



**BUS**

Express 91.06

AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Massy < > Saclay



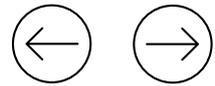
## Synthèse du bilan de la concertation

25 octobre - 28 novembre 2021

Concertation publique

# SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Introduction .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>2. La concertation .....</b>  | <b>4</b>  |
| Le dispositif déployé .....  | 4         |
| <b>3. Analyse des avis .....</b>   | <b>5</b>  |
| Bilan quantitatif.....   | 5         |
| Bilan qualitatif des avis exprimés .....   | 6         |
| <b>Les objectifs du projet plébiscités.....</b>  | <b>6</b>  |
| Renforcer la place des modes doux et sécuriser les déplacements par la création de voies dédiées à chaque mode de transport..... | 6         |
| Garantir la fiabilité des trajets en bus grâce aux voies dédiées .....   | 6         |
| Accompagner le développement du quartier et l'arrivée future de populations sur le secteur .....                                 | 6         |
| <b>Les questionnements sur l'opportunité du projet .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>Les aménagements cyclables au sein du projet .....</b>  | <b>7</b>  |
| Un souhait partagé de développer les mobilités douces sur le plateau .....   | 7         |
| Des attentes en matière d'aménagements cyclables sécurisés et adaptés.....   | 7         |
| L'enjeu de la continuité des itinéraires cyclables à l'échelle du plateau de Saclay.....   | 8         |
| <b>Le souhait de la prise en compte de l'impact environnemental du projet .....</b>  | <b>8</b>  |
| Des points de vigilance exprimés quant à l'élargissement des voies et l'enjeu de préservation des espaces naturels .....         | 8         |
| Les craintes des riverains sur l'impact du projet sur le cadre de vie et la tranquillité .....                                   | 8         |
| <b>Les aménagements du site propre .....</b>   | <b>8</b>  |
| Le positionnement des stations et les avis exprimés sur l'emplacement d'une quatrième station sur le tronçon .....               | 8         |
| <b>Les conditions de déplacements sur le plateau.....</b>  | <b>10</b> |
| Les constats partagés sur l'exploitation actuelle de la ligne 91.06 .....  | 10        |
| Des attentes plus larges sur différents projets de mobilité connexes sur le plateau de Saclay.....                               | 10        |
| <b>La concertation sur le projet .....</b>   | <b>10</b> |
| <b>4. Les orientations d'Île-de-France Mobilités pour la suite du projet et de la concertation .....</b>                         | <b>11</b> |



# 1. INTRODUCTION

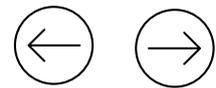
Le projet consiste à aménager des voies dédiées aux bus sur le troisième tronçon de la ligne 91.06 (reliant Massy-Palaiseau à Saclay), situé dans le quartier de l'École polytechnique. Ce projet vient donc réaliser le bouclage de la mise en site de propre de la ligne.

Ce nouvel aménagement, de près de 3 kilomètres, participera à renforcer la régularité et la fiabilité de l'ensemble de la ligne et accompagnera le fort développement du quartier. Grâce à une desserte plus rapide, confortable et sécurisée, il permettra bientôt aux habitants et aux 40 000 nouveaux actifs et étudiants attendus d'ici 2030 dans le quartier, d'accéder plus facilement aux résidences étudiantes, équipements scolaires, entreprises et bâtiments de restauration présents sur le campus.

En complément, la création d'aménagements cyclables (bandes et pistes sécurisées) le long des voies dédiées aux bus et l'élargissement des trottoirs permettront de sécuriser les parcours des cyclistes et piétons et de favoriser ainsi les mobilités actives.



**Le tracé du projet**



## 2. LA CONCERTATION

La concertation sur le projet d'aménagements dédiés aux bus entre Massy et Saclay s'est déroulée du **25 octobre au 28 novembre 2021, pendant une durée de 5 semaines**. Elle a permis d'informer le public et de recueillir l'ensemble des contributions pour enrichir le projet afin qu'il réponde au mieux aux besoins et attentes des usagers actuels et futurs de la ligne.

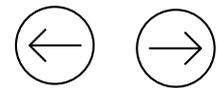
### Le dispositif déployé

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

- > La page internet sur le site d'Île-de-France Mobilités : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/bus-9106-amenagements-dedies-aux-bus-quartier-de-l-ecole-polytechnique-palaiseau>
- > Une vidéo de présentation du projet,
- > Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)
- > Un dépliant d'information présentant le projet et la concertation,
- > Des affiches déployés sur l'ensemble du périmètre de la concertation (collectivités, établissements universitaires et entreprises, gare, bus et arrêts de bus)
- > La communication sur les réseaux sociaux et dans la presse

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

- > Un coupon T associé au dépliant, à renseigner et à renvoyer gratuitement par voie postale,
- > Un espace de participation libre sur la page internet du projet,
- > Le questionnaire en ligne
- > Trois rencontres de proximité organisées sur le secteur



### 3. ANALYSE DES AVIS

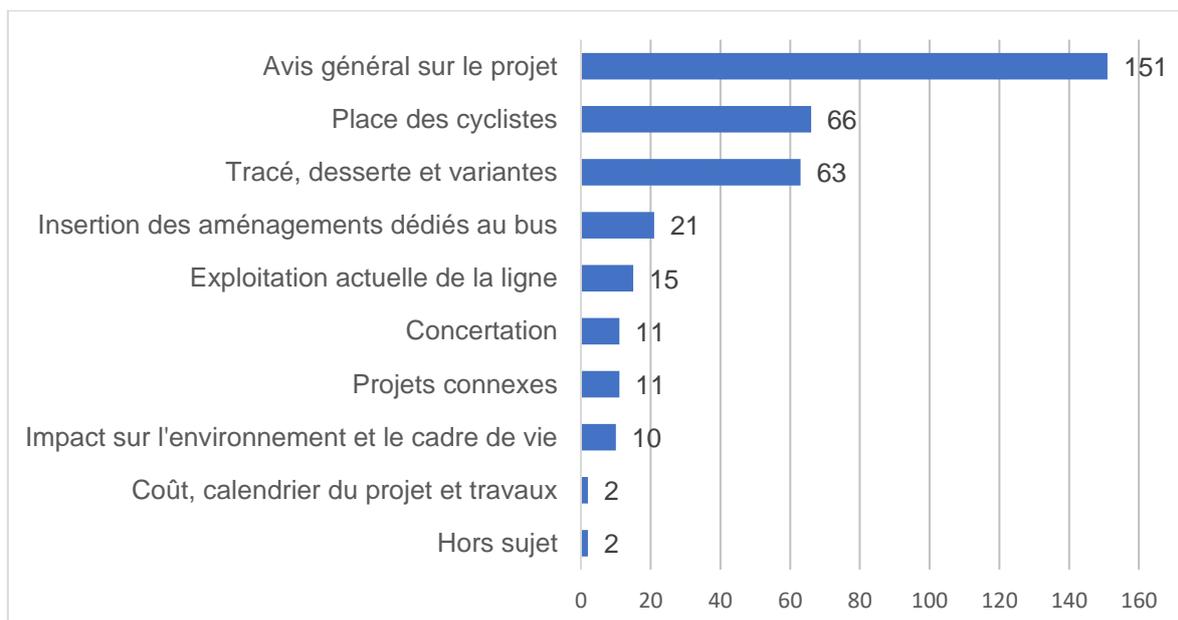
Cette partie fait la synthèse du bilan de la concertation du projet d'aménagements dédiés aux bus sur la ligne 91-06. Il est possible de retrouver le détail des avis des participants dans le bilan de la concertation.

