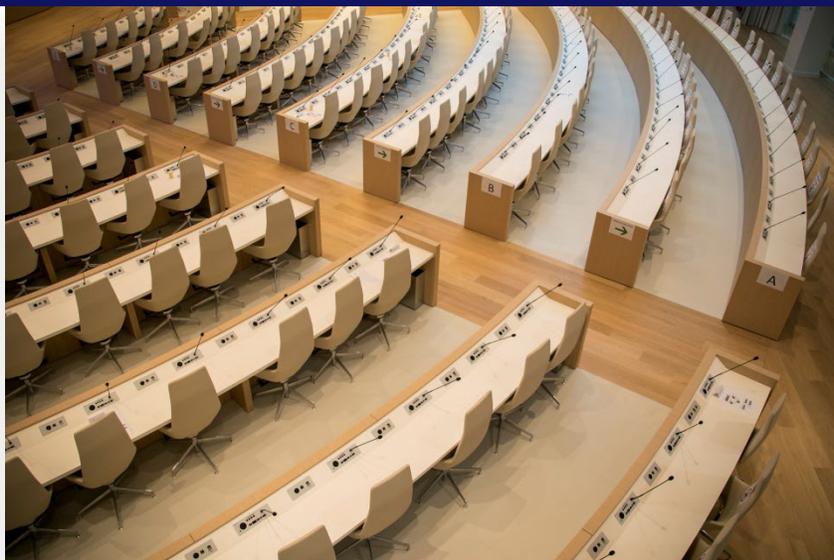


Séance plénière du 18 juin 2025

Vœux



Conseil régional

2 rue Simone Veil – 93400 SAINT-OUEN
Tél. : 01 53 85 53 85 – Fax : 01 53 85 53 89
www.iledefrance.fr

CONSEIL RÉGIONAL DU 18 JUIN 2025

Pour un plan régional de relance de l'attractivité du bus en Île-de-France

Le bus constitue un maillon essentiel de la mobilité en Île-de-France. Il assure des liaisons de proximité, complète les réseaux ferrés et permet d'accéder aux pôles multimodaux.

En grande couronne, il demeure parfois le seul mode de transport public disponible, jouant ainsi un rôle fondamental dans la réduction des enclavements territoriaux.

Dans les villes, il reste le seul mode de transport en commun, pour les quartiers résidentiels encore peu desservis en transports ferrés, et il est indispensable pour les personnes âgées, les familles ou les personnes à mobilité réduite qui éprouvent des difficultés à utiliser les stations ferrées souterraines peu accessibles malgré nos efforts communs.

Aujourd'hui, ce mode de transport a besoin d'un réel plan de relance. En 2020, sous l'effet de la crise sanitaire, la fréquentation des bus franciliens a chuté de près de 40 % et, à ce jour, le trafic n'a toujours pas retrouvé son niveau de pré-crise, contrairement à la tendance observée ailleurs en France.

Par ailleurs, les disparités territoriales persistent fortement, en particulier dans les zones dans lesquelles la qualité du bus est fortement dégradée.

Enfin, le processus de mise en concurrence a entraîné dans certains territoires des perturbations conséquentes liées aux revendications des salariés inquiets de perdre certains avantages de carrière, aux difficultés des reprises de délégations d'un opérateur à l'autre et à leurs déficits d'exploitation.

1. Une dynamique de fréquentation contrastée selon les territoires, et globalement préoccupante
 - **Une baisse marquée dans les zones urbaines denses** : À Paris et dans certaines zones de la petite couronne, la fréquentation des bus est en déclin structurel. Depuis la crise sanitaire de 2020, elle a chuté d'environ 29 % dans la capitale, selon Île-de-France Mobilités. Le principal facteur de ce déclin est la congestion croissante des axes empruntés par les bus. La RATP a enregistré, en dix ans, un triplement des perturbations liées à des causes externes à son organisation, principalement dues à des événements de voirie. Paris comptait ainsi 72 km de voies réservées aux bus en 2015, contre seulement 36 km aujourd'hui. Par ailleurs,

le boom du commerce en ligne et de la livraison à domicile a entraîné une augmentation significative du stationnement des camionnettes de livraison sur la voirie, y compris sur les voies réservées aux bus, contribuant à ralentir leur circulation.

- **Une situation plus stable, mais fragile, en petite couronne :** La petite couronne enregistre une fréquentation globalement stable dans les zones bien desservies. Toutefois, de nombreuses lignes souffrent encore de problèmes de régularité, de confort et de surcharge, nuisant à l'attractivité du service. Le bus est également un mode important pour le transport scolaire, or le déficit d'information voyageur et sa difficulté à atteindre ses objectifs de ponctualité aux heures de pointe affecte les collégiens et lycéens de façon importante.
- **Des efforts à amplifier en grande couronne :** Dans les territoires ruraux ou périurbains, moins bien desservis par les réseaux ferrés, la fréquentation progresse lentement. Le bus y demeure pourtant essentiel pour développer la mobilité, notamment pour les personnes plus âgées dont la part progresse dans la population, ainsi que pour les personnes dépendantes ou les jeunes qui n'ont pas accès à la voiture. Le bus est pour eux le premier, voire parfois le seul recours. Le transport à la demande ne répond pas non plus à toutes ses promesses et il est important de revoir ses règles de fonctionnement.

Sans action volontariste, l'attractivité du bus continuera de s'éroder, notamment en zone dense. Pourtant, des solutions existent et ont fait leurs preuves dans d'autres métropoles françaises et européennes : priorité aux feux, lignes à haute fréquence, information en temps réel, voies réservées, etc.

Dans ce contexte, et alors que la Région s'engage résolument dans la transition écologique, il est impératif de renforcer l'attractivité du bus, qui demeure le mode de transport en commun le plus souple, le plus accessible, et souvent le plus rapide à déployer.

Ainsi, ce vœu vise à exprimer la volonté de l'assemblée régionale de voir émerger, en lien avec Île-de-France Mobilités, et en concertation avec les opérateurs (RATP, Transdev, Keolis...), les collectivités locales et les représentants des usagers, une nouvelle dynamique pour le réseau de bus, à la hauteur des enjeux de desserte, d'inclusion et de transition écologique.

2. Propositions pour un plan régional ambitieux pour le développement du bus

Pour relancer l'attractivité du bus, il convient d'allier des mesures immédiates d'amélioration de la qualité de service à des réformes structurelles de modernisation de l'offre sur l'ensemble du territoire.

A. Mise en œuvre de mesures concrètes à court terme et moyen terme

1. Déploiement du paiement sans contact (open payment) sur l'ensemble du réseau, afin de réduire le temps que les conducteurs consacrent à la vente de titres de transport et aux demandes des usagers ;
2. Montée et validation des titres de transport à toutes les portes, accompagnées d'un dispositif renforcé de lutte contre la fraude pour accélérer les temps de montée à bord ;
3. Augmentation du nombre de conducteurs de réserve par les opérateurs, afin de limiter les annulations de trajets en cas d'absence de conducteurs au début du service ;
4. Développement de la priorité systématique aux feux de circulation pour les bus, en coordination avec les communes et la Préfecture de police, et lancement par la Région d'un dispositif de soutien aux collectivités s'équipant de systèmes de coordination des feux pour le passage des bus, ainsi que de dispositifs de vidéoverbalisation aux abords des voies bus et des intersections ;
5. Expérimentation de lignes "Chronobus" pour desservir des quartiers urbains denses peu pourvus en transports ferrés, avec des passages garantis toutes les 3 à 5 minutes aux heures de pointe, notamment grâce à l'aménagement de voies bus dédiées sur le tracé ;
6. Renforcement de l'information voyageurs : affichage en temps réel, modernisation des bornes information voyageurs aux arrêts pour améliorer la fiabilité des temps d'attente, réalisation d'une "météo des lignes" en direct, assurer une meilleure signalétique des correspondances, revoir l'information à bord pour davantage de clarté (en fixant notamment un nombre maximal de lignes affichées), garantir une parfaite information des retards et annulations sur les lignes particulièrement utilisées par le public scolaire.
7. Améliorer le service de transport à la demande en fixant des objectifs qualité à 360° (ponctualité, propreté, information voyageur, motorisation etc.) : lorsqu'un aller est effectué, l'utilisateur doit avoir la garantie de pouvoir effectuer un retour la même journée ; vérification doit être faite que le service est bien ouvert jusqu'à 19h et non 16h comme parfois pratiqué ; la motorisation électrique doit y être généralisée.
8. Continuer les efforts sur le redressement du service régionalisé du PAM (programme d'aide à la mobilité) pour les personnes à mobilité réduite : simplifier l'inscription au service, interdire les annulations de trajet dans l'heure précédant la prise en charge à défaut d'une solution alternative.

