Rencontre avec Île-de-France Mobilités et la RATP sur la ligne 128

20 octobre 2026 – Dépôt de Montrouge

Participants pour l'AUT2BC : Florian Besson, Xavier Dubois, Jean-Manuel Gallego et Bruno Tuder.

Contexte : une crise estivale qui révèle des difficultés structurelles

Cette rencontre fait suite aux graves perturbations de l'été 2026, consécutives aux travaux sur le RER B et à leurs répercussions sur la ligne 128.

L'AUT2BC a rappelé que les difficultés ne se limitaient pas à cette période exceptionnelle. La ligne 128 connaît des problèmes récurrents, à toutes les heures et tous les jours de la semaine. Les travaux ont aggravé une situation déjà insatisfaisante, sans en constituer la cause unique.

L'association attend donc des mesures durables pour améliorer la régularité, garantir les horaires annoncés et assurer des conditions de transport satisfaisantes tout au long de l'année.

1. Offre de transport : la suppression des phases estivales les plus réduites

La RATP a présenté les différentes configurations de service appliquées à la ligne 128 dans le cadre de son contrat avec Île-de-France Mobilités (IDFM).

Configuration	Bus mobilisés	Courses quotidiennes	Kilométrage quotidien
Plein trafic	16 en heure de pointe	308	1 878,930 km
Vacances scolaires	13	262	1 621,916 km
Phase 1, principalement en juillet	11	239	1 462,556 km
Phase 2, principalement en août	10	200	1 277,889 km

La phase 2 correspond à une offre minimale prévue pour la période estivale, en l'absence d'événement particulier. Pendant les travaux sur le RER B, la ligne 128 a conservé cette offre minimale, alors même qu'elle devait absorber une partie du trafic habituel du RER B.

Le nouveau contrat prévoit trois phases de service au lieu de quatre. Il supprime les deux phases estivales les plus réduites et leur substitue l'offre des vacances scolaires. Cette évolution entraîne une augmentation globale de l'offre annoncée d'environ 1 %.

L'AUT2BC considère cette évolution comme une victoire. L'existence de phases estivales aussi dégradées ne se justifiait plus au regard des besoins des voyageurs.

Des renforts trop tardifs pendant les travaux du RER B

Deux phases de renforcement ont été mises en place en août 2026 : un premier renfort du 2 au 6 août, puis un renfort supplémentaire du 7 au 16 août. Pour cette seconde période, 40 courses supplémentaires ont été ajoutées aux 200 courses habituelles, soit une augmentation de 20 %.

Ces renforts sont toutefois intervenus tardivement et sont restés insuffisants, puisqu'ils reposaient sur l'offre minimale estivale.

L'AUT2BC a demandé le maintien du plein trafic pendant les phases de travaux du RER B. Lorsque le tronçon Robinson–Fontenay-aux-Roses n'est plus desservi par le RER B, la ligne 128 joue de fait le rôle de navette de substitution. Cette réalité doit être prise en compte dès la préparation des prochains plans de transport liés aux travaux.

L'association a également renouvelé sa proposition de faire desservir un arrêt situé à proximité de Lucie Aubrac par la véritable navette de substitution, afin de faciliter les correspondances et d'inciter davantage de voyageurs à l'utiliser.

2. Régulation : respecter les intervalles et garantir une desserte régulière

La RATP a communiqué les taux d'offre réalisée suivants pour la période de mai à septembre :

- 2025 : 96,73 %.
- 2026 : 94,76 %.

La RATP juge ces résultats satisfaisants. L'AUT2BC ne partage pas cette appréciation, car ces chiffres mesurent les courses effectuées sans rendre compte, à eux seuls, de la qualité du service. Un bus peut effectuer son trajet tout en arrivant trop tôt, trop tard ou en suivant de trop près le précédent.

