



BUS

AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Aulnay-sous-bois < > Tremblay-en-France



Synthèse

du bilan de la concertation

20 septembre – 22 octobre 2021

Concertation publique



SOMMAIRE

1. Introduction	2
2. Concertation	3
Le dispositif déployé	3
3. Synthèses des avis exprimés	4
Le bilan quantitatif	4
3.1 Un projet bien accueilli qui répond à de réels problèmes rencontrés aujourd'hui sur la ligne 15	5
Les objectifs du projet plébiscités	5
Un projet soutenu du fait des difficultés d'exploitation sur la ligne 15	5
Des usagers soucieux de la desserte de leurs territoires	5
3.2 Des inquiétudes sur la faisabilité du projet et sur le partage des usages	6
La faisabilité technique, les travaux, le coût et le calendrier du projet	6
L'impact du projet sur la circulation routière et le stationnement	6
La place des modes doux	7
3.3 L'expression des participants sur les projets d'aménagements spécifiques : le franchissement parallèle au pont de la Croix Blanche et la RD 40	7
La création d'un franchissement parallèle au pont de la Croix Blanche à Aulnay-sous-Bois	8
L'aménagement de la RD40 à Tremblay-en-France	8
3.4 Des attentes exprimées sur l'amélioration du confort des voyageurs	8
L'accessibilité et l'aménagement des arrêts de bus	9
L'intermodalité et l'information voyageurs	9
4. Les enseignement de la concertation	10



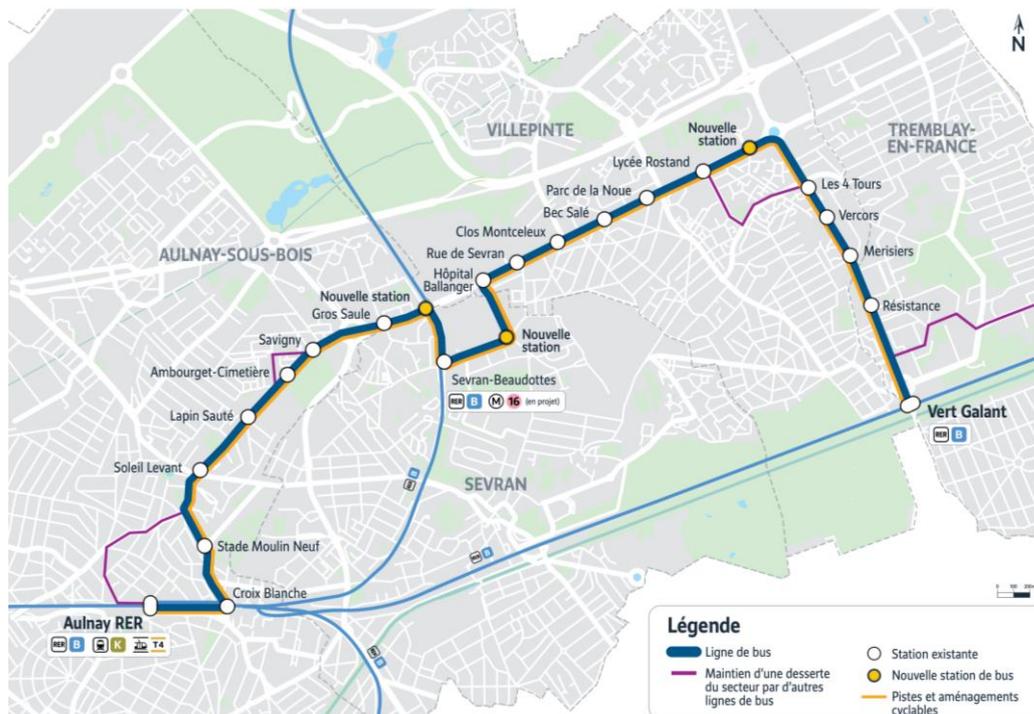
1. INTRODUCTION

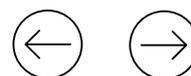
La ligne de bus 15 entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France est une ligne particulièrement importante dans le réseau de transports en commun francilien. Il s'agit aujourd'hui de la troisième ligne de bus la plus fréquentée en Ile-de-France, hors réseau RATP. La fréquentation de la ligne 15 a fortement augmenté au cours des dernières années. Elle compte aujourd'hui environ 20 000 voyageurs par jour (en semaine). La ligne dessert trois gares du RER B et plusieurs établissements scolaires sur son tracé, constituant ainsi une des principales navettes domiciles/travail du territoire.