B. Adaptation du matériel et du réseau

1. Lancement d'une étude sur un déploiement élargi de midibus, dont le gabarit est mieux adapté aux zones à forte densité ou à voirie étroite, afin d'améliorer leur insertion dans le tissu urbain, et ainsi renforcer la fréquence et la ponctualité du service ;
2. Prendre en compte les évolutions réglementaires en expérimentant l'installation de caméras frontales à bord des bus, autorisées par la loi Tabarot, afin de mieux verbaliser les stationnements de camionnettes de livraison sur les voies bus ainsi que les incidents sur le parcours, dans le respect du cadre légal en vigueur ;
3. Évaluation des lignes créées dans le cadre du Grand Paris des Bus, afin d'optimiser les tracés en fonction de la fréquentation réelle et des besoins identifiés sur le terrain ;
4. Définir de nouveaux standards urbains d'adaptation du bus au développement du vélo, en prohibant notamment les arrêts de bus entre une chaussée et une voie cyclable qui posent des problèmes de sécurité à la fois pour les personnes souhaitant prendre le bus et les cyclistes ;
5. Amélioration de la lisibilité du réseau : refonte des plans, harmonisation de la signalétique et simplification de la numérotation des lignes si nécessaire ;
6. Mise en place d'un observatoire de la mise en concurrence des services de bus en Île-de-France, afin d'en suivre les effets sur la qualité de service, l'équilibre économique, les conditions sociales, la régularité et la satisfaction des usagers.

C. Suivi, transparence et évaluation

Un rapport annuel de suivi du plan devra être présenté au Conseil régional, incluant :

- Des indicateurs de ponctualité ;
- Des taux de satisfaction des usagers ;
- Des données de fréquentation par ligne.

Le bus est le mode de transport propre le plus répandu et le plus accessible en Île-de-France, c'est l'allié du quotidien pour de nombreux Franciliens sans possibilité d'utiliser une voiture, résidant dans des territoires ou quartiers moins desservis en transports ferrés, à mobilité réduite ou « gênée ».

Dans la perspective des Assises de la décarbonation, le Conseil régional doit réaffirmer sa volonté de faire du bus un pilier central de la mobilité francilienne : un service fiable, moderne, accessible à toutes et à tous, et pleinement engagé dans la transition écologique.

Vœu du Rassemblement national Île-de-France : De la sécurité pour les lycées !

L'Île-de-France, première région de France, est confrontée à une montée alarmante de l'insécurité dans et aux abords de ses lycées, compromettant la sécurité des élèves, des enseignants et des familles. Ce phénomène ne se limite pas à des incivilités isolées, mais reflète une dégradation profonde du climat scolaire, marquée par des actes de violence, de délinquance et d'intimidation. Les incidents récents, survenus au cours des derniers mois, témoignent de l'urgence d'une réponse ferme et adaptée, alors que le "sentiment d'insécurité" gagne du terrain parmi les Franciliens.

À Malakoff, un jeune a été violemment agressé à coups de marteau aux abords du lycée Louis-Girard, un acte qui a semé la panique parmi les élèves et poussé les autorités à ouvrir une enquête, révélant l'insécurité croissante près des établissements¹. À Porcheville, un professeur du lycée Louise-Michel a été menacé de mort par un élève de 15 ans, exclu peu avant, qui l'a attendu à la sortie, semant la peur parmi le personnel et forçant la direction à renforcer la sécurité². Aux Ulis, un lycéen de 16 ans a asséné un coup de tête à un enseignant du lycée de l'Essonne, excédé par une remarque, provoquant une grève des professeurs épuisés par un climat d'hostilité³. À Saint-Denis, une intrusion violente au lycée Paul-Éluard par des individus armés de marteaux et de battes de baseball a visé un élève, obligeant les enseignants à exercer leur droit de retrait face à l'insécurité récurrente⁴. À Tremblay-en-France, une émeute impliquant 80 jeunes aux abords d'un lycée a vu la proviseure molestée pour avoir tenté de calmer la situation, un incident qui a nécessité une

