bus assurant le 92 indiquent que l'arrêt n'est pas accessible aux PMR !

Un peu plus loin, l'intersection de l'avenue du Maine et de la rue du Commandant René Mouchotte connaît un trafic mal maîtrisé (dépose-minute « sauvage », attente taxis, traversées piétons) susceptible de compliquer la giration du 91 vers Montparnasse 2. On ne peut que regretter que cette dernière, récemment réhabilitée, reste si peu utilisée.



Situation souvent confuse à l'intersection Maine-Mouchotte



La requalification (en cours) de la rue du Commandant Mouchotte permettra peut-être d'améliorer la situation...sans nuire à la qualité de vie des riverains.

Montparnasse 2 : « la belle endormie » :

Cette gare (jadis « certifiée NF Qualité de service ! ») a fait l'objet d'une rénovation récente. Elle dispose de tous les atouts pour permettre une intermodalité optimale et supprimer les difficultés rencontrées au carrefour Maine – Mouchotte :

- Réhabilitation des parcours piéton avec éclairage progressif en fonction des cheminements,
- Présence de parkings vélos modernes,
- Station taxis accessible de plain-pied,
- Bureaux de location de voitures,
- Dépose-minute (crédit d'accès de 5 minutes au parking),
- Accès direct à tous les quais par escalators permettant d'éviter la foule, en particulier en cas de mise en place tardive des trains,
- Et donc accès direct aux bus 88 et 91 (tête de ligne).

Paradoxalement, cet espace reste la plupart du temps quasiment désert. Il ne s'anime qu'à l'occasion de certains embarquements de TGV Ouigo. Son utilisation par les usagers du Transilien ou des lignes Remi est très faible.

Enfin, dans le cadre du projet de réaménagement général de l'ensemble Maine- Montparnasse, qui doit se poursuivre par étapes jusqu'en 2030, il **conviendra de revoir la giration du 91 Place du 18 juin 1940 afin de raccourcir le demi-tour qu'il doit effectuer pour rejoindre la rue du départ depuis le bd du Montparnasse.**

La réflexion sur ce point devrait s'inscrire dans un des objectifs de l'opération qui consiste à « dynamiser l'activité commerciale en pacifiant la traversée depuis la rue de Rennes et en développant du commerce sur rue » selon le site de la Ville de Paris.

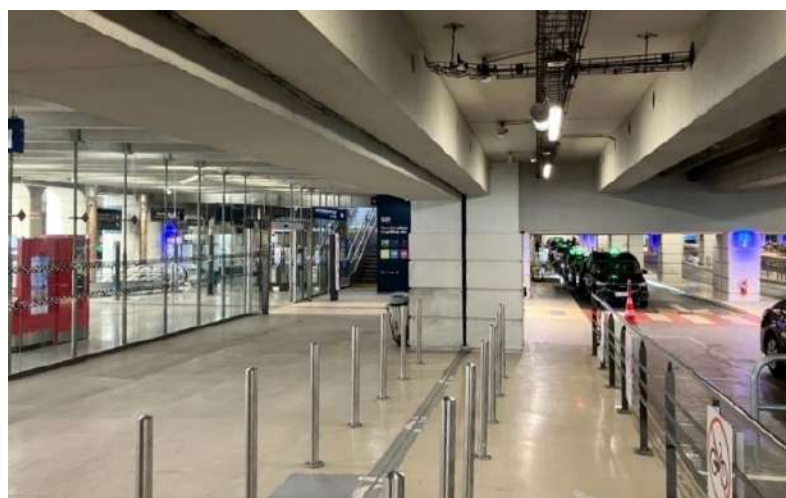
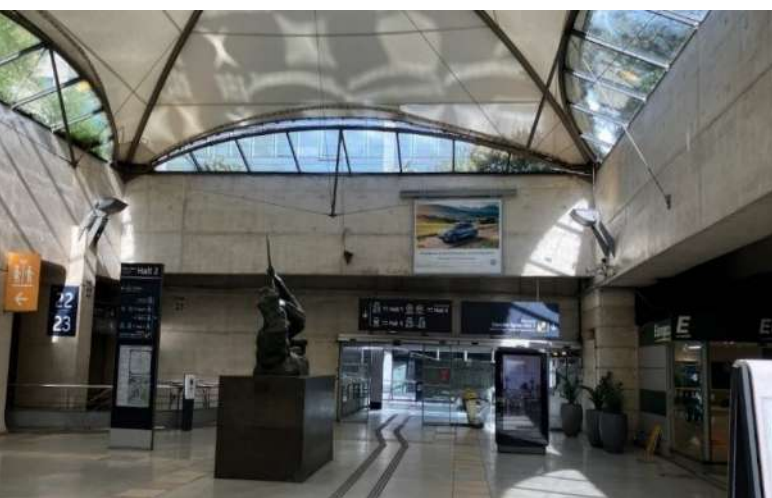
A ce jour, aucun projet d'aménagement de la circulation des bus et de reconfiguration de la **gare bus Place Raoul Dautry** n'a encore été communiqué depuis le début de la concertation avec les riverains et usagers ouverte dès 2021.



