

Février 2025

Motion relative à la dégradation de la vitesse et de la régularité des bus en zone dense

Les constats de terrain que nous collectons et les données partielles que nous avons pu obtenir de la RATP et IDFM convergent sur le fait que le service des bus à Paris et en petite couronne est globalement de moins en moins attractif depuis une dizaine d'années. La forte baisse de fréquentation (-20% entre 2019 et 2023) résulte en partie de cette moindre attractivité. Cette situation est d'autant plus regrettable que des sommes importantes ont été consacrées à ce réseau : 40 M€ d'offre avec la refonte des lignes parisiennes en 2019 et des centaines de millions pour la transition énergétique vers des bus au biogaz ou électriques.

Les causes de ces difficultés sont multiples. Listons en quelques unes :

- Les stationnements illicites, liés notamment aux livraisons, sont une problématique croissante dans certains secteurs qui nécessite parfois de créer des places de livraison mais surtout davantage de verbalisation
- Le blocage fréquent des carrefours par des véhicules qui se sont engagés sans pouvoir dégager l'intersection constitue une cause majeure de ralentissements des bus. Nous sommes favorables au retour d'agents de police de circulation aux endroits les plus critiques, ou à défaut à davantage de vidéo-verbalisation.
- Ces dernières années, certains aménagements de voirie, qu'ils concernent des rues ou des places, n'ont pas été favorables aux bus. Nous réaffirmons notre soutien au développement des aménagements cyclables, dès lors qu'ils n'ont pas d'effets néfastes pour les bus. A Paris comme en banlieue, il y a eu certains cas, minoritaires, où les bus ont pâti d'un manque de vision d'ensemble des enjeux de partage de la voirie.
- On voit se développer des opérations de piétonisation, décidées par des maires de toute tendance, qui oublient de prendre en compte la desserte bus, créent des détours parfois pénalisants pour les usagers et augmentent les coûts d'exploitation supportés par IDFM
- Contrairement aux bus articulés, la montée par l'avant reste obligatoire sur les bus standard, ce qui retarde la montée / descente des voyageurs sur les lignes très chargées. Nous rappelons notre souhait de généraliser la montée par toutes les portes comme sur plusieurs réseaux de grande couronne
- L'absence de systèmes de priorités aux feux pour les bus en Ile-de-France (sauf de rares cas comme le TVM) est regrettable alors que les technologies actuelles permettraient sans doute des gains en matière de ponctualité et de vitesse pour des coûts limités.
- Plus globalement, ces difficultés montrent que la gouvernance de la voirie n'est pas satisfaisante en Ile-de-France avec des responsabilités éclatées qui peuvent conduire à des décisions contraires à l'intérêt général

S'il n'y a pas de solution miracle, il faut une volonté politique à tous les niveaux pour inverser la tendance. Le coût de la congestion est estimé par certains experts à 300 M€ pour le réseau de bus RATP historique : améliorer les conditions de circulation des bus serait donc à la fois bénéfique pour leur attractivité, diminuer les coûts d'exploitation à offre constante mais aussi améliorer les conditions de travail des conducteurs. Rappelons qu'à Paris les bus sont le principal moyen de transport accessible à tous. En banlieue, de nombreux quartiers, parfois très peuplés, sont uniquement desservis par des bus.