La RATP a attribué à la canicule une baisse de l'offre de l'ordre de 10 %. Elle a également indiqué que le taux de régularité était descendu à 87,45 % en juillet 2026, sous le seuil minimal de 90 % présenté comme satisfaisant.

Dans le même temps, elle a annoncé des résultats moyens supérieurs à 95 % entre janvier et septembre 2026 pour les indicateurs de régularité, de ponctualité et de gestion des trains de bus. Ces données ne mesurent pas toutes la même chose et doivent être examinées séparément.

La préparation de l'offre nécessite une anticipation de deux à trois mois. La RATP a indiqué qu'elle entendait améliorer la régulation. Les régulateurs resteront basés à Romainville dans le cadre de la nouvelle délégation de service public (DSP). Le site de Montrouge compterait environ 600 agents et 185 bus. Le ratio évoqué pendant la rencontre est d'un régulateur pour 70 bus.

À compter du 1er novembre, le nouveau cahier des charges prévoit des pénalités appliquées par IDFM à l'opérateur en cas de trains de bus, selon les modalités contractuelles.

L'AUT2BC a tenu à préciser que sa revendication ne porte pas uniquement sur les trains de bus, mais sur la régulation dans son ensemble, sur la ligne 128 comme sur les autres lignes du réseau. Le non-respect des intervalles entre les véhicules, les départs mal coordonnés, les attentes prolongées et les arrivées groupées dégradent tous le service rendu aux voyageurs.

Les trains de bus constituent l'une des manifestations les plus visibles de ces dysfonctionnements. Mais une ligne peut également être mal régulée lorsque les bus circulent trop tôt, trop tard ou à des intervalles très éloignés des fréquences annoncées, même sans former de trains de bus.

L'AUT2BC demande donc à la RATP et à IDFM de faire de la régulation une priorité opérationnelle. Il ne suffit pas de constater les irrégularités ou de sanctionner certains incidents après coup : il faut mieux répartir les véhicules, respecter les intervalles prévus et assurer une desserte cohérente tout au long de la journée.

La situation dangereuse de la place Dampierre

L'AUT2BC a dénoncé les risques liés à l'accumulation de bus sur la place Dampierre. Il arrive que quatre véhicules attendent simultanément, avec deux bus de la ligne 128 et deux de la ligne 188. Cette situation oblige parfois le bus venant de Robinson à s'arrêter au milieu de la chaussée.

Cette accumulation est d'autant moins compréhensible que la place Dampierre n'est pas censée servir de lieu de pause aux conducteurs, ce qui a été confirmé pendant la rencontre. Il ne devrait donc pas y avoir plusieurs bus de la même ligne immobilisés simultanément à cet endroit.

L'association a également constaté que certains bus assurant le service partiel Dampierre–Porte d'Orléans pouvaient repartir au moment même où arrivait le bus venant de Robinson, compromettant ainsi la continuité de la desserte.

L'AUT2BC demande à la RATP et à IDFM de revoir la régulation sur ce secteur afin de mettre fin à ces situations dangereuses et d'assurer une meilleure coordination des véhicules.

3. Information voyageurs : obtenir un calendrier d'installation des BIV

La rencontre a permis de préciser la répartition des responsabilités concernant les bornes d'information voyageurs (BIV) :

- L'opérateur assure leur exploitation.
- IDFM est responsable de leur propreté.
- Leur alimentation électrique relève des communes.

De nouvelles BIV fonctionnant sur batterie sont envisagées. Il a été indiqué qu'une borne devait être installée à chaque arrêt accueillant plus de 100 voyageurs par jour.

Les bus sont équipés de GPS, mais des dysfonctionnements peuvent affecter les informations transmises aux voyageurs. La RATP a notamment expliqué que les « bus fantômes », affichés dans les applications alors que les véhicules ne passent pas à l'arrêt, pouvaient résulter de problèmes de régulation, de changements de service ou de défaillances des boîtiers GPS.

L'AUT2BC a demandé avec insistance un calendrier précis d'installation des BIV. Notre secteur reste insuffisamment équipé, alors que les voyageurs doivent pouvoir disposer d'une information fiable directement aux arrêts.

L'association attend une réponse rapide d'IDFM et des communes concernées. Sans calendrier concret, elle lancera une campagne citoyenne pour obtenir les équipements nécessaires.

4. Capacité des bus et conditions de transport

La RATP a rappelé que la capacité de référence retenue permettait quatre voyageurs debout par mètre carré, en complément des places assises.

La fréquentation moyenne annoncée se situerait entre 72 et 76 voyageurs par bus. Un taux de remplissage de 80 % déclencherait une alerte.

L'AUT2BC restera attentive à la prise en compte des situations de surcharge, notamment lorsque des voyageurs ne peuvent pas monter dans un bus. Les modalités précises de calcul de la capacité et les conséquences opérationnelles des alertes devront être clarifiées.

5. Les horaires publiés doivent être respectés

La RATP a reconnu que, si elle assurait un nombre de courses quotidien qu'elle jugeait honorable, elle ne respectait pas pour autant les engagements figurant dans les fiches horaires.

La fiche horaire publiée par IDFM prévoit notamment, même en août, un bus toutes les 20 minutes le dimanche à 23 heures. En période normale, la fréquence annoncée en heure de pointe est d'un bus toutes les 9 à 11 minutes.

Fiche horaire de référence : https://ilico.iledefrance-mobilites.fr/uploads/fiches/20261001T130255Z-270be0cf-cdb9-418e-8572-ebb75fa979fa.pdf

Pour l'AUT2BC, les horaires communiqués par IDFM et la RATP constituent des engagements qui doivent être respectés. Les voyageurs doivent pouvoir organiser leurs déplacements à partir des informations officielles, sans avoir à anticiper des retards, des suppressions ou des intervalles aléatoires.

La RATP a estimé qu'il serait préférable de communiquer sur des horaires qu'elle est effectivement en mesure de respecter. L'AUT2BC prend acte de cette déclaration, mais ne saurait se satisfaire de cette conclusion après des années de difficultés. L'objectif doit rester de fournir le service prévu, et non de réduire les ambitions affichées pour les aligner sur les dysfonctionnements existants.

Conclusion : obtenir des engagements concrets et vérifier les résultats

Cette rencontre a permis de confirmer certaines évolutions, notamment la suppression des phases estivales les plus réduites dans le nouveau contrat. Elle a également permis d'obtenir des précisions sur les difficultés de régulation et d'information voyageurs.

Pour autant, les problèmes de régularité, les intervalles non respectés, les trains de bus, les horaires non tenus, le sous-équipement en BIV et les situations dangereuses observées place Dampierre appellent des réponses concrètes.

L'AUT2BC demande à IDFM et à la RATP de prendre des engagements vérifiables sur cinq priorités :

1. **Adapter l'offre aux travaux du RER B**, en maintenant le plein trafic lorsque la ligne 128 doit absorber une partie de son trafic, et ajouter un arrêt à proximité de Lucie Aubrac sur la navette de substitution.
2. **Améliorer la régulation sur l'ensemble du réseau**, en respectant les intervalles entre les bus, en évitant les départs mal coordonnés et en mettant fin aux trains de bus.
3. **Sécuriser la place Dampierre**, en mettant fin aux accumulations de véhicules et aux situations dangereuses.
4. **Communiquer un calendrier précis d'installation des BIV**, afin que les voyageurs disposent d'une information fiable.
5. **Respecter les horaires publiés** et rendre compte des écarts entre le service annoncé et le service réellement assuré.

L'AUT2BC continuera à recueillir les témoignages des voyageurs et à interpeller les responsables du réseau. En fin d'année, l'association lancera une campagne pour vérifier si les conditions de circulation de la ligne 128 se sont effectivement améliorées.

Les usagers ont droit à un service fiable, régulier et sûr, tout au long de l'année.