1

<https://www.cnews.fr/france/2024-10-15/malakoff-enquete-ouverte-apres-la-violente-agression-coups-de-marteau-dun-jeune>

2

<https://www.cnews.fr/france/2025-05-10/il-y-un-sentiment-dinsecurite-lecole-un-professeur-menace-de-mort-par-un-eleve-de>

3

<https://www.leparisien.fr/essonne-91/un-enseignant-recoit-un-coup-de-tete-dans-un-lycee-de-lesonne-les-pr-ofs-disent-leur-ras-le-bol-14-10-2024-VRWIDO4NYJAHJJMD6Q57DXXVKM.php>

4

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-france/seine-saint-denis/saint-denis-nouvelle-intrusion-violente-au-lycee-paul-eluard-enseignants-et-eleves-s-inquietent-1637644.html>

Conseil régional

Groupe Rassemblement national - IDF

intervention policière massive et mis en lumière la fragilité des équipes éducatives face aux violences extérieures.

Ces violences, souvent perpétrées par des élèves en rupture ou des individus extérieurs, traduisent une érosion de l'autorité et illustrent l'impunité qui gangrène les lycées franciliens. Loin d'être anecdotiques, elles s'inscrivent dans une tendance préoccupante : 66 % des Franciliens déclaraient se sentir en insécurité en 2024 contre 53 % en 2023 selon un sondage Odoxa pour Le Figaro⁵.

Les données statistiques confirment cette dégradation. En 2023, le Service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI) a enregistré une hausse de 5 % des coups et blessures volontaires sur personnes de 15 ans ou plus en Île-de-France, avec une augmentation notable dans les contextes proches des lycées, où les jeunes sont souvent victimes ou auteurs⁶. Une note de la DEPP (Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance) pour 2022-2023 rapporte une augmentation des signalements d'incidents graves dans les lycées franciliens, incluant des violences verbales, des atteintes physiques et des intrusions⁷. Ces chiffres, bien que partiels, reflètent une réalité quotidienne : les lycées deviennent des cibles pour des actes de délinquance, souvent perpétrés par des individus extérieurs, dans un contexte où l'impunité semble prévaloir. Cette situation est aggravée par des facteurs structurels, tels que la forte densité démographique de l'Île-de-France, les inégalités territoriales et une immigration non maîtrisée, qui alimentent les tensions dans certains quartiers. Les procureurs, confrontés à une hausse des plaintes pour vols, intimidations et vandalisme, alertent sur l'urgence de rétablir un climat sécurisé pour garantir le droit à l'éducation.

Depuis 2018, la Région Île-de-France a mis en place des Brigades Régionales de Sécurité (BRS) pour sécuriser les lycées. Le groupe Rassemblement National soutient le principe de ces brigades, qui répondent à un besoin réel de protection des établissements. Nous saluons également le courage des agents qui les composent, souvent confrontés à des situations complexes. Cependant, la gestion des BRS s'est révélée calamiteuse, minée par des dysfonctionnements graves et une absence de pilotage rigoureux. Des alertes répétées, y compris des plaintes déposées par des agents pour des faits de violence interne, sont restées sans réponse, révélant un manque criant de suivi et de transparence. Des courriels

⁵ <https://fr.statista.com/statistiques/1475678/sentiment-insecurite-france/>

⁶

<https://www.interieur.gouv.fr/Interstats/Actualites/Ins%C3%A9curit%C3%A9-et-d%C3%A9linquance-en-2023-bilan-statistique-et-atlas-departemental>

⁷

<https://www.leparisien.fr/societe/hausse-des-incidents-graves-dans-les-etablissements-scolaires-en-2022-2023-23-02-2024-G7B3MB6VI5BD3EMLFRDX55GVAE.php>

Conseil régional

Groupe Rassemblement national - IDF

anonymes ont également dénoncé des dérapages au sein de ces brigades, sans que l'exécutif régional ne prenne les mesures nécessaires pour y remédier. Cette situation, rapportée par des sources fiables, témoigne d'une politique sécuritaire régionale en perte de crédibilité.

Au-delà des BRS, la stratégie régionale manque de cohérence et d'ambition. Les boutons d'appel d'urgence, bien que pertinents, restent insuffisamment déployés et ne sauraient à eux seuls endiguer la montée de la violence. La vidéoprotection, promise depuis des années, progresse trop lentement, laissant de nombreux lycées vulnérables. Enfin, l'absence de coordination avec les forces de l'ordre nationales et locales limite l'efficacité des interventions. Ces carences traduisent une approche timorée, incapable de rétablir l'ordre et l'autorité dans les lycées franciliens.

Pour répondre à cette crise, le groupe RN propose des mesures concrètes. Tout d'abord, il est impératif de restructurer les BRS en renforçant leur encadrement, en augmentant leur effectif à 200 agents d'ici 2027 et en instaurant une formation rigoureuse axée sur la gestion des conflits et la coordination avec la police. Ensuite, la Région doit accélérer le déploiement de la vidéoprotection dans tous les lycées, avec un objectif de couverture totale d'ici 2026, et équiper chaque établissement d'un bouton d'appel d'urgence relié directement aux forces de l'ordre. Par ailleurs, la création d'une Agence régionale de coordination sécuritaire, regroupant proviseurs, BRS et autorités locales, permettrait une réponse rapide et concertée aux incidents. Enfin, la Région doit investir dans la sécurisation physique des lycées, via des portails renforcés et des contrôles d'accès systématiques, pour empêcher les intrusions.

Ces mesures régionales peuvent être complétées par des actions nationales. La suppression des aides sociales aux parents de mineurs multirécidivistes, responsables d'actes de délinquance dans ou autour des lycées, enverrait un signal fort contre l'impunité. De même, une régulation stricte de l'immigration, en ciblant les flux non maîtrisés qui alimentent les tensions dans certains territoires franciliens, renforcerait la sécurité globale.

Face à l'urgence de la situation, le Conseil régional d'Île-de-France émet le vœu que :

1. La Région restructure les Brigades Régionales de Sécurité (BRS) en doublant leurs effectifs à 200 agents d'ici 2027, en instaurant un encadrement renforcé et une formation professionnelle obligatoire, et en garantissant une transparence totale sur leur fonctionnement, avec un rapport annuel public sur leurs interventions.
2. La Région accélère le déploiement de la vidéoprotection dans 100 % des lycées franciliens d'ici 2026, en priorisant les établissements situés dans les zones à risque.

Conseil régional

Groupe Rassemblement national - IDF

3. La Région généralise l'installation de boutons d'appel d'urgence reliés aux commissariats dans tous les lycées d'ici fin 2025, avec un suivi régulier de leur efficacité.
4. La Région crée une Agence régionale de coordination sécuritaire, réunissant les provideurs, les BRS, les forces de l'ordre et les collectivités locales, pour assurer une réponse rapide et coordonnée aux incidents.
5. La Région investisse dans la sécurisation physique des lycées, en équipant chaque établissement de portails renforcés et de systèmes de contrôle d'accès d'ici 2027.
6. La Région expérimente, en partenariat avec l'Agence régionale des travaux d'intérêt général, un programme de travaux de réparation des dégradations dans les lycées par des jeunes condamnés, pour promouvoir la responsabilité et l'autorité.
7. La Présidente du Conseil régional charge le gouvernement de demander la mise en œuvre de sanctions financières, telles que la suspension des aides sociales aux familles de mineurs multirécidivistes impliqués dans des actes de délinquance dans ou aux abords des lycées.
8. La Présidente du Conseil régional charge le gouvernement de prendre l'initiative de mettre fin à l'excuse de minorité et d'abaisser la majorité pénale à 16 ans
9. La présidente du Conseil régional exige du ministre de l'Intérieur qu'il renforce les contrôles d'identité et les patrouilles aux abords des lycées, en ciblant les individus extérieurs à l'origine de troubles, dans le cadre d'une politique de régulation migratoire stricte.

Ces mesures, combinant fermeté et pragmatisme, visent à restaurer un climat de sécurité propice à l'éducation dans les lycées franciliens. Le groupe Rassemblement National appelle le Conseil régional à agir sans délai pour protéger nos jeunes et garantir l'avenir de notre région.



Aymeric Durox