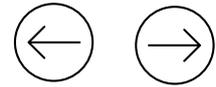
#### Bilan quantitatif

Les contributions via coupons T reçus par la Poste représentent la majorité des avis exprimés (45 %). Le site internet est le second canal de participation le plus utilisé par les participants (34%), suivi du questionnaire en ligne (16%). Enfin, les coupons T collectés lors des trois rencontres de proximité et le contact par mail ne représentent respectivement que 5% et moins de 1% des avis exprimés.

| Canaux de participation   | Nombre de contributions |
|---|-------------------------|
| Coupons T reçus par la Poste  | 78                      |
| Coupons T Rencontre de proximité 1 – ENSTA – Les Joncherettes                     | 4                       |
| Coupons T Rencontre de proximité 2 – Restaurant Inter-Entreprises-Administrations | 3                       |
| Coupons T Rencontre de proximité 3 – Cœur de l'École polytechnique                | 1                       |
| Questionnaire en ligne  | 27                      |
| Contact par mail  | 1                       |
| Site internet   | 58                      |
| <b>TOTAL</b>  | <b>172</b>              |

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





## Bilan qualitatif des avis exprimés

### Les objectifs du projet plébiscités

Une part importante des personnes ayant partagé leur avis sur le projet dans le cadre de la concertation, se disent favorables au projet qui est considéré comme « *essentiel* » et constituant le « *maillon manquant* » d'une « *épine dorsale* » pour le développement des mobilités sur ce secteur et sur le long terme.

#### **Renforcer la place des modes doux et sécuriser les déplacements par la création de voies dédiées à chaque mode de transport**

La création de pistes cyclables et de cheminements piétons sécurisés est identifiée comme le bénéfice principal de ce projet « *alliant modes doux et haut niveau de service* ». En effet, la majeure partie des participants se réjouissent que le projet prévoit de favoriser le développement des modes doux, en particulier la pratique du vélo, sur un secteur actuellement marqué par l'usage des véhicules particuliers.

Certains participants voient également dans ce projet l'opportunité de sécuriser les déplacements sur le secteur. Ainsi, une route plus « *apaisée* » grâce au projet permettrait une « *meilleure cohabitation des usagers* » de l'espace public. Ce besoin de sécurisation des trajets émane principalement des piétons et des cyclistes voyant dans la création de voies dédiées (trottoirs élargis et continus de chaque côté, pistes cyclables) un moyen de renforcer leur sécurité face à la vitesse des voitures et les dépassements parfois dangereux.

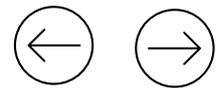
#### **Garantir la fiabilité des trajets en bus grâce aux voies dédiées**

L'amélioration de la qualité de service sur la ligne 91.06 est identifiée comme un objectif important pour le projet. En effet, beaucoup d'usagers espèrent que les aménagements dédiés au bus permettront à la ligne de gagner en fiabilité, de diminuer les retards, de garantir une fréquence de passage élevée et de fluidifier la circulation des bus sur l'ensemble du tracé.

Plusieurs usagers de la ligne attendent également que le projet génère un gain de temps sur leurs déplacements quotidiens, notamment en direction de la gare RER de Massy-Palaiseau et du centre-ville de Massy, ou encore en assurant une meilleure connexion entre le quartier Camille Claudel et le campus. Pour certains d'entre eux, le renforcement de l'offre de bus sur cette ligne constitue une réelle incitation à utiliser les transports en commun sur ce secteur.

#### **Accompagner le développement du quartier et l'arrivée future de populations sur le secteur**

Quelques participants se disent satisfaits que le projet tienne compte des perspectives d'évolution du plateau et l'accueil de futures populations. En effet, dans un contexte de développement important du secteur, quelques participants estiment qu'il est important de « *renforcer la rapidité et la vitesse commerciale [de la ligne], dans une perspective de croissance de son utilisation et de desserte optimale du plateau de Saclay* ».



### Les questionnements sur l'opportunité du projet

Dans le cadre de cette concertation, plusieurs participants ont partagé leurs questionnements quant à l'opportunité réelle du projet. En effet, plusieurs riverains ou usagers de la ligne constatent que sur ce secteur, le trafic routier n'est pas particulièrement congestionné, même aux heures de pointe et qu'un tel aménagement ne se justifie donc pas. Certains doutent également que le projet «  *fasse gagner beaucoup de temps et de ponctualité* » aux déplacements en bus. Ainsi pour beaucoup, ce projet ne constituerait donc pas une réponse adaptée aux problèmes de mobilité et de desserte présents sur le plateau.

Par ailleurs, quelques participants redoutent que le projet n'entraîne une hausse du trafic routier sur le quartier de l'École polytechnique. En effet, certains craignent que le fait d'isoler les bus de la circulation automobile constitue une incitation pour les voitures à emprunter cet itinéraire qui deviendrait alors plus rapide si les bus ne circulent plus sur les voies.

### Les aménagements cyclables au sein du projet

#### **Un souhait partagé de développer les mobilités douces sur le plateau**

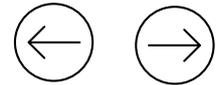
Les aménagements cyclables ont été l'une des thématiques les plus abordées durant la concertation, à la fois lors des rencontres de proximité que sur les autres canaux de participation. La majorité des participants, utilisant régulièrement le vélo pour se rendre sur le plateau, souhaite vivement la création de pistes cyclables le long du tronçon de la ligne de bus 91.06.

Les participants ont également mentionné leur souhait de développer les itinéraires cyclables sur la route D36 et au sein du campus afin de réaliser un maillage est-ouest et nord-sud du quartier comme présenté sur le plan du dépliant. En effet, plusieurs étudiants sont ravis du développement des pistes cyclables sur la totalité du campus «  *en traversant Polytechnique et en allant à Saclay* ».

#### **Des attentes en matière d'aménagements cyclables sécurisés et adaptés**

Pour certains, la circulation à vélo aujourd'hui est très difficile sur le plateau. Les pistes cyclables existantes comportent de nombreux défauts, résumés par un contributeur : elles sont «  *souvent étroites (largeur inférieure à 2m), interrompues par des intersections dangereuses (sorties de parking ou croisements avec peu de visibilité), des "bateaux", ou partagées avec les piétons* » sur les trottoirs comme entre Massy et Camille Claudel. Les futures pistes cyclables doivent alors répondre à un double objectif : la sécurité et la cohabitation apaisée avec les autres modes de transport. La pratique du vélo pourra être encouragée par la réalisation d'infrastructures de qualité.

Plusieurs participants ont exprimé des attentes spécifiques en matière d'aménagements cyclables et proposent que les pistes créées soient «  *directes* » et «  *continues* », physiquement séparées des autres modes de mobilité, suffisamment larges et aménagées avec un revêtement adapté.



### **L'enjeu de la continuité des itinéraires cyclables à l'échelle du plateau de Saclay**

Plusieurs participants souhaitent que les pistes cyclables du projet s'articulent de façon optimale avec les itinéraires existants et à venir sur l'ensemble du plateau et vers les vallées. Les tracés cyclables au sein du campus sont notamment évoqués par plusieurs contributeurs.

### Le souhait de la prise en compte de l'impact environnemental du projet

#### **Des points de vigilance exprimés quant à l'élargissement des voies et l'enjeu de préservation des espaces naturels**

L'impact environnemental du projet fait l'objet de plusieurs contributions. En effet, plusieurs personnes regrettent que le projet prévoyant la création de nouvelles voiries n'entraîne une « *bétonisation* » du secteur aujourd'hui préservé. Ils insistent sur l'enjeu de préservation des espaces verts de qualité, notamment le bois domanial de Palaiseau.

Quelques contributeurs évoquent l'opération d'aménagement de l'ensemble du plateau et estiment que celle-ci entraîne une consommation trop importante d'espaces verts et agricoles sur le territoire. Ils perçoivent le projet comme une nouvelle atteinte aux espaces végétalisés du plateau de Saclay.

Certains participants sont favorables à la création d'un aménagement végétal et paysager tout au long de la voie de TCSP afin de « *garder un campus agréable et attractif* » et ne pas créer « *une grande avenue froide et où le vent s'engouffre* ».

#### **Les craintes des riverains sur l'impact du projet sur le cadre de vie et la tranquillité**

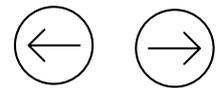
L'impact du projet sur le cadre de vie des habitants de ce secteur a également été mentionné comme un sujet d'inquiétudes pour certains riverains. Ces derniers craignent que le projet ne s'accompagne d'une hausse de la circulation routière et donc des nuisances, notamment sonores. Par exemple, un contributeur craint la création d'un « *boulevard excessivement énorme qui risque d'apporter encore plus de circulation, de bruit et d'insécurité pour la très grande population piétonne qui va vivre autour* ». Les résidents des logements de fonction des cadres de l'École polytechnique redoutent en particulier la destruction du talus végétal les séparant de la voirie et les protégeant des nuisances entraînées par le trafic routier.

### Les aménagements du site propre

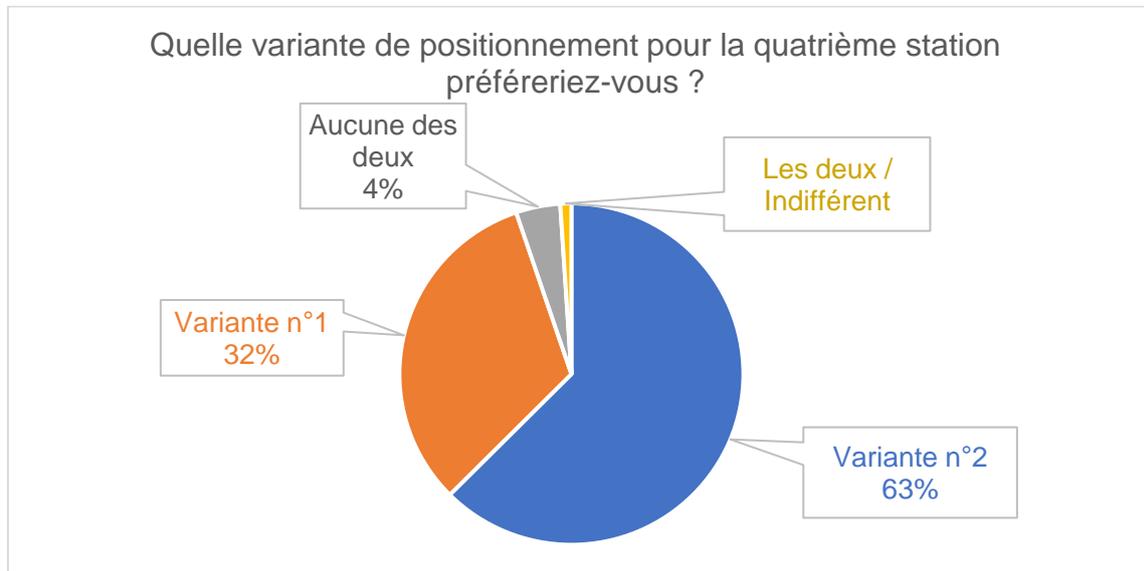
#### **Le positionnement des stations et les avis exprimés sur l'emplacement d'une quatrième station sur le tronçon**

Dans le cadre de la concertation, les participants ont pu exprimer leur préférence quant aux deux variantes de positionnement pour la création d'une quatrième station :

- > Variante 1 : dans l'alignement avec l'axe est/ouest du campus, afin de desservir le cœur de la ZAC ;
- > Variante 2 : à proximité du rond-point Denfert-Rochereau, afin de desservir les bureaux au nord de l'avenue Becquerel.



Le graphique suivant représente les proportions des 96 avis exprimés au sujet du positionnement de cette station dans le questionnaire en ligne, les coupons T et les contributions sur la page internet.



### Variante n°2

Les arguments en faveur de la variante n°2, située à proximité du rond-point Denfert-Rochereau, afin de desservir les bureaux au nord de l'avenue Becquerel, sont les suivants :

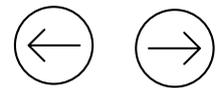
- > un emplacement à mi-distance entre les arrêts Camille Claudel et ENSTA-Joncherettes,
- > une meilleure desserte des futurs équipements situés sur le nord du secteur,
- > une position plus centrale permettant facilement de se diriger sur l'ensemble du quartier.

### Variante n°1

Les participants favorables à la variante n°1, située dans l'alignement avec l'axe est/ouest du campus, explique leur préférence par les raisons suivantes :

- > une desserte en proximité des principaux équipements du campus, du lac et de la ZAC ;
- > une localisation centrale vis-à-vis du campus dans l'axe des circulations douces ;
- > la desserte des secteurs concernés par les chantiers pour permettre aux ouvriers de se rendre rapidement sur leurs lieux de travail.

Toutefois, il est intéressant de rappeler qu'une part importante des participants à la concertation ont exprimé des difficultés à se prononcer sur le positionnement de cette quatrième station dans des secteurs qui ne présentent actuellement aucune habitation ni équipement.



## Les conditions de déplacements sur le plateau

### **Les constats partagés sur l'exploitation actuelle de la ligne 91.06**

Un certain nombre de contributeurs ont saisi l'opportunité de cette concertation pour revenir sur certains dysfonctionnements plus généraux de la ligne 91.06.

Globalement, les avis exprimés en ce sens portent sur la fréquence et la charge du bus. Les constats partagés reposent essentiellement sur un manque de fréquence « *en heures creuses* », « *tard le soir* » et « *en week-end* », rendant l'accès au plateau difficile. En heure de pointe, le matin et le soir, les usagers notent en revanche que le bus est « *surchargé* », notamment entre le quartier de l'École polytechnique et la gare RER de Massy-Palaiseau.

Les participants suggèrent alors d'accroître la régularité et la fréquence des bus sur la ligne ou encore de mieux synchroniser les arrivées des RER de Massy-Palaiseau avec des départs de bus tant en heures creuses qu'en heures de pointes.

### **Des attentes plus larges sur différents projets de mobilité connexes sur le plateau de Saclay**

Certains participants se sont exprimés sur des problématiques à la fois spécifiques et plus globales sur l'ensemble du plateau de Saclay. Plusieurs sujets connexes au projet de TCSP ont été évoqués dans le cadre de la concertation : la connexion plateau-vallée, la gare routière de Massy-Palaiseau, l'amélioration d'autres lignes de bus ou encore la ligne de métro 18 du Grand Paris Express.

### **La place du stationnement sur le plateau**

Quelques personnes estiment nécessaire la création de parkings de stationnement voiture pour accompagner le développement du plateau et accueillir les nombreux nouveaux usagers. Ces parkings de rabattement apparaissent essentiels pour les usagers actuels et futurs de la ligne n'ayant pas d'accès direct au plateau par transports en commun, afin de garantir le report modal.

## La concertation sur le projet

Une dizaine de contributions font mention de cette thématique, dont la majorité sont issues des contributions web.

Quelques contributeurs saluent l'initiative d'Ile de France Mobilités de mener une concertation sur le projet et de leur permettre de donner leur avis. Des membres d'associations souhaitent que celle-ci se poursuive et qu'Ile-de-France Mobilités reste en contact durant toutes les phases du projet avec les associations cyclistes. La concertation a été questionnée par un seul participant qui regrette que la seule option proposée aux participants soit le positionnement de la station n°4.



## 4. LES ORIENTATIONS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS POUR LA SUITE DU PROJET ET DE LA CONCERTATION

### Concernant les aménagements cyclables

- > Les déplacements doux (piétons et cyclistes) sont systématiquement pris en compte dans les projets d'infrastructures avec l'objectif de créer des cheminements sécurisés, connectés aux itinéraires existants ou en projet et des équipements pour l'accueil des vélos. Les associations vélos locales sont associées aux différentes phases de construction du projet.
- > Sur le tronçon de l'École Polytechnique, des aménagements seront réalisés afin d'assurer la continuité avec ceux existants. La création de stationnements pour les vélos aux stations sont également programmés. La définition précise de ces dispositifs (position le long de l'itinéraire, revêtement, mobilier...) sera établie lors des études opérationnelles de maîtrise d'œuvre en coordination avec les acteurs du territoire (EPAPS, Agglo Paris-Saclay, Conseil Départemental de l'Essonne).
- > Île-de-France Mobilités s'engage à transmettre aux acteurs partenaires, notamment l'EPAPS et l'Agglo Paris-Saclay, les propositions d'amélioration des aménagements existants remontées lors de la concertation en tant que « retours d'expérience d'utilisateurs ».
- > Les partenaires du secteur vont se réunir pour envisager d'étudier des aménagements de préfiguration ou provisoires pour répondre au besoin sans attendre la réalisation de l'opération du TCSP.

