

# Grand Paris des Bus



Tous les bus en Île-de-France 2017-2020

NOVEMBRE 2016

## Le bus et vous ?



BILAN  
DE LA CONSULTATION

Du 5 octobre au 5 novembre,  
*un mois pour parler du bus*

# SOMMAIRE

## BILAN

<b>1. Le contexte du projet et de la concertation</b>	<b>4</b>
Le Grand Paris des Bus : un mois pour parler du plan bus 2017-2020	4
Les acteurs du projet et de la consultation	4
Les objectifs du projet et de la consultation	5
L'esprit et les cibles de la consultation	5
<b>2. Le déroulement et les modalités de la consultation</b>	<b>6</b>
Les moyens pour annoncer la consultation, informer et mobiliser les participants	6
Les moyens pour échanger et contribuer au Grand Paris des Bus	9
<b>3. Les priorités des Franciliens pour le plan bus 2017-2020</b>	<b>14</b>
<b>4. Les grandes thématiques abordées pendant la consultation</b>	<b>15</b>
Un réseau de bus accessible à tous	15
Un réseau de bus pour tous les territoires	17
Un réseau de bus avec une meilleure continuité dans le temps	20
Un réseau de bus performant et fiable	22
Un réseau de bus respectueux de l'environnement	25
Un réseau de bus 100 % numérique	26

## ANNEXES

<b>Annexe 01 - Dossier de presse</b>	<b>28</b>
<b>Annexe 02 - Visuels Facebook</b>	<b>36</b>
<b>Annexe 03 - Affiche</b>	<b>38</b>
<b>Annexe 04 - Fenêtre Popup Vianavigo</b>	<b>39</b>
<b>Annexe 05 - Mail abonnés Vianavigo</b>	<b>40</b>
<b>Annexe 06 - Carton d'invitation à l'Atelier des territoires du 18 octobre</b>	<b>41</b>
<b>Annexe 07 - Questionnaire sur « J'en parle® »</b>	<b>42</b>
<b>Annexe 08 - Actes de l'Atelier des territoires du 18 octobre 2016</b>	<b>51</b>
<b>Annexe 09 - Cahiers d'acteurs : résumé et fichiers originaux</b>	<b>96</b>

# BILAN

# 1. Le contexte du projet et de la concertation

## Le Grand Paris des Bus : un mois pour parler du plan bus 2017-2020

Le Grand Paris des Bus est le nom du nouveau plan d'amélioration des réseaux de bus pour l'ensemble de la Région Île-de-France qui sera adopté par le STIF d'ici la fin 2016. Il définit les priorités d'investissement et de développement de l'offre de bus sur une durée de quatre ans (2017-2020).

Ce plan est une des composantes essentielles de la révolution des transports souhaitée par la Présidente du STIF et de la Région avec l'équipe dirigeante du STIF. Il a vocation à relancer l'intérêt des Franciliens pour le bus et doit notamment permettre la mobilité de tous. Il s'agit notamment d'offrir aux habitants de la grande couronne obligés de prendre leur véhicule, une alternative fiable là où l'offre de transport est défaillante. Pour cela, les transports en commun doivent être toujours plus attractifs et réduire les temps de trajet. L'offre doit être développée à toutes les heures de la journée et des lignes sont à développer là où c'est nécessaire.

Le Grand Paris des Bus vise des investissements pour faciliter la vie quotidienne des Franciliens, dynamiser l'attractivité de l'Île-de-France, faciliter les échanges entre et vers les grands pôles économiques de la Région, et préserver l'environnement et la santé des citoyens.

## Les acteurs du projet et de la consultation

Le Grand Paris des Bus est porté par le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Durant les quatre années de son application, différents projets seront conduits par le STIF, en étroite collaboