

Paris, le 17 février 2026

SOMMAIRE

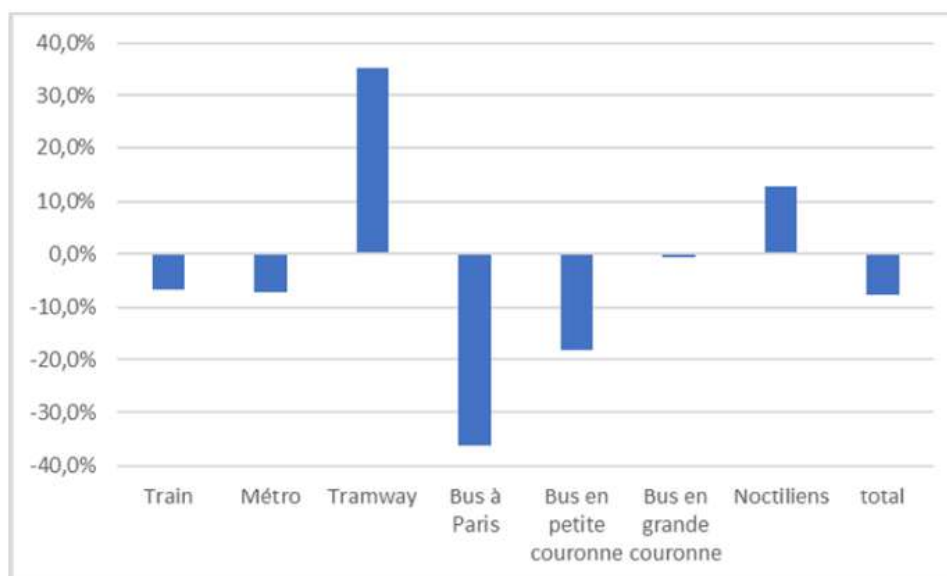
- Communiqué de presse : pages 1-3
- Dossier de presse : pages 4-14
 - o Paris : de multiples leviers pour redresser le réseau de bus : pages 5-7
 - o Clamart : un bout de rue piétonne très pénalisant pour les bus : pages 8-9
 - o Saint-Ouen : avec un peu de bonne volonté : page 10
 - o Hauts-de-Seine : un choix délibéré de supprimer les voies bus ? : page 11
 - o Saint Denis : une « requalification » du centre-ville au détriment des usagers des bus : page 12
 - o Aulnay-sous-Bois : du stationnement au détriment des bus : pages 13-14

Communiqué de presse

Les bus : un enjeu des élections municipales

Depuis 2019, la fréquentation des bus à Paris et en proche couronne a diminué fortement pour de multiples raisons : crise sanitaire puis pénurie de conducteurs notamment, entraînant une forte dégradation du service. Mais alors que la fréquentation est revenue à des niveaux proches de ceux de 2019 sur les réseaux métro, RER ou trams, ce n'est pas le cas pour les bus du périmètre ex-RATP.

Graphique : évolution comparée des trafics par modes de 2015 à 2023 (source : Omnil)



Si les raisons sont multiples et dépendent aussi des opérateurs et d'IDFM, nul doute que la baisse de régularité et de vitesse commerciale des bus est un facteur majeur de cette perte de clientèle des bus. Or les communes ont un rôle clé à jouer en tant que gestionnaires de voirie et détentrices du pouvoir de police.

Rappelons les enjeux majeurs que représentent les bus :

- Environ 2 millions d'usagers par jour sur le périmètre ex-RATP
- Avec le tramway, le bus est le mode de transport le plus accessible à tous, avantage notable dans un contexte de vieillissement de la population
- Un mode de transport économe en énergie et en espace rapporté au voyageur transporté et qui est de plus en plus écologique avec l'investissement massif en véhicules « propres » (électrique ou biogaz) désormais bien avancé
- La mauvaise performance des bus a un coût pour les finances publiques. Dans son dernier livre, l'expert en mobilités Pascal Auzannet chiffre à 400 M€ / an le surcoût de fonctionnement du réseau de bus liés à la congestion de la voirie.
- Face à l'augmentation des temps de parcours, IDFM décide souvent de travailler à moyen constants et donc dégrade l'offre théorique
- On se trouve ainsi pour certaines lignes dans une **spirale de dégradation** qu'il faut interrompre.

Quoi qu'il en soit du « dénigrement des bus » (*bus bashing*) dont on a pu avoir parfois l'impression ces dernières années, il reste que les qualités de ce mode de transport (agrément, accessibilité, couverture du réseau) sont connues, comme l'indique une étude menée par IDFM en 2023. Cependant le manque de fiabilité, de régularité (plus encore que les vitesses médiocres), l'information souvent défaillante aux arrêts et la signalétique souvent indigente dans les zones complexes (Gares Montparnasse et Saint-Lazare, Place du Châtelet et alentours entre autres), constituent des freins à l'utilisation du bus.

Ce que nous attendons des futurs élus municipaux :

- Renforcer les contrôles du **respect du code de la route** : usage et stationnement dans les couloirs bus, stationnement en double file, etc.
- Concevoir / modifier les aménagements de voirie pour faciliter la circulation des bus : par exemple, reculer une ligne de feux, conserver une largeur permettant le croisement de 2 bus, proscrire les ralentisseurs non conformes, etc.
- Porter une vision globale de l'espace public et améliorer la **cohabitation entre les modes** (bus, vélo, piétons notamment)

- Les projets de piétonisation / végétalisation ou de modification du plan de circulation ne doivent pas conduire à pénaliser des milliers d'usagers des bus, comme on a pu le voir dans plusieurs communes (Clamart, St-Denis, Pantin, Aulnay, etc.)
- Travailler avec IDFM et les autres collectivités sur la mise en place de **priorité aux feux**, actuellement presque inexistante (sauf trams et TVM)
- Mettre (ou remettre) en place des instances de **concertation** avec les associations d'usagers pour l'amélioration en continu du réseau de bus et échanger en amont sur tout projet ayant des impacts sur les bus
- Un enjeu majeur en zone dense réside dans le blocage des carrefours. Nous militons pour la recreation d'une **véritable police de la circulation**, afin de lutter contre les comportements qui aboutissent à un blocage des carrefours les plus critiques. Cette police pourrait être municipale voire intercommunale.
- Veiller à la meilleure gestion des **abribus** (superstructure, alimentation électrique, affichage) donc optimiser la coordination entre les différents intervenants pour le compte des villes ou territoires.

Plus généralement, nous souhaitons que les candidats fassent des propositions pour faire simplifier le mille-feuille administratif. En matière de mobilité aussi, il est source de lourdeurs, voire paralyse parfois l'action publique.

Dans les fiches en annexe sont développées nos suggestions dans le contexte des élections municipales :

- Paris : de multiples leviers pour redresser le réseau de bus
- Clamart : un bout de rue piétonne très pénalisant pour les bus
- Saint-Ouen : un manque de bonne volonté ?
- Hauts-de-Seine : un choix délibéré de supprimer les voies bus ?
- Saint-Denis : une « requalification » du centre-ville au détriment des usagers des bus
- Aulnay-sous-Bois : du stationnement au détriment des bus

Cette liste n'est pas exhaustive !

Nous réaffirmons que le bus est un outil majeur de développement des mobilités respectueuses de l'environnement, non seulement au bénéfice des franciliens mais aussi des touristes et visiteurs.

* * *

Contacts presse :

- À Paris : Michel Babut : 06 71 49 93 57 et Jean-Loïc Meudic : 06 30 86 72 21
- En banlieue : Marie-Catherine Poirier : 06 74 59 85 18

Paris : de multiples leviers pour redresser le réseau de bus

Un travail commun Ville de Paris / opérateurs / IDFM à renforcer

Le manque de coordination entre les différents acteurs pour les bus est une des causes de la lente dégradation du service rendu. Heureusement, le 29 mai 2024 était signé entre la ville de Paris, IDFM et la RATP un protocole pour l'amélioration du réseau de bus parisien. Ce protocole est valable jusqu'à prise d'effet de la dernière délégation de service public (DSP) exploitant des lignes parisiennes (art. 2). Ce document recense tous les points d'attention permettant d'améliorer l'exploitation des bus et, partant, d'augmenter leur fréquentation :

- Partage des connaissances sur le fonctionnement et l'usage du réseau (art 4),
- Actions pour une meilleure prise en compte du mode bus dans les projets d'aménagement portés par la Ville de Paris (art 5),
- Action pour la résorption des points durs (art 6),
- Actions pour l'exploitation du réseau (art 7),

Même si les résultats concrets sont encore limités, on constate que les leviers d'action sont bien identifiés et qu'il est souhaitable que soit pérennisée une politique active d'amélioration durant la totalité de la prochaine mandature. La FNAUT IDF souhaite être associé à ce travail commun. Une extension à d'autres territoires serait en outre appréciable.

Tirer enfin les conséquences du « Grand Paris des bus » de 2019

En avril 2019, le tracé de nombreuses lignes de bus parisiennes avait été modifié et certaines lignes créées. IDFM y avait consacré un budget substantiel (+40 M€ / an)

Nouveau réseau de bus à compter du 20 avril 2019

20	21	22	24	25
28	30	32	38	39
40	42	43	45	47
48	53	54	56	58
59	60	61	64	65
66	67	71	72	74
75	76	77	80	81
83	85	86	87	88
91	92	93	94	201
215	325	350		

61 lignes de bus

- 50 lignes modifiées, dont 43 avec nouvel itinéraire
- 5 lignes créées : 25, 45, 59, 71, 77
- 2 lignes fusionnent : 61>91, 81>21

100 aménagements, 200 points d'arrêts

Dans certains cas, les modifications réalisées n'ont pas donné les résultats escomptés, il convient donc de mettre en œuvre des mesures correctives qui nécessitent une attitude proactive de la ville de Paris. Le cas le plus urgent à traiter est celui de la ligne 91 (voir ci-dessous et [notre étude détaillée](#))

Axes Nord-Sud (Sébastopol) et Est-Ouest (Rivoli) : mieux concilier bus & vélos

Nous proposons un réaménagement de l'axe central nord-sud de Paris par regroupement des deux sens de circulation du 38 sur les boulevards de Sébastopol et de Strasbourg ; création d'un nouvel axe bidirectionnel parallèle sur le couloir bus actuel rues du faubourg St Martin, rue St Martin et amélioration des aménagements cyclables rues Beaubourg et du Renard, projet qui avait reçu un accueil favorable du Comité Vélo de la Ville de Paris.



Par ailleurs, l'aménagement actuel de la rue de Rivoli n'est pas satisfaisant pour les bus, comme l'a reconnu notamment le maire de Paris Centre. Nous suggérons donc un regroupement sur la rue de Rivoli des bus circulant dans l'autre sens sur les quais rive droite et la création d'un nouvel axe cyclable bidirectionnel parallèle sur le couloir bus actuel de l'ensemble des quais rive droite.

Traiter en priorité les lignes les plus fréquentées du réseau

La ligne 60 (Porte de Montmartre - Gambetta-Japon) mériterait d'être exploitée avec des bus articulés. L'inventaire des « points durs » s'opposant à ce mode d'exploitation est en cours. Il convient de le mener à terme et de programmer rapidement les aménagements de voirie nécessaires.

La ligne 62 (Porte-de-France -Porte de Saint-Cloud) bénéficie d'un système de sens unique alterné dans sa traversée du 14^e. Cette disposition, qui consiste à interdire le trafic des véhicules individuels dans un sens, a nettement amélioré l'exploitation. Il conviendrait d'étudier son extension aux autres arrondissements traversés (13^e, 15^e).

La ligne 91 (Gare Montparnasse - Gare du Nord) dite « bus des gares » mériterait de desservir la gare de Bercy et d'y être scindée en deux lignes mieux adaptées aux besoins et plus performantes. La ligne actuelle est trop longue et irrégulière tandis que l'usage de bus articulés dans la section Gare de Lyon <> Gare du Nord est surdimensionné.

A ce propos, une action d'information et une amélioration de la signalétique dans et autour des gares pourraient permettre de **valoriser les trajets de gare à gare en bus**, solution qui, le plus souvent, évitent d'emprunter de nombreux escaliers, contrairement au métro dont l'usage par un usager chargé est une véritable épreuve.

Des actions concrètes a priori simples : l'exemple des guichets du Louvre côté Rivoli

Actuellement, rue de Rivoli, bus et vélos doivent cohabiter dans un étroit passage pour passer place du Carrousel. La réouverture des grilles voisines permettrait aux bus et vélos d'avoir chacun leur passage dédié.