Cette ligne rencontre aujourd'hui des difficultés et subit les dysfonctionnements du RER B créant fréquemment des situations de surcharge et des retards.

Ces éléments ont amené Île-de-France Mobilités à mener un projet visant à renforcer le service de transport en commun sur ce territoire.

Le tracé du projet





2. CONCERTATION

Le dispositif déployé

La concertation sur le projet d'aménagements dédiés aux bus entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France s'est déroulée du **20 septembre au 22 octobre 2021**.

Les objectifs et modalités de la concertation ont été approuvés par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 14/04/2021.

Le **dispositif d'information** suivant a été mis en place :

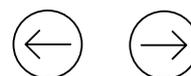
- Le site internet dédié au projet : <https://bus-aulnay-tremblay.iledefrance-mobilites.fr/>,
- Un dépliant d'information présentant le projet et la concertation,
- Une vidéo de présentation du projet,
- Des affiches déployés sur l'ensemble du périmètre de la concertation (communes, gare, arrêts de bus).

Le **dispositif de dialogue et de contribution** suivant a été mis en place :

- Deux balades-ateliers,
- Quatre rencontres voyageurs,
- Un atelier avec les lycéens du territoire,
- Un coupon T associé au dépliant, à renseigner et à renvoyer gratuitement par voie postale,
- Un espace de participation libre sur le site internet du projet.

La concertation a permis d'informer le public sur le projet et de recueillir l'ensemble des contributions pour enrichir le projet afin qu'il réponde au mieux aux besoins et attentes des usagers et futurs usagers.

Le périmètre de la concertation était centré autour des usagers actuels de la ligne 15, notamment les lycéens, mais aussi des habitants des communes traversées par le projet, à savoir Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Sevrans et Tremblay-en-France.



3. SYNTHÈSES DES AVIS EXPRIMÉS

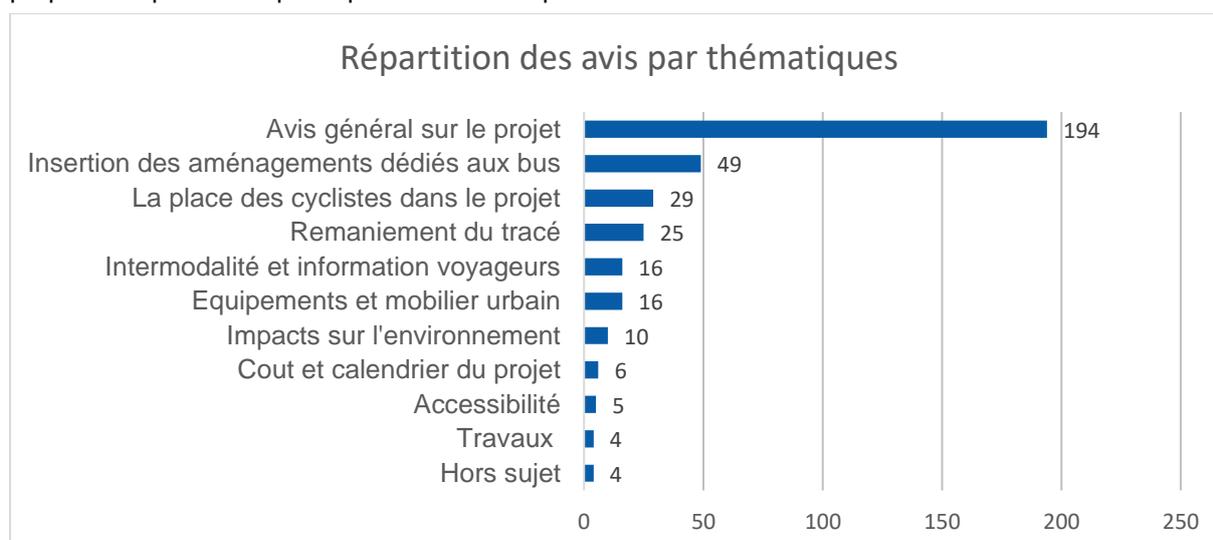
Cette partie fait la synthèse du bilan de la concertation du projet de d'aménagements dédiés aux bus su le tracé de la ligne 15 entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France. Il est possible de retrouver le détail des avis des participants dans le bilan de la concertation.

Le bilan quantitatif

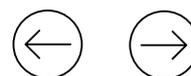
Les contributions via coupons T représentent la majorité des avis exprimés (51 %). Viennent ensuite les coupons T collectées lors des quatre rencontres voyageurs (22 %). Les trois livrets de participation¹ rédigés par les participants représentaient une matière riche, qui a ensuite pu être subdivisée en 54 avis différents. Les avis déposés sur le site internet du projet représentent 9 % des avis exprimés.

Canaux de participation	Nombre d'avis
Coupons T reçus par la Poste	155
Coupons T Rencontre voyageurs 1 – Gare du Vert Galant	18
Coupons T Rencontre voyageurs 2 – Arrêt Lapin Sauté	9
Coupons T Rencontre voyageurs 3 – Arrêt Lycée Rostand	24
Coupons T Rencontre voyageurs 4 – Arrêt Aulnay RER	16
Coupons T Atelier avec les lycéens	1
Livret de participation (3 livrets de participation collectés)	54
Site internet	27
TOTAL	304

L'analyse des avis exprimés pendant la concertation ressortir plusieurs thématiques principales à propos desquelles les participants se sont exprimés :



¹ Lors des ateliers, chaque table restituait le fruit de ses réflexions collectives sur un livret de participation.



3.1 Un projet bien accueilli qui répond à de réels problèmes rencontrés aujourd'hui sur la ligne 15

Les objectifs du projet plébiscités

D'une manière générale, **les contributions recueillies se montrent favorables au projet**. Le constat est partagé par les participants et concerne en premier lieu les difficultés d'exploitation de la ligne 15 actuelle.

Les participants partagent leur engouement pour les objectifs généraux du projet tels que le développement et l'amélioration des transports en commun d'une manière générale, **le développement des mobilités douces** sur les territoires concernés, la **sécurisation des infrastructures routières** et **la fluidification de la circulation**.

Un projet soutenu du fait des difficultés d'exploitation sur la ligne 15

Les témoignages concernant **les difficultés actuelles** rencontrées par les utilisateurs de la ligne 15 occupent une part importante de la participation à la concertation et contribuent pour beaucoup au plébiscite dont le projet fait l'objet. Les participants ont fait part des désagréments suivants concernant l'utilisation de la ligne 15 :

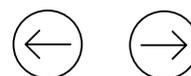
- bus bondés et coincés dans les embouteillages ;
- absence d'information voyageurs et dysfonctionnements des panneaux numériques ;
- manque de courtoisie des chauffeurs ;
- fréquence insuffisante des passages notamment en dehors des heures de pointe ;
- bus trop petits ;
- bus dégradés (sièges, barres de maintien, etc.) ;
- bus passant à vide ;
- travaux constants sur la ligne ;
- des accidents fréquents qui gênent la circulation dû à une voirie peu adaptée.

Des usagers soucieux de la desserte de leurs territoires

Une grande partie des participants à la concertation s'est émue de voir **la desserte de certains arrêts supprimés**. De nombreux contributeurs ont fait part de leurs questions sur les modifications d'itinéraire, avec une volonté marquée de la part des usagers de continuer à bénéficier d'une desserte performante, via la future ligne 15 ou une autre.

Certains riverains se sont exprimés spécifiquement sur les arrêts voués à ne plus être desservis par le projet, notamment les arrêts Malraux, Leclerc et Brassens. Si certains ont déploré que ces arrêts ne soient plus desservis, craignant un enclavement supplémentaire des quartiers concernés, **cette nouvelle n'est généralement pas mal accueillie**. Ainsi, certains usagers se sont montrés rassurés par la faible distance entre les arrêts actuels et les nouveaux arrêts prévus. Ils ont également compris les raisons qui ont poussées à une modification de l'itinéraire.

D'autres riverains ont déploré que l'arrêt Saint Paul ne soit plus desservi. Si certains ont d'eux-mêmes mentionné des problèmes de sécurité dans le quartier, ils souhaitent néanmoins **que l'arrêt continue**



d'être desservi, notamment pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, pour qui les solutions de repli proposées se trouvent à des distances importantes.

Enfin, certains participants ont formulé des observations concernant le positionnement d'autres arrêts sur le tracé (Lapin Sauté, Croix Blanche, Hôpital Robert Ballanger). D'après eux, les arrêts doivent être positionnés pour desservir en proximité les équipements publics, les établissements scolaires, les quartiers d'habitation et les nœuds de transports comme les trois gares que traverse la ligne.

3.2 Des inquiétudes sur la faisabilité du projet et sur le partage des usages

La faisabilité technique, les travaux, le coût et le calendrier du projet

Les aspects du projet ont interpellé un nombre important de contributeurs. Ainsi, une part conséquente des questions reçues concernent :

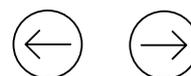
- **Les enjeux de faisabilité technique** : certains contributeurs, particulièrement sur les secteurs du pont de la Croix-Blanche et de la RD40, s'interrogent sur l'emprise disponible pour réaliser une telle infrastructure. Les contributeurs s'interrogent également quant à la place disponible pour insérer des pistes cyclables sans réduire la place allouée aux piétons.
- **La réalisation des travaux** : les participants craignent que les travaux nécessaires à la réalisation du projet nuisent fortement à la circulation des voitures, et à la qualité de service des bus, sur une période longue. Plusieurs usagers de la ligne ont souligné qu'il était important que le service de bus soit assuré pendant toute la durée des travaux.
- **Le coût** : pour quelques contributeurs, le coût identifié ne justifie pas les gains prévus, et il conviendrait d'attribuer cette somme à d'autres secteurs ou à d'autres transports, comme le RER B : « *très cher pour 4 gares de bus et des pistes cyclables dans des grandes artères...* ».
- **Le calendrier** : quelques contributeurs regrettent la date de mise en service lointaine : « *il faudra encore attendre presque 10 ans avant que ce site propre ne voie le jour* ».

L'impact du projet sur la circulation routière et le stationnement

Une part importante des participants s'est exprimée sur l'impact du projet sur la circulation routière. Si certains perçoivent le projet comme un bon moyen de fluidifier la circulation des transports en commun, de nombreux automobilistes **craignent que le projet engendre des nuisances** importantes sur la circulation dans un secteur identifié comme déjà très saturé. En effet, certains participants redoutent que le projet, en réduisant les voies réservées aux voitures, génère plus d'embouteillages pour les automobilistes, particulièrement en heures de pointe. Quelques lycéens se rendant quotidiennement au lycée en voiture ont partagé ce constat.

Quelques participants appréhendent l'impact du projet sur la sécurité routière. Ils craignent qu'une voie réservée bus conduise, comme c'est déjà parfois le cas, à ce que certaines voitures s'insèrent dans ces voies ce qui pourrait causer des accidents.

Enfin, certains participants se sont interrogés sur **les conséquences du projet sur le stationnement**. Plus particulièrement, ils questionnent le dimensionnement des voies entraînant par endroit la suppression de places de parking, notamment sur le boulevard Robert Ballanger.



