

Le bus, le grand oublié de la révolution des mobilités à Paris

Société

Par François Deletraz

Publié le 13 février 2026

Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)

En se félicitant des réussites de la révolution des mobilités à Paris, Jean-Louis Missika a laissé de côté le sujet pourtant essentiel de la circulation en bus. Moins cher que le métro et plus accessible pour une partie des usagers, il a subi un désintérêt évident de la mairie alors qu'il reste indispensable dans l'offre publique de transport.

Jean-Louis Missika vient de publier pour Terra Nova une note stimulante intitulée *Comment Paris a mené sa révolution des mobilités*. Il y raconte la transformation de l'espace public parisien depuis vingt-cinq ans et dessine les contours d'une métropole « post-voiture » qui fait l'admiration des maires étrangers. Le récit est séduisant. Il est aussi dramatiquement incomplet. Car cette révolution a fait une victime collatérale majeure : l'autobus, ce transport public de

surface qui reste, pour des millions de Franciliens, le seul mode de déplacement accessible. Paris est en train de le sacrifier.

Un effondrement sans précédent

Les chiffres sont accablants. Selon la RATP (données d'octobre 2024), la vitesse commerciale des bus parisiens en heure de pointe est tombée à 8,85 km/h en mars 2024, contre 9,54 km/h en janvier 2022 et 15 km/h en 2000. En un quart de siècle, la vitesse a été quasiment divisée par deux, se rapprochant de celle de la marche à pied. L'AUT-IDF a estimé dès 2021 que les autobus passaient 39 % de leur temps à l'arrêt.

La conséquence est mécanique : la fréquentation a plongé de 29 % entre 2019 et 2023. La RATP reconnaît que « les pertes externes restent à un niveau élevé », c'est-à-dire les ralentissements causés par les aménagements de voirie. Selon le bilan 2024 de la Ville, le réseau bus reste 25 % en dessous de sa fréquentation de 2019, alors que métro, RER et tramway ont retrouvé leurs niveaux d'avant la crise du Covid. Le bus est le seul mode à ne pas se remettre. Ce n'est pas un hasard.

Des aménagements cyclables réalisés au détriment du bus

La note de Jean-Louis Missika célèbre à juste titre le développement du réseau cyclable parisien. La FNAUT elle-même a toujours soutenu les mobilités actives, et nous réaffirmons notre attachement au développement des pistes cyclables. Mais à une condition : qu'elles ne se fassent pas au détriment du transport public. Or c'est précisément ce qui s'est passé dans de très nombreuses rues de Paris.

Prenons des exemples concrets que nous avons documentés. Sur le pont Caulaincourt, la largeur de la voie de circulation générale a été réduite à 2,70 mètres pour installer une piste cyclable de 2 mètres de chaque côté. Or ce pont est emprunté par deux lignes de bus articulés, les lignes 80 et 95, dont les véhicules font 2,50 mètres de large. Les chauffeurs sont contraints de ralentir fortement quand deux bus se croisent, provoquant des retards en chaîne. Rue Fontaine, même rétrécissement à 2,70 mètres au profit d'une piste cyclable à contresens, alors que le bus 74 y circule avec un véhicule de 2,50 mètres de large. Pour mémoire, la largeur d'un vélo est de 70 centimètres. Le partage de la voirie est ici manifestement inéquitable.

Le cas de la rue de Rivoli est emblématique. Malgré les déclarations courageuses du maire du centre de Paris, Ariel Weil, reconnaissant « l'erreur » de la suppression du couloir de bus et promettant que ses équipes « étudiaient d'ores et déjà la possibilité de remettre cette voie de bus », rien n'a changé. Sur le tronçon ouest, la double piste cyclable mesure 9,2 mètres de large (5,2 + 4 mètres), tandis que la voie partagée entre bus, taxis, livraisons, résidents, services d'urgence et propreté ne fait que 5,2 mètres. L'asymétrie est saisissante.

L'interdiction faite à la ligne 95 de descendre la rue d'Amsterdam, transformée en vélorue, est tout aussi révélatrice. Ce bus transporte 25 000 personnes par jour. Le détour imposé lui fait perdre six minutes par trajet. Lors de la réunion de concertation sur cet aménagement, une collaboratrice de l'adjoint aux transports David Belliard a présenté des données sur les déplacements à vélo mais s'est avérée incapable de fournir le moindre chiffre sur les usagers du bus. Quand le directeur d'un centre médical du quartier, gérant plusieurs centaines de consultations quotidiennes, est intervenu pour défendre la ligne 95, un membre de l'équipe municipale a rétorqué : « Qui prend un autobus pour aller à une consultation

médicale ? » Cette réplique dit tout de l’aveuglement idéologique qui a présidé à ces choix.

Le bus, un enjeu social majeur

La note de Terra Nova passe sous silence une évidence : le bus est le seul réseau de transport en commun intégralement accessible aux personnes à mobilité réduite. Il dessert des quartiers que le métro n’atteint pas. Il est emprunté massivement par les personnes âgées, les familles avec poussettes, les personnes handicapées. Ces bus récemment rénovés, roulant à l’électricité ou au biométhane, climatisés et moins chers que le métro depuis la réforme tarifaire, auraient tout pour plaire — encore faudrait-il qu’ils avancent.

David Belliard a lui-même reconnu que « le bus a pu apparaître comme une variable d’ajustement ». Grégoire de Lasteyrie, vice-président d’IDFM, va plus loin : « Le principal facteur de la baisse de la vitesse des bus est que la Ville de Paris n’estime pas qu’ils doivent être un mode de transport prioritaire. »

Ce que nous proposons

La FNAUT ne demande pas le démantèlement des pistes cyclables. Nous demandons un rééquilibrage urgent du partage de l’espace public. Nos propositions sont précises : rétablir des couloirs de bus protégés sur les axes structurants, en commençant par la rue de Rivoli ; systématiser la priorité aux feux pour les autobus ; revoir les aménagements créant des détours absurdes, comme l’interdiction de la rue d’Amsterdam pour la ligne 95 ; supprimer les obstacles physiques — plots, chicanes, rétrécissements — qui empêchent les bus de manœuvrer, comme ceux documentés place de Clichy ; imposer que toute modification de voirie fasse l’objet d’une étude d’impact préalable sur la circulation des bus.

La FNAUT propose que les candidats aux municipales de 2026 s'engagent sur des objectifs chiffrés de remontée de la vitesse commerciale. Nous les rencontrerons tous pour leur soumettre des cas concrets. La révolution des mobilités ne sera complète que lorsqu'elle cessera d'opposer le vélo au bus. A Paris, il est possible de faire coexister pistes cyclables et couloirs de bus, à condition de s'en donner les moyens. Les usagers du bus, souvent les plus vulnérables, méritent mieux que d'être les oubliés d'une révolution qui prétend servir l'intérêt général.