Unique distributeur en surface de titres de transport Place Raoul Dautry hors service au moment de notre passage mais des « members in green vest » (sic) assurent une vente épisodique sur la place et pallient ainsi le dysfonctionnement du matériel (cliché pris le vendredi au début du week-end de Pâques)

Après avoir desservi la **place du 18 juin 1940** (arrêt Montparnasse), la ligne emprunte ensuite le boulevard du Montparnasse puis le Boulevard de Port-Royal jusqu'au carrefour avec l'avenue de l'Observatoire et le boulevard Saint-Michel Ce tronçon n'appelle pas de commentaire général.

Deux vues de Montparnasse 2 (vendredi avant le week-end de Pâques à 14 h 30) :



Il faut regretter cependant qu'à l'**arrêt Vavin**, le passage protégé reliant le quai bus au trottoir (direction Observatoire Port-Royal) soit positionné de telle sorte qu'il oblige les usagers à un détour pour rejoindre la station de métro Vavin toute proche.



Arrêt Vavin direction gare du Nord : vue prise au niveau de la bouche de métro. Pour rejoindre le quai bus, il est nécessaire d'emprunter le passage protégé situé au niveau du véhicule en approche



Dans l'autre sens, l'accès au quai bus ne nécessite pas de détour.

L'arrêt Observatoire Port-Royal, l'un des plus fréquenté de la ligne, se situe à proximité en effet de l'hôpital Cochin et de la station Port-Royal du RER B.

Accessoirement, il permettait (pour les usagers du 38 venant du 14e) une correspondance aisée avec le 91. Malheureusement, il a été déplacé boulevard Saint-Michel pendant les travaux de création d'une nouvelle sortie du RER B avenue de l'Observatoire. Ce déplacement, qui n'a

donné lieu à aucune concertation préalable avec les usagers, semble pérennisé, ce qui est pour le moins paradoxal compte tenu de l'ouverture prochaine de l'accès sud au RER B.



Nouvel emplacement de l'arrêt du 38 en direction de la porte de la Chapelle le long de la station du RER B Port-Royal. Si la correspondance avec le RER B est optimale (mais en fait peu utilisée). Il n'en est plus de même pour celle entre le 38 et le 91. Le 38 venant de la Porte d'Orléans doit désormais : passer le feu pour traverser le Boulevard de Port-Royal, desservir l'arrêt puis passer le feu immédiatement après l'arrêt. Pourquoi s'étonner dans ces conditions de la baisse de la vitesse commerciale des bus ?



Vue prise avenue de l'Observatoire depuis l'emplacement de l'ancien arrêt du 38. La correspondance avec le 83 et le 91 (arrêt visible sur la photo) était optimale et très utilisée.



Emplacement abandonné de l'arrêt du 38 avenue de l'Observatoire. Au fond, travaux d'aménagement d'une nouvelle sortie du RER B en prévision de la mise en service du M120

Jusqu'au carrefour des Gobelins, le tracé en accotement ne pose pas de difficultés.

L'arrêt Gobelins, bien situé, connaît des échanges importants et des correspondances bus-bus. Il faut remarquer cependant que, lorsque deux bus se croisent, il est pratiquement impossible aux cyclistes de passer. Ces derniers empruntent soit la voirie générale...soit le trottoir.



Arrêt Gobelins : en cas de croisement de bus, le couloir est impraticable par les cyclistes. Le panneau (souillé) indique cependant que ces derniers ont accès au couloir

Le tracé en accotement se poursuit jusqu'au Boulevard de l'Hôpital. La traversée de ce dernier peut être difficile dès que des véhicules particuliers, descendant le Boulevard de l'Hôpital en provenance de la Place d'Italie, forcent le passage aux feux malgré la présence de marquages en damier au sol.

L'arrêt Gare d'Austerlitz est bien positionné (au jour de la rédaction de cette étude, il est décalé du fait de la présence d'un chantier de construction important à proximité de la gare).



Arrêt gare d'Austerlitz direction gare du nord



Arrêt gare d'Austerlitz direction Gare Montparnasse déporté provisoirement en période de travaux (le potelet signalant l'arrêt provisoire est situé ...en aval)

De la gare d'Austerlitz à la gare de Lyon

Cette zone très fréquentée connaît actuellement des difficultés de circulation par suite de travaux importants sur le Pont d'Austerlitz.

En direction de la gare du nord, la ligne dévie par le quai d'Austerlitz, sans desservir par conséquent le quai de la Rapée, et rejoint directement la proximité de la gare de Lyon (arrêt van Gogh) après avoir franchi la Seine sur le pont Charles de Gaulle. Notons que l'arrêt van Gogh est bien situé, proche de l'accès à la gare de Lyon depuis la rue de Bercy.

En régime normal, la ligne dessert l'arrêt gare de Lyon-Diderot au pied de la gare.

Nous avons constaté que la suspension de la desserte de l'arrêt quai de la Rapée n'était pas signalée.



Arrêt Quai de la Rapée, boulevard Diderot provisoirement non desservi par le 91. L'affichage des temps d'attente des autres bus est hors service.

Gare de Lyon : l'arrêt du 91 en direction de la gare du nord est relativement bien positionné par rapport à la gare :



Dans l'autre sens, **l'arrêt Gare de Lyon-Diderot**, très fréquenté, est assez mal positionné. Il contraint en effet les usagers souvent chargés de bagages, à traverser le Boulevard Diderot.



Dans l'autre sens, l'arrêt Gare de Lyon-Diderot, très fréquenté, est assez mal positionné. Il contraint en effet les usagers souvent chargés de bagages, à traverser le Boulevard Diderot. L'arrêt est assez mal positionné du fait des contraintes de la voirie et de l'occupation du trottoir.

Entre la gare de Lyon et la gare du Nord

Le parcours entre la Gare de Lyon et la place de la Bastille n'appelle pas de commentaire.

Entre les places de la Bastille et de la République, les couloirs réservés sont souvent étroits. Les bus sont gênés par d'autres véhicules (trop) proches de la voie bus.

Le boulevard Beaumarchais est fréquemment bouché vers la Bastille à partir de l'intersection avec la rue du Chemin Vert. Le 91 dispose cependant d'une voie d'accès réservée (avec un feu spécifique) qui lui permet d'entrer sur la place en se déportant à gauche après avoir desservi l'arrêt Bastille-Beaumarchais.

La principale difficulté se situe cependant sur le boulevard Beaumarchais, au carrefour avec le boulevard Richard Lenoir. En effet, ce carrefour est en permanence encombré par les véhicules venant de cette voie.



Ci-dessus : venant de la gare du nord et après avoir desservi l'arrêt Bastille-Beaumarchais situé en bordure de voie, un 91 négocie son entrée Place de la Bastille à l'intersection avec le boulevard Richard Lenoir (à droite) en vue d'emprunter le couloir réservé où il bénéficiera d'un feu bus

Ci-contre : croisement de deux 91 au début de la rue de Lyon. Le véhicule de couleur noire à gauche débouche du Boulevard de la Bastille. Il est fréquent à cet endroit que ce type de flux (provoqué par des véhicules s'engageant rue de Lyon sans s'assurer d'être en mesure de dégager l'intersection) entrave la progression du 91 vers la gare de Lyon

Boulevard du Temple :



En direction de la Place de la République : couloir bus étroit et piste cyclable s'interrompant pour permettre la desserte de l'arrêt Jean-Pierre Timbaud

Place de la République :

Le 91 traverse cette place récemment réaménagée sans difficulté (à part les feux successifs puis le tourne à gauche depuis le Boulevard du temple). Il faut noter cependant qu'en cas de service partiel, le bus repart vers Montparnasse sans pouvoir prendre de voyageurs faute d'arrêt aménagé.



Desserte de l'arrêt République par un service partiel gare de l'est.



Dans l'autre sens, la desserte de cet arrêt n'est possible que par des bus provenant du boulevard de Magenta. Du fait de la reconfiguration de la place, les services partiels provenant de Montparnasse et faisant demi-tour repartent à vide jusqu'à l'arrêt Jean-Pierre Timbaud

Boulevard de Magenta :

Cette artère dispose de couloirs vélos aménagés sur les trottoirs et signalés au sol par un marquage de couleur verte. Cet aménagement est assez critiqué aussi bien par les cyclistes qui pointent à juste titre la largeur insuffisante des pistes compte tenu de l'accroissement constant du trafic et par les piétons qui les jugent accidentogènes.

Une réflexion d'ensemble sur le réaménagement de ce boulevard nous semble souhaitable. A tout le moins, l'abandon de cette piste nécessiterait l'aménagement de couloirs larges (4,5 m) mixtes bus-vélos dans les deux sens.

Gare de l'est :



Arrêt du 91 rue du Faubourg Saint-Martin non desservi par les services partiels gare de l'est sans information des voyageurs qui attendent en vain.

Gare du nord :

Le 91 ne rencontre pas de difficultés particulières.

Lors de notre visite, nous avons constaté la présence d'une centaine de vélos dans la toute nouvelle halle à vélos offrant 1186 places. Il faut rappeler que l'opération (y compris la construction de la halle) a représenté un investissement de 4,9 M€ HT Le coût d'exploitation est de 715 000 € HT / an (la halle est gardiennée).