La place des modes doux

Le projet d'aménagement dédié aux bus est globalement perçu comme **une initiative positive** pour le développement des modes actifs car il prévoit la création d'infrastructures répondant aux besoins des cyclistes sur une bonne partie de son tracé.

Dans le cadre de la concertation, plusieurs participants ont exprimé leurs **attentes en matière d'aménagements cyclables**. Les participants souhaitent que l'espace prévu pour les cyclistes soit sécurisant, correctement dimensionné, avec des voies réservées pour les vélos et délimitées par une séparation physique, par exemple avec des « *plots fixes* ». Certains préconisent également l'installation d'une signalétique et de feux de circulation spécifiques pour les vélos.

Quelques cyclistes, en particulier les personnes présentes aux deux ateliers-balades, identifient des enjeux spécifiques à certains secteurs du projet :

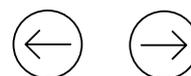
- À Aulnay-sous-Bois, entre le pont de la Croix Blanche et l'arrêt Lapin Sauté, les voiries sont très étroites, ce qui ne rend pas possible techniquement la création de pistes cyclables séparées. Bien qu'ils comprennent les contraintes qui pèsent sur le foncier à cet endroit du tracé, les participants estiment que la cohabitation entre cyclistes et bus dans une même voie n'est pas une solution satisfaisante. Selon eux, elle présente trop de risques pour les usages du vélo, même si ce secteur sera limité à 30 km/h. Ils sont plus favorables à la création d'itinéraires alternatifs sécurisés et efficaces en termes de temps de trajet, même s'ils sont distincts du projet.
- Sur le secteur de la RD115, les participants partagent la proposition de créer une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la route.

Par ailleurs, les participants expriment également le souhait de voir installer, tout au long du trajet et aux futurs arrêts, du mobilier confortable et pratique pour **faciliter la pratique des modes doux**. Ainsi, ils proposent d'ajouter des bancs le long des cheminements piétons pour les inciter à ne pas marcher sur les pistes cyclables, des garages sécurisés pour les vélos afin d'éviter les vols et des pompes à vélo dans le mobilier urbain.

Enfin, d'autres participants, en particulier les usagers et automobilistes rencontrés sur le terrain, craignent que l'emprise disponible soit insuffisante, et que le développement de voies réservées aux modes doux accentue la congestion routière sur ce secteur. Ils ne souhaitent pas que ce développement se fasse au détriment de la voiture.

3.3 L'expression des participants sur les projets d'aménagements spécifiques : le franchissement parallèle au pont de la Croix Blanche et la RD 40

Dans le cadre de la concertation, deux aménagements spécifiques sur le tracé ont pu être discutés avec les participants, en particulier lors des deux ateliers en partie dédiés à ces questions. Il s'agit du projet de création d'un franchissement parallèle au pont de la Croix Blanche à Aulnay-sous-Bois pour assurer le passage du bus et des mobilités douces, ainsi que l'aménagement de la RD 40 sur le secteur de Tremblay-en-France pour lequel deux options sont actuellement à l'étude.



La création d'un franchissement parallèle au pont de la Croix Blanche à Aulnay-sous-Bois

La création d'un franchissement parallèle à l'actuel pont de la Croix Blanche actuellement étudiée pour faciliter le passage des bus, a été **bien accueillie par les participants**. Selon eux, il s'agit d'un axe très emprunté par les véhicules personnels pour entrer dans la ville et d'une portion particulièrement dangereuse pour les mobilités actives (piétons, vélos).

Plusieurs propositions sont formulées par les participants, pour l'aménagement et le dimensionnement de ce nouveau franchissement :

- la création d'un pont alternatif uniquement dédié aux mobilités douces ou aux bus et interdit aux véhicules personnels ;
- la création d'une passerelle suspendue supplémentaire uniquement dédiée aux piétons et aux cyclistes. Deux passerelles pourraient être créées de part et d'autre du pont actuel, une pour les bus et une pour les mobilités douces.

Le maître d'ouvrage précise que le dimensionnement actuel du pont ne permet pas l'ajout de passerelle supplémentaires en encorbellement.

Les participants de l'atelier préconisent également de positionner un arrêt de bus au sud du pont afin de desservir les zones d'habitations et d'activités, notamment Intermarché et L'Oréal.

L'aménagement de la RD40 à Tremblay-en-France

Les deux options d'aménagement actuellement étudiées sur cette portion du tracé font partie des sujets abordés dans le cadre de la concertation. Cette question a notamment été traitée lors de l'atelier numérique organisé pour évoquer ce secteur du projet.

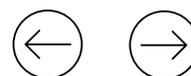
L'option n°1 prévoyant la réduction des quatre voies de circulation automobile à deux voies est privilégiée par les participants de cet atelier. Ils sont en effet plutôt favorables à cet aménagement qui permettrait la création de voies dédiées aux bus, l'élargissement des pistes cyclables existantes et la préservation du boisement environnant qui constitue un écran auditif et visuel pour les habitations aux alentours.

Concernant l'option n°2 proposant le maintien des quatre voies de circulation et l'insertion de voies dédiées aux bus dans chaque sens, les participants sont défavorables aux conséquences de cette option qui implique l'abattage d'une centaine d'arbres, sur le terreplein central de la voirie et sur le bas-côté est.

Le souhait de **conserver une continuité sur l'ensemble de la RD 40** apparaît également comme un argument en faveur de l'option n°1. En effet, les participants craignent que le maintien d'une deux fois deux voies sur le secteur de Tremblay-en-France ne crée un « *goulot d'étranglement à la fois en aval et en amont de cette section* », ce qui accentuerait la congestion routière déjà problématique sur ce tronçon.

3.4 Des attentes exprimées sur l'amélioration du confort des voyageurs

De façon générale, **l'amélioration de l'expérience de voyage sur la ligne 15** (confort, attente, information, correspondance...) apparaît comme un sujet d'attentes pour les participants de la concertation.



L'accessibilité et l'aménagement des arrêts de bus

L'enjeu **d'amélioration de l'accessibilité** des bus et des arrêts est mentionné dans quelques contributions. Lors de l'atelier avec les lycéens, l'accessibilité aux personnes en situation de mobilité réduite a retenu l'attention des jeunes participants, qui déclarent que la rampe d'accès au bus n'est pas toujours présente, et qu'elle ne suffit pas. Pour améliorer cela, les participants de l'atelier ayant lieu à Aulnay-sous-Bois, sont notamment favorables à « *l'élargissement des quais et la création de larges cheminements à destination des piétons et des vélos aux abords des arrêts* » ainsi que la « *mise à niveau des arrêts et l'équipement de chaque bus avec des rampes d'accès* ».

De façon plus générale, la thématique du confort des arrêts et des abords du tracé a également fait l'objet de plusieurs commentaires. Actuellement, tous les arrêts ne bénéficient pas d'aménagements spécifiques et d'abribus, et ne sont donc pas tous clairement lisibles dans l'espace public. Pour remédier à cela les participants proposent de :

- remplacer les abribus actuels tout au long du tracé de la ligne 15 par des abribus « *modernes et confortables* », avec un espace abrité de la pluie, des bancs, des prises « *pour recharger son téléphone* » et des poubelles ;
- aménager les espaces avec des « *fleurs, des mangeoires et des nichoirs pour oiseaux* », ainsi que des « *maisons à insectes afin de valoriser davantage la forêt le long de la RD 40* ».

L'intermodalité et l'information voyageurs

Le sujet du renforcement de l'intermodalité entre les différents modes de transports en lien avec le projet a été abordé dans le cadre de la concertation, en particulier lors des deux ateliers balades. Afin de **fluidifier les correspondances** entre les différents types de transports, tout particulièrement entre le RER B et le bus, les participants identifient plusieurs pistes d'améliorations :

- l'optimisation des cheminements piétons entre la gare et les arrêts, en les différenciant d'un sens à l'autre si nécessaire ;
- une meilleure synchronisation des horaires de départs du bus avec les arrivées des RER ;
- l'amélioration de la signalétique avec par exemple « *des traces de pas au sol* » ;
- une communication directe entre les quais de RER et le départ/arrivée du bus 15 lorsque cela est possible.

En ce qui concerne l'information voyageurs, plusieurs usagers de la ligne 15 s'accordent pour dire qu'elle pourrait être grandement améliorée. Ils suggèrent notamment de :

- installer des panneaux numériques donnant les prochains passages en temps réel sur tous les arrêts de la ligne et renforcer la fiabilité des informations délivrées ;
- améliorer les simulations d'itinéraires disponibles sur le site d'Île-de-France Mobilités, en s'inspirant d'autres sites jugés plus efficaces comme les applications Citymapper, Transdev IDF, Bonjour RATP, Moovit, SNCF... ;
- renforcer la signalétique aux arrêts pour indiquer de façon claire et lisible les bus, leurs numéros mais aussi leurs directions ;
- prévenir des éventuels problèmes d'exploitation en temps réel, en annonçant les conséquences sur le trajet (temps de trajet, parcours alternatifs...) ;
- indiquer aux arrêts des informations sur la tarification et sur les endroits où se procurer les billets (en rappelant la possibilité d'acheter des tickets par sms),
- garder à l'esprit la fracture numérique en conservant un mode d'information papier.



4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Île-de-France Mobilités relève certains enseignements notables de la concertation :

> Les attentes des usagers pour l'amélioration de l'expérience voyageur

Les usagers font remonter des difficultés de circulation dans le secteur, des difficultés d'utilisation de la ligne 15 et des attentes fortes en termes d'amélioration de la fiabilité des passages des bus, de respect des temps de parcours, d'accessibilité et de confort de voyage.

La concertation a permis aux participants de manifester à de nombreuses reprises la nécessité de disposer d'une desserte performante, connectée aux grandes lignes du territoire.

Île-de-France Mobilités veille à ce que son projet atteigne ses objectifs de renforcement de la fréquence des bus, d'amélioration de l'intermodalité, de développement des mobilités douces et de mise en place de solutions alternatives performantes pour les arrêts voués à ne plus être desservis.

> Un désir de partage des usages et de développement des modes doux

Le développement des modes doux, principalement de la marche et du vélo, ont été largement abordés lors de la concertation. Les participants ont exprimé le souhait de voir la création d'infrastructures performantes et correctement dimensionnées afin de permettre une cohabitation sécurisée et une intermodalité performante avec les autres modes. De nombreux automobilistes ont également exprimé leur attachement à une bonne cohabitation des usages.

Enfin, les participants ont partagé leur souhait de ne pas dégrader l'aspect paysager du secteur, voire de l'améliorer.

Île-de-France Mobilités s'engage à apporter une attention particulière dans les études pour améliorer le cadre de vie en favorisant le développement des modes actifs (marche et vélo), la végétalisation le long du parcours et l'apaisement de la circulation.

Île-de-France Mobilités acte la poursuite des études sur le projet et ses impacts, sur la base des principes généraux pour des aménagements dédiés au bus, dont des voies en site propre. Ces études porteront en outre sur la circulation routière et permettront également de préciser les principes d'insertion du site propre, en particulier sur la RD40, et de définir les mesures d'accompagnement le cas échéant

> Une appréhension des nuisances liées aux travaux

Île-de-France Mobilités a conscience que la réalisation de travaux puisse occasionner une gêne pour les riverains et usagers. C'est pourquoi, Île-de-France Mobilités sera particulièrement vigilant aux moyens mis en œuvre afin de limiter l'impact des travaux pendant la durée de la réalisation du projet et d'accompagner au mieux les riverains pendant cette phase.

> Le maintien du dispositif de concertation et d'information

Île-de-France Mobilités propose de maintenir un dispositif de concertation continue du public associant l'ensemble des acteurs du territoire et les partenaires du projet. L'ensemble des thématiques abordées en concertation notamment le partage de l'espace public, le stationnement et la performance de la ligne seront partagées avec les collectivités et les habitants.