Valoriser la fonction touristique de certaines lignes de bus

La densité du réseau au centre de Paris constitue une ressource remarquable pour la mobilité touristique. Nous nous limiterons à deux exemples :

La ligne 73 (La Défense Musée d'Orsay) via l'avenue des Champs-Élysées, dont la fréquentation reste plus que modeste alors que les touristes se pressent dans le métro (ligne 1).

La ligne 30 (Hôpital européen Georges Pompidou - Pigalle) dessert les hauts lieux touristiques de l'ouest parisien (Tour Eiffel, Place de l'Etoile). Elle n'a malheureusement pas été prolongée, malgré nos demandes, à Anvers-Sacré-Coeur à l'occasion du récent réaménagement de la Place Pigalle.

Le bus pourrait cependant contribuer plus efficacement à la diminution du trafic des cars touristiques dont le stationnement à proximité des points d'intérêt est souvent problématique et source de nuisances. En outre, le réseau de bus constitue un complément naturel aux lignes touristiques « *hop on hop off* » et peut ainsi contribuer à une meilleure diffusion des visiteurs dans la ville.

[Le bus, acteur de la mobilité touristique à Paris - Association des usagers des transports \(AUT\)](#)

Renforcer la desserte bus des bois de Boulogne et Vincennes

Le Grand Paris des bus a permis l'amélioration de la desserte des bois de Boulogne et de Vincennes. Cependant, cette desserte est mal connue et doit composer avec de multiples contraintes dont celle du stationnement parfois anarchique des véhicules individuels. Plusieurs rapports (dont une mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris menée en 2024), proposent la création d'une application informatique pour faciliter la mobilité sans ces deux bois. Elle n'a cependant pas vu le jour.

[La desserte du bois de Boulogne par les transports collectifs de surface - Association des usagers des transports \(AUT\)](#)

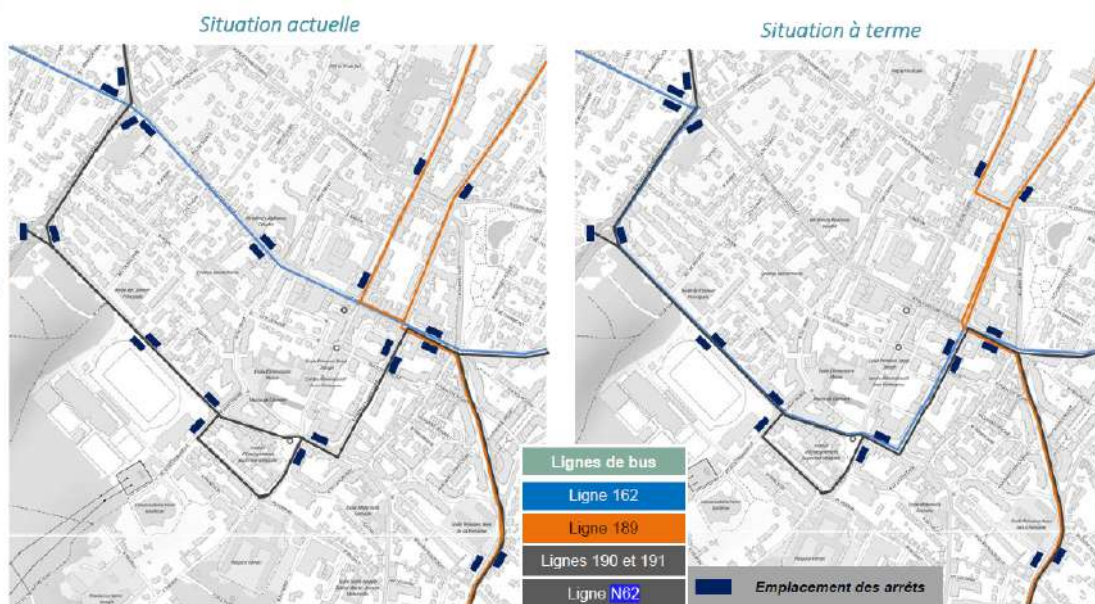
Réétudier le tracé de certaines lignes en vue de réassocier leur trajet

La dissociation des itinéraires résulte souvent de compromis difficiles réalisés par les municipalités d'arrondissement. Cette situation contribue à une méconnaissance du réseau : selon une enquête IFOP réalisée en 2024, 30% des utilisateurs du bus déclarent n'avoir qu'une connaissance faible du réseau et 22% le connaître très mal.

Outre le cas du Boulevard Sébastopol évoqué ci-dessus, on peut citer l'absence de double-sens Boulevard Saint-Germain entre le Pont de Sully et la rue du Bac qui oblige deux lignes à traverser le carrefour Écoles-Saint-Michel très encombré avant de s'engager dans l'étroite rue de l'École de médecine.

Clamart : un bout de rue piétonne très pénalisant pour les bus

La mairie de Clamart a lancé au printemps 2022 un projet d'élargissement de la zone piétonne du centre-ville. Les schémas alors présentés, concernant les lignes de bus, étaient les suivants, avec comme qualificatif : "Une circulation des bus modifiée mais non pénalisante" :



Plus de 3 ans après, la situation est, suite aux réclamations de riverains des rues de report des lignes, une ligne 162 raccourcie à Clamart, une ligne 191 allongée jusqu'à Meudon Val Fleury ... et de longues déviations dès qu'un événement quelconque bloque la circulation des bus en centre-ville.

Exemple pour le 191 : avec des kms de déviation dans cette configuration :

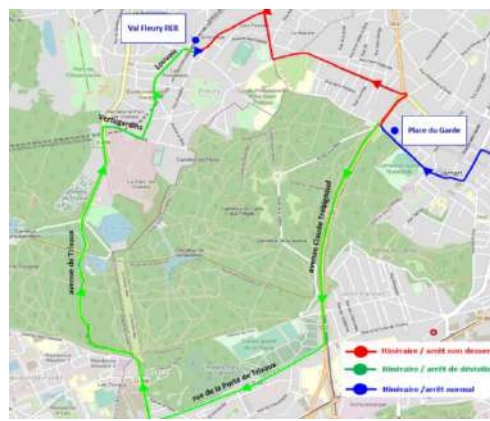
Été 2025 et autres périodes

Avec environ 3kms de déviation dans cette configuration :



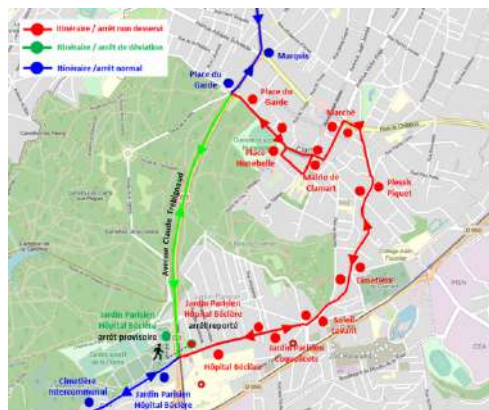
Décembre 2025

Avec un trajet touristique dans la forêt de Meudon :

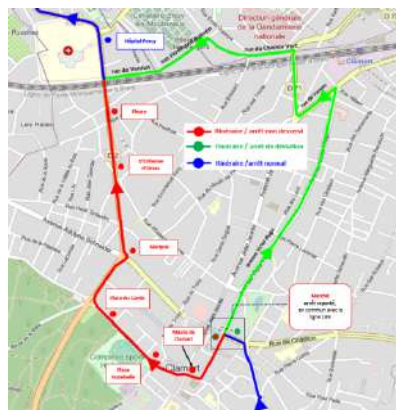


Autre exemple avec le 190, qui ne dessert plus certains quartiers selon l'endroit du blocage :

Eté 2025



Décembre 2025-Janvier 2026



Compte tenu de la géographie de la ville (pentes importantes), du peu de rues possibles pour des déviations, soit par leur gabarit, soit par le choix de leur sens de circulation, les bus doivent faire de grands détours pour continuer à fonctionner sur une partie de leur trajet.

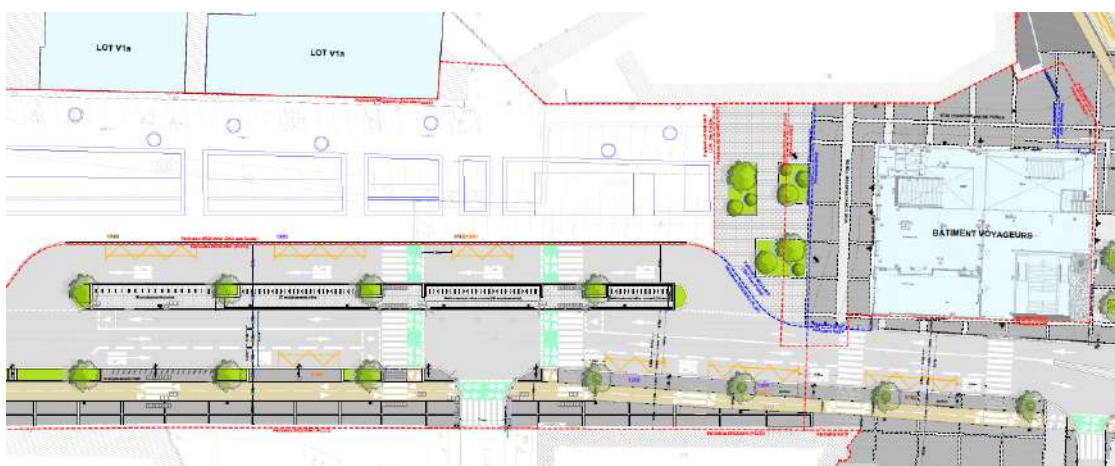
La décision de l'aménagement piétonnier en centre-ville a été prise sans analyse globale des effets sur le fonctionnement de la ville, notamment sur les transports en commun.

Pour améliorer la situation pour les usagers des bus 190, 191, 290, N62, lors des événements survenant sur leur trajet, l'AUT de Clamart et des communes voisines demande que les 130m piétonnisés de l'ancienne départementale rue Paul Vaillant Couturier soient ouverts aux bus pendant la durée de ces événements.

Saint-Ouen : avec un peu de bonne volonté

St-Ouen RER C / M14 : une petite gare routière attendue depuis 5 ans

Attendue depuis 5 ans, le projet de gare routière à proximité immédiate du RER et du métro est bloqué. Les lignes 174, 138 et 139 ont donc des terminus provisoires éparpillés dans le secteur, rendant les correspondances pénibles pour les usagers. En cause, la blocage du projet par la ville de St-Ouen à la demande de certains riverains.



Projet de gare routière tel que prévu en 2020

Nous demandons de faire primer l'intérêt général sur quelques intérêts particuliers, d'autant que les nuisances supposées sont très largement fictives.

Avenue Albert Dhalenne : un couloir bus... dans le mauvais sens !

Cette route départementale (RD22) qui relie le pont de St-Ouen à la mairie de St-Ouen est parcourue par 4 lignes de bus 137, 237, 166 et 140.

Un couloir bus est certes présent dans le sens sud > nord mais la congestion est très majoritairement dans le sens nord > sud, matin et soir, sens qui n'a pas de couloir bus mais a été réduit à une voie de circulation générale.

On peut constater que cet axe est large avec 3 voire 4 files de stationnement. Il est donc possible de vraiment faciliter la circulation des bus tout en conservant un aménagement cyclable de qualité.



Hauts-de-Seine : un choix délibéré de supprimer les voies bus ?

Depuis la crise sanitaire, le département des Hauts-de-Seine, le CD92 a souhaité rattraper son retard en matière d'infrastructure cyclables. Cette intention est louable mais, dans de nombreux cas, il l'a fait sans vouloir réduire la place de la voiture mais en transformant des couloirs bus en pistes cyclables. S'il s'agit de choix du département des Hauts-de-Seine, ils ont certainement été validés par les communes concernées.

En voici plusieurs exemples :

- Chatillon RD906 : perte de couloirs bus pour les lignes 194 et 388
- Montrouge / Bagneux / Arcueil RD920 : perte de couloirs bus pour les lignes 187, 188 et 197
- Sèvres RD910 : perte de couloirs bus pour la ligne 171
- Puteaux et Nanterre RD913 avec suppression de la voie bus entre la place de La Boule et le boulevard circulaire, empruntée de bout en bout par les lignes 158 et 258, et partiellement par les lignes 141, 159 et 360
- Colombes RD106 sur le bd Edgar Quinet au détriment des lignes 164 et 304 en direction de Champerret et de des Courtilles



A certains endroits, il est possible de modifier les aménagements réalisés pour prendre en compte les bus tout en conservant des aménagements cyclables. C'est le cas par exemple de la RD920 où des travaux légers en cours sont réalisés dans l'attente d'un projet plus global après l'échec de celui porté par le CD92 en 2024. Pour cela, il faut un engagement clair des futurs élus municipaux afin de peser sur les choix des départements.

Saint Denis : une « requalification » du centre-ville au détriment des usagers des bus

La ville de Saint Denis a mis en œuvre un projet de piétonisation et de végétalisation de son centre-ville, avec une extension de la zone piétonne déjà existante.

Avant les travaux de réalisation, en juillet 2023, plusieurs lignes de bus n'ont plus desservi le centre-ville de Saint Denis, créant des difficultés pour des habitants de différents quartiers ne pouvant plus se rendre facilement dans le centre-ville :



Une mobilisation importante a eu lieu contre cette perte de service, avec la création de collectifs locaux très actifs, dont celui « pour le retour des bus en centre-ville », qui se bat depuis 2023, s'appuyant sur une pétition de près de 6000 signatures venant de plusieurs quartiers de Saint Denis, pour maintenir la desserte en bus du centre-ville.

Suite à cette mobilisation, finalement, en décembre 2025, la ligne 239 a été légèrement prolongée et la ligne 240, prévue pour démarrer en 2027, a été mise en service plus tôt que prévu sur sa partie entre la cité Floréal et le centre-ville.

La desserte a été dégradée pendant 2 ans et demi et tous les problèmes ne sont pas résolus.

Dans ce dossier, encore une fois, la décision de l'aménagement du centre-ville a été prise sans analyse globale suffisante des effets sur la vie quotidienne des habitants.

L'AUT/FNAUT-IDF soutient la demande permanente du collectif de monter un comité de suivi des mesures mises en place afin de travailler sur d'autres améliorations possibles.

Aulnay-sous-Bois : du stationnement au détriment des bus

Auparavant, la ligne 613 circulait à double sens rue Arthur Chevalier. Pour ajouter des places de stationnement pour les voitures, la ville d'Aulnay a mis en sens unique la rue Arthur Chevalier sur une portion de 250 m entre les arrêts Chanteloup et St Germain.



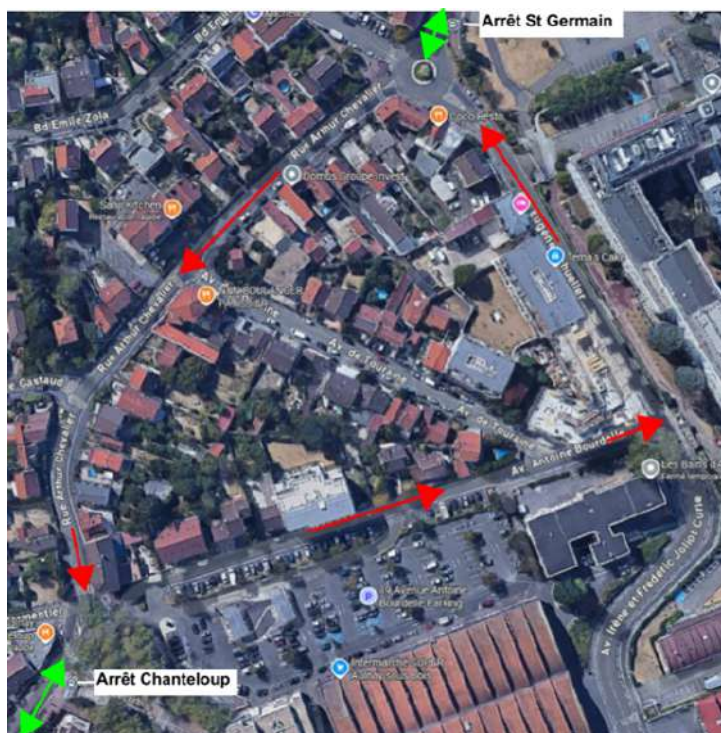
Avant :



Après :



Cela a conduit à une déviation de la ligne 613 par la rue Antoine Bourdelle et l'avenue Eugène Schueller (voie d'accès à la RN 370) et par conséquent à un allongement du temps de parcours aux heures de pointes le matin de 5 minutes.



Cet exemple ponctuel, mais loin d'être isolé, montre bien le rôle important des maires pour favoriser ou pas l'attractivité des lignes de bus.