Bien qu'ils n'aient pas d'incidence sur le 91, on ne peut que regretter que des travaux incessants rue de Dunkerque créent des embouteillages importants ainsi qu'une file d'attente de taxis bouchant la rue de Dunkerque, puis la rue de Maubeuge qui sont autant d'obstacles à un accès facile à la gare et à la circulation de plusieurs lignes de bus

4. Accessibilité

De façon surprenante, le plan de la ligne 91, téléchargeable sur le site RATP ([Plan bus ligne 91 | RATP](#) - lu le 27 mai 2025 -), permet de constater que de nombreux arrêts sont inaccessibles aux PMR (lu le 25 avril 2025). Il en est ainsi des arrêts Montparnasse 2, Van Gogh, Gare de Lyon-Diderot, Gare de l'Est et Gare du Nord ! Au total, 14 arrêts sur les 34 que comporte la ligne (soit 41%) seraient inaccessibles.

S'agit-il d'une anomalie grave compte tenu des ambitions affichées pour la ligne dans le cadre du Grand Paris de Bus ou simplement d'un défaut de mise à jour du plan ?

En tout cas, il est indispensable de mener rapidement une action corrective.

D'autre part, certains arrêts desservant des gares sont mal positionnés (cf. commentaires ci-dessus concernant la gare Montparnasse) et mériteraient un aménagement.

Nos visites de terrain nous ont en tout cas permis de constater que la ligne était très peu utilisée par des usagers en fauteuil roulant... Alors que le thème de l'accessibilité du métro (en particulier de la ligne 6) donne lieu à des annonces difficilement crédibles en période de restrictions budgétaires, on peut légitimement s'interroger sur la définition des priorités et remarquer que les liaisons inter gares par bus ne font l'objet d'aucune promotion alors qu'elles offrent, sans investissement majeur, des possibilités intéressantes en matière d'accessibilité.

Les constats en la matière que nous avons faits dans notre étude de 2016 sur l'intermodalité dans les gares parisiennes restent le plus souvent d'actualité.

5. Un sondage sur X auprès des usagers (situation au 16 mai 2025) :

Nous avons posé la question suivante aux usagers sur les réseaux sociaux : « nous faisons une étude sur la ligne de bus 91 (Montparnasse 2 – gare du nord). Diriez-vous que son fonctionnement est satisfaisant ?

Synthèse des 402 réponses reçues (12 900 vues) :



Constat : **40% sont d'accord** tandis que **60% ne le sont pas**

Sélection de quelques messages reçus (tels quels) :



Régularité

« L'absence de priorité aux feux et la présence des taxis et vélos sur son tronçon en site propre reste à mon avis un frein à son exploitabilité... »

« Je l'ai pris quelques fois, soit il était tellement bondé qu'il faisait des arrêts de 4 minutes et on allait plus vite à pied, soit il nous lâchait à Gare de Lyon »

« Rive gauche, globalement c'est satisfaisant. Rive droite, ça reste souvent coincé dans des embouteillages »

« Il manque une option «bof, peut mieux faire». Globalement elle tourne (rive gauche), mais elle a pas mal de ralentissements. La partie Austerlitz - Gare de Lyon est super instable. Boulevard Diderot c'est la cata. Au nord, je pratique pas mais ça a l'air infernal. »

« Trop imprévisible pour lui faire confiance quand on a un train à prendre »

« Pourquoi y'en a 10 qui stationnent à Montparnasse 2, ils sont pas censés circuler? »

Exploitation

« Son prolongement à gare du nord la rend totalement INEXPLOITABLE et pas fiable. C'est catastrophique, elle n'a aucune robustesse. Il faut la couper à gare de Lyon.»

« Une énorme erreur de l'avoir prolongé jusqu'à Gare du Nord.... Conséquence du mauvais aménagement de la place de la Bastille.... »

« Depuis qu'elle a été prolongé à Gare du Nord,

c'est un peu la cata. Manque de régularité, embouteillages, desserte partielle, attente plus longue honnêtement prolongements catastrophiques. »

« Elle était très bien quand elle était de Montparnasse à Bastille... »

« La vraie question est « quelles sont les fonctions attendues pour le 91 ? »

« S'il s'agit de relier rapidement les 4 gares du parcours, il existe des solutions plus performantes. »

« S'il s'agit de dessertes fines, la ligne est trop longue. »

Propositions d'amélioration

« La transformer en vrai BHNS avec prio aux feux rouges, on perd un temps de malade avec les feux. »

« Pire que de la non-priorité au feu, il y a de l'obstruction au feu. De St Marcel vers Port royal, le bus a obligatoirement le feu rouge en sortie de carrefour. De même de St Marcel vers Hôpital, si le bus n'est pas premier au feu, il a le rouge en sortie de carrefour »

« Il ne veulent pas faire passer ça en tram ou en bus articulé »

« S'il y a une ligne de bus à Paris intra muros à transformer en tram (entre Montparnasse et Gare de Lyon seulement), c'est bien elle ! »

6. Information des usagers sur le bus dans les gares : IDFM et Gare et Connexions peuvent mieux faire !

Dans les gares desservies, la signalétique concernant les bus est de qualité très variable et le 91 n'est jamais identifié comme « bus des gares ». Très fréquemment, les panneaux d'information comportent la mention « bus » sans détailler leur numéro et, a fortiori, les directions des lignes.

A Montparnasse 2, des panneaux très détaillés réalisés par Gare et Connexions indiquent les lignes de bus et de métro à emprunter pour rejoindre les autres gares et les aéroports.

Malheureusement, cette information reste confidentielle et sans doute très peu utilisée du fait de la très faible fréquentation de cette gare.



Information aussi remarquable que discrète à Montparnasse TGV 2. Il est regrettable qu'elle ne soit pas disponible dans les autres halls



Montparnasse TGV 2 : remarquable totem ! Le 91 y figure en toute discrétion mais sans indication de sa destination

A la sortie de la Porte Océane (Montparnasse 1), un tableau lumineux dans l'emprise de la gare indique les prochains passages des lignes de bus desservant la gare...mais sans préciser l'implantation des arrêts. Il faut sortir de la gare pour pouvoir consulter un plan masse récemment apposé sur l'EVB qui donne des renseignements précis et, dans un souci d'exhaustivité, indique le cheminement pour se rendre à l'arrêt du 88 situé à plusieurs centaines de mètres.



Montparnasse hall 1 : les lignes de bus ne sont pas détaillées.

Gare Montparnasse			10:53
BUS Prochains départs			
28	Bus Estime Dans	18 min	
	Porte de Clichy	06 min	
39	Frères Voisin	03 min	27 min
	Châtelet	04 min	12 min
58	Vanves - Lycée Michelet	02 min	19 min
91	Montparnasse 2 - Gare TGV	10 min	
	Porte d'Orléans	05 min	10 min
92	Porte de Champerret	04 min	

Montparnasse hall 1 : tableau lumineux annonçant les prochains départs de bus. Il faut sortir de la gare pour repérer les arrêts.



Plan d'orientation très précis récemment installé Place Raoul Dautry pour permettre un repérage des arrêts de bus



Montparnasse hall 1 : outil d'orientation malheureusement hors service

A la gare de Bercy, les indications concernant les bus sont correctes.



Bercy : totem devant la gare. L'accès à la ligne 14 est supposé se faire en traversant la rue Corbinoise et rejoindre la rue de Bercy



Bercy : à la sortie de la gare, la direction de la ligne 14 est bien indiquée.

A la gare de l'Est, dans la gare, la signalétique bus n'est pas généralisée à toutes les sorties. Un plan de quartier est posé sur l'arrêt du 91 direction gare du nord. Il n'y a pas d'autres plans ailleurs.

Ci-contre : Gare de l'est : signalétique muette sur les bus



Gare du Nord :



En bas de la rampe, rue de Dunkerque, un plan indique le terminus du 91 Boulevard de Denain alors qu'il est situé sur la dalle de la gare routière.



Terminus du 91 à la gare routière de Paris Nord

Sur la gare routière, très mal abritée, aucun plan ou panneau global n'indique la position des différentes lignes.

Depuis la reconfiguration de la gare routière, le bureau d'information a disparu.



L'agence bus IDFM était fermée lors de notre visite (un samedi matin à 8 h 50)

Ces constats, ainsi que la baisse marquée de fréquentation de la ligne, appellent à une réflexion sur l'optimisation de son exploitation mais également sur sa promotion.

Dans ce contexte, la FNAUT IDF présente des mesures concrètes pour optimiser le 91 et lui redonner sa vocation de « bus des gares ».

7. Propositions pour optimiser l'exploitation et augmenter l'attrait du bus des gares

Tirer les leçons des variations de charge observées sur les différents tronçons en vue d'optimiser l'exploitation :

Comme on l'a vu plus haut, les comptages confirment qu'en l'état actuel, la ligne présente un contraste marqué entre :

- la section Gare Montparnasse – Gare de Lyon qui assure aussi bien la liaison inter gares que la desserte locale,
- la section Gare de Lyon – Gare du nord beaucoup moins fréquentée, ne justifie pas l'exploitation par bus articulés.

La longueur de la ligne conduit régulièrement à multiplier les terminus partiels, avec les contraintes que nous avons évoquées. On rappellera qu'à l'occasion de la présentation du projet de Grand Paris des Bus, la suppression de la pratique des terminus partiels avait été présentée comme un argument majeur pour développer l'usage des bus et justifier la création de longues lignes transversales. La dure réalité n'a pas permis de le vérifier, bien au contraire.

Comme nous l'avons vu, la ligne bénéficie de couloirs réservés sur la majorité de son trajet et la traversée des carrefours les plus importants est matérialisée au sol par des damiers incitant les automobilistes à ne pas s'engager dans les carrefours lorsqu'ils ne sont pas sûrs de les dégager à temps.

Il faut déplorer toutefois que ni la vidéo verbalisation ni la priorité des bus aux feux ne sont opérationnelles sur la ligne.

La RATP nous a précisé que cette dernière est en déshérence et que des échanges techniques se poursuivaient sur l'opportunité de remplacer le système existant.

Nous ne pouvons que nous étonner de cette situation invraisemblable.

Deux propositions de modification de la ligne 91 :

- Scinder la ligne 91

Hormis les mesures pour tenter d'améliorer la performance de la ligne que nous venons d'évoquer, sa longueur et son déséquilibre majeur de fréquentation entre sud et nord, conduisent à envisager sa scission au niveau de la Gare de Lyon, ce qui permettrait d'exploiter la section Gare-de-Lyon- Gare du Nord avec des bus standards, libérant ainsi des bus articulés qu'il serait sans doute opportun d'utiliser sur d'autres lignes très chargées en évitant ainsi des dépenses inutiles

On reconstituerait ainsi en partie l'ancienne ligne 65 Gare d'Austerlitz-Porte de la Chapelle, disparue dans le cadre du Grand Paris des Bus.

- Une exploitation mixte

Une autre solution évoquée par la DVD, consisterait à « panacher » la ligne avec deux dessertes se recouvrant :

- Trajet 1 : Gare Montparnasse – Gare d'Austerlitz - Gare de Lyon – Gare de l'Est - Gare du Nord
- Trajet 2 : Gare Montparnasse – Gare d'Austerlitz - Gare de Lyon – Gare de Bercy

Cette solution nous paraît difficilement envisageable compte tenu des difficultés pour l'exploiter et de la confusion qui en résulterait pour les usagers.

De plus, la fréquence amoindrie, donc l'offre, réduirait un peu plus l'attractivité de la partie gare de Lyon- gare du nord, au détriment des usagers, tout en maintenant l'exploitation par des bus articulés inutiles.

La scission de la ligne nous paraît la solution la plus efficace, la plus favorable aux usagers, la plus économe.

Se pose donc alors la question de la possibilité de disposer d'espaces suffisants pour aménager deux terminus dans le secteur de la Gare de Lyon (zones de stationnement et création d'EVB - Espaces de Vie Bus - pour les machinistes).

Une exploration du secteur nous a permis de constater que les possibilités étaient très limitées sauf à imaginer des parcours relativement compliqués en périphérie de la gare. La seule possibilité nous semble être la solution défendue depuis longtemps par la FNAUT IDF consistant à scinder la ligne à la Gare de Bercy Centre Auvergne, ce qui permettrait aux « bus des gares » de la desservir enfin.

Le 91 deviendrait ainsi :

- 91a Montparnasse – Austerlitz - Lyon - Bercy

- 91b Bercy- Lyon - Est – Nord

Le 91b (tronçon nord) conserverait la même fréquence qu'aujourd'hui, mais avec des bus standard, adaptés à sa fréquentation.

Terminus Bercy : « la » solution « miracle » ? :

La gare de Bercy présente la particularité d'être implantée sur une plate-forme au niveau des voies du faisceau de la gare de Lyon. Cette plate-forme est largement sous-utilisée comme nous le développerons ci-après.

Une implantation d'un terminus de la RATP (ou de tout autre opérateur) y serait tout-à-fait opportune et possible si les différentes entités concernées (IdFM, ville de Paris, SNCF G&C, RATP), conscientes de son intérêt pour tous, voulaient bien s'y investir.

Nos visites sur place nous ont permis de constater l'absence d'alternative. Ainsi, un passage par la rue Corbineau, au niveau de la voirie municipale, n'offrirait aucune possibilité du fait de l'étroitesse de la voie déjà utilisée par la ligne 24. Dans ces conditions, nous avons examiné en détail les caractéristiques de la Gare de Bercy Centre Auvergne.

- Une accessibilité satisfaisante :

L'accessibilité à la gare est assurée de la façon suivante :

- Pour les piétons :

- Escalier et escalator côté boulevard de Bercy,
- Escalier et ascenseur côté rue Corbineau.

Un accès à la ligne 6 du métro est situé à proximité, boulevard de Bercy, mais il n'est pas possible d'y acquérir des titres de transport (seule la recharge des Pass Navigo est possible). Sinon, il faut parcourir une centaine de mètres sur la voie publique pour atteindre un autre accès. Cet accès permet également de rejoindre la ligne 14 (possibilité non signalée à la gare de Bercy). Un accès à la ligne 14 est situé rue de Bercy. Pour les véhicules, l'accès à la gare, aux parkings et, autrefois, à l'embarcadere Auto train est assuré par une rampe. Les anciens panneaux indicateurs n'ont d'ailleurs pas été déposés.



Rampe d'accès à la gare de Bercy (Nb : le service auto-train a été supprimé le 14 décembre 2019)

- Une piste cyclable et des trottoirs peu utilisés :

Très récemment, une piste cyclable bidirectionnelle protégée de 3,10 m de large a été créée sur cette rampe. Nous avons constaté à l'occasion de plusieurs visites que cette piste n'était quasiment pas utilisée. Elle donne d'ailleurs accès, sur la dalle, à un parking vélos de dimensions modestes qui est peu fréquenté.

De plus, une ancienne piste cyclable (non protégée), reste visible sur l'autre côté de la voirie ! On observera qu'une station Vélib' est située au pied de l'accès boulevard de Bercy.

Les deux trottoirs sont inutilisés compte tenu :

- De l'accès beaucoup plus court et motorisé entre le boulevard de Bercy et la gare elle-même
- Du trottoir ouest totalement barré par un mur à la base de la rampe

Il serait donc possible d'optimiser l'utilisation de la rampe

- En réduisant radicalement, voire totalement, le trottoir ouest inutilisable
- En effaçant la piste cyclable non protégée

A la situation actuelle :

- Couloir bidirectionnel (3,10 m de large) + bordure séparative (0,20m)
- Chaussée générale (5,60m)
- Deux trottoirs

Se substitueraient :

- Une chaussée de 8,90 m de large, avec une possibilité d'élargissement de 1,9 m en supprimant le trottoir côté rue Corbineau qui fait double emploi avec celui existant côté gare, soit, au total, plus de 10m
- Une piste cyclable bidirectionnelle (3 m)

- Deux voies de 3,50m permettant l'accès des bus

Les rares cyclistes que nous avons observés semblent parfois préférer l'emprunt de l'escalator qui leur permet d'éviter la rampe de 7%.

Nous avons observé en outre que, sauf en de rares cas (arrivée de trains en jour de pointe), la circulation sur la rampe reste très fluide.



A l'angle de la rampe et de la rue Corbineau, un pan de mur cache le trottoir de droite et le rend inutilisable. La signalisation au sol à l'attention des cyclistes, sans objet depuis la création de la piste sur la partie gauche, n'a pas été effacée.



A l'approche de la rue de Bercy, la piste bidirectionnelle s'interrompt de manière inattendue. Doit-on parier sur la vigilance des cyclistes lancés dans la descente de la rampe ?



Accès à la gare depuis le Boulevard de Bercy : de gauche à droite : trottoir, piste cyclable bidirectionnelle, chaussée à deux voies, piste cyclable (peinture), trottoir (inutilisable du fait de la subsistance d'un pan de mur Boulevard de Bercy).



Au sommet de la rampe, la piste bidirectionnelle se poursuit par une épingle à cheveux et dessert le modeste parking vélos.

Ci-dessous : Le parking vélos devant la gare reste peu fréquenté



Un cycliste (pourtant peu chargé) préfère l'utilisation de l'escalator à la contrainte de gravir la rampe à 7%

- Un plateau devant la gare peu utilisé :

Le plateau devant la gare, très peu utilisé, constitue un large espace permettant de créer des terminus et une zone de stationnement pour deux lignes de bus (dont une exploitée avec des bus articulés) résultant de la scission de l'actuel 91.



Deux vues du plateau devant la gare de Bercy

En outre, l'espace occupé par le service Auto-Train reste inoccupé depuis la suppression de ce service.



Devant l'accès à l'ex gare Auto Train

Il nous semble donc justifié de retenir la solution Bercy comme seule hypothèse de travail.

Une desserte des gares de Lyon (et d'Austerlitz) améliorée et celle de la gare de Bercy créée :

L'hypothèse de terminus à Bercy pourrait se traduire ainsi :

- Ligne Montparnasse-Bercy (« 91a »)

Dans le sens ouest-est, la pérennisation de l'emprunt du Pont Charles de Gaulle permettrait de desservir au plus près :

- La Gare d'Austerlitz (arrêt Gare d'Austerlitz Cour Seine ou éventuellement Place Valhubert),



La Place Valhubert pourrait facilement accueillir le 91 en direction du Pont Charles de Gaulle sans pour autant remettre en cause la piste cyclable bien positionnée derrière l'arrêt du bus. **Mieux encore, le 91 pourrait s'arrêter à l'arrêt Cour Seine (utilisé par le 61) situé devant la gare permettant ainsi une desserte optimale de cette dernière et une excellente liaison avec la gare de Lyon**

- La gare de Lyon à l'arrêt Van Gogh (comme c'est le cas actuellement en période de travaux) qui permet un accès direct à la gare beaucoup plus confortable que l'accès de référence à partir de l'arrêt Gare de Lyon-Diderot qui nécessite de traverser le parvis devant la gare.



Accès direct au hall 3 de la gare de Lyon depuis la rue Van Gogh après traversée de la rue de Bercy

La ligne emprunterait ensuite la rue et le Boulevard de Bercy pour rejoindre le terminus Gare de Bercy.

Dans le sens est-ouest, la ligne au départ de Bercy emprunterait ensuite le Boulevard et la rue de Bercy, desservant au passage un arrêt le long de la gare de Lyon (face à l'actuel arrêt provisoire rue Van Gogh) puis retrouverait ensuite son itinéraire actuel Boulevard Diderot.

Cette solution impliquerait de déplacer l'actuel arrêt Gare de Lyon Diderot du 91 vers la gare Montparnasse du fait de la giration à gauche du 91 depuis la rue de Bercy sur le Boulevard Diderot.



Rue de Bercy en direction du boulevard de Bercy : la place nécessaire à l'arrêt des 91a et b (venant de la gare de Bercy) le long de la gare semble suffisante. On remarquera la signalisation au sol (devant le siège de la RATP) potentiellement accidentogène, maintes fois signalée par la FNAUT IDF... sans résultat à ce jour



Carrefour boulevard Diderot – de Bercy : le 91a (en direction de Montparnasse) aurait un trajet identique à celui du bus visible sur la photo (24). Dans cette configuration, le 91a pourrait desservir l'arrêt Gare de Lyon Diderot légèrement déplacé après avoir desservi la gare rue de Bercy.

- Ligne Bercy- gare du Nord (« 91b ») :

Après un itinéraire identique à celui du 91a pour desservir la gare de Lyon, la ligne retrouverait son tracé actuel Boulevard Diderot en desservant l'arrêt gare de Lyon-Diderot.

En sens inverse, la ligne emprunterait la rue de Bercy après avoir desservi l'arrêt Gare de Lyon-Diderot actuel (qui serait alors dédoublé de quelques mètres pour permettre sa desserte par le « 91a »).

Nos visites sur place nous ont permis de constater que la rue de Bercy offrait un espace disponible suffisant à la desserte le long de la gare par deux lignes supplémentaires et que les girations depuis la rue de Bercy vers le Boulevard Diderot (déjà effectives pour les lignes 24, 57, 77 et 87) ne présenteraient pas de difficultés

Disposer d'un matériel adapté à la nature du trafic :

Nous avons déjà déploré que les bus articulés exploités sur le 91 ne comportent aucun espace de rangement des bagages.

Cependant, la suppression d'Orlybus le 3 mars 2025 a permis de réaffecter à la 91 les voitures utilisées pour Orlybus qui disposent d'espaces de rangement des bagages. Cette opportunité est sans doute provisoire, compte tenu de la vétusté de ce matériel très sollicité par son précédent service.

Le remplacement de ces véhicules à moyen terme par des matériels adaptés est donc très souhaitable, particulièrement sur le 91a.

Ces suggestions impliqueraient certes des changements d'habitude pour les usagers, peu nombreux, qui utiliseraient successivement les 91a et 91b, avec correspondance Gare de Lyon, mais ils ne nous semblent pas insurmontables à la condition expresse de la mise en œuvre (et de sa mise à jour régulière) d'une signalétique claire aussi bien aux arrêts que dans les trois gares concernées, ce qui est loin d'être le cas actuellement. Outre la desserte de la gare de Bercy, ces modifications amélioreraient significativement la situation pour les usagers.

Conclusion :

Les développements ci-dessus appellent manifestement à prendre des mesures significatives en vue d'une remise à niveau de la desserte assurée actuellement par le 91.

À notre avis, la seule solution rationnelle consiste à scinder la ligne à la gare de Bercy, desservant enfin celle-ci et améliorant le service offert aux usagers sur l'ensemble du 91.

Pour ce qui concerne « l'expérience usagers » : pourquoi ne pas réactiver les lignes Mobili-
lien abandonnées dans Paris intramuros pour définir des lignes à haut niveau de service qui
seraient clairement identifiées comme « bus des gares » ? Dans un premier temps, ce projet
concernerait les lignes 91a et 91b mais pourrait ensuite être étendu à d'autres.

Pour ce faire, il conviendrait :

- De redéfinir un matériel adapté (articulé ou pas selon les lignes).
- De revoir la signalétique dans les gares et sur les principaux sites
- De rétablir la priorité aux feux actuellement en « déshérence »
- Et bien entendu, de mettre à jour l'information sur les arrêts accessibles aux PMR.

Ainsi, serait enfin assuré un service de qualité qui permettrait à tous les usagers (notamment ceux en transfert) entre gares, de gagner en confort en s'affranchissant des contraintes des cheminements parfois inconfortables (et en tout cas inaccessibles aux PMR) par le métro.

Références

FNAUT IDF.

En particulier :

- [Les gares parisiennes, un laboratoire de l'intermodalité ? \(2017\)](#)

- [Le grand Paris des bus, un premier bilan au fil de l'actualité \(2020/2021\)](#)

CERTU, 2001

La priorité aux feux pour les véhicules de transport en commun : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRA-CUSE/14251/la-priorite-aux-feux-pour-les-vehicules-de-transport-en-commun>

Association des usagers des transports



Membre de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports



L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS

oeuvre pour...
*des transports efficaces,
des déplacements agréables,
des voyageuses et des voyageurs
mieux écoutés.*

**D'ILE-DE-
FRANCE**



www.aut-idf.org/



@aut-idf



@Asso_usagersidf

L'Association des Usagers des Transports AUT Fnaut Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (Fnaut).

La Fnaut regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Maquette : Nina Soto

Crédits photo : Michel Babut, Jean-Loïc Meudic

Juin 2025 © AUT - Fnaut Ile-de-France