### Concernant le positionnement d'une quatrième station sur le secteur

- > La variante n°2 est identifiée comme la variante préférentielle par les contributeurs.
- > L'avis du public sera pris en considération en tant qu'élément du débat sur le positionnement de cette future station. La décision définitive sera prise au regard des enseignements de la concertation, mais également à la suite des études en cours au sujet des équipements et des enjeux du secteur, tels que le futur centre de maintenance et de remisage (SMR) ou les liens avec la ligne 18 du métro, et dans la poursuite des discussions avec les partenaires.

### Concernant l'impact environnemental du projet

- > Chaque projet d'Île-de-France Mobilités est soumis à la triple obligation d'éviter, réduire et compenser les impacts environnementaux de ses opérations. Le projet de bouclage du TCSP dans le secteur de l'École polytechnique s'inscrit dans cette dynamique.
- > À ce stade, comme peuvent illustrer les perspectives produites, des plantations sont prévues le long du tracé. La poursuite des études opérationnelles permettra d'en définir la nature : paysage à créer, taille des sujets, valeur écologique, fonction hydraulique...



### **Concernant l'avenir du territoire et son développement futur**

- > En s'accompagnant d'un réaménagement du boulevard des Maréchaux, le projet participera également à la requalification de la voirie routière du quartier en un espace urbain de qualité ouvert aux modes actifs, et s'intégrera dans le projet d'un campus accueillant et paysager.

### **Concernant les mobilités à l'échelle du plateau de Saclay**

- > La question des mobilités de façon générale sur le plateau de Saclay a été identifiée par Île-de-France Mobilités comme étant primordiale.
- > Il a donc été mis en place, le 10 décembre 2020, un comité d'offre des mobilités sur le plateau de Saclay. Cette instance vise à associer l'ensemble des acteurs du territoire afin de définir collectivement des solutions opérationnelles et durables en matière de transports. Ce comité permet une concertation continue des élus, entreprises, aménageurs, opérateurs de transport, associations de voyageurs et services de l'État qui œuvrent sur le plateau de Saclay et son travail se poursuivra au cours de ces prochaines années.

### **Concernant les suites de la concertation et la poursuite du dialogue avec le territoire**

- > Île-de-France Mobilités tient à remercier les participants à la concertation. Leur implication a permis un dialogue vivant, ainsi que des échanges et des propositions qui viendront enrichir la poursuite du projet. Île-de-France Mobilités a mis en place une diversité de dispositifs de participation, en ligne comme sur le terrain, qui a permis une expression qualitative et diverse : usagers quotidiens et ponctuels de la ligne 91.06, étudiants et salariés des établissements et entreprises du secteur de l'École polytechnique et du plateau de Saclay, habitants riverains...
- > Le bilan de la concertation est mis à disposition du public sur la page internet du projet et transmis par mail aux participants ayant transmis leur adresse pour recevoir des informations relatives au projet.
- > Le travail partenarial engagé depuis l'élaboration du DOCP durant les études de schéma de principe et Île-de-France Mobilités continuera ainsi d'associer les collectivités impliquées dans la construction du projet depuis son origine.
- > Pour poursuivre la démarche d'information du public, la page internet dédiée au projet et à la concertation sera maintenue en ligne et mise à jour jusqu'à la livraison du projet.
- > Île-de-France Mobilités s'engage également à poursuivre les efforts d'ouverture et de dialogue avec le territoire, en revenant vers le public et les associations à intervalles réguliers, grâce à des moments d'information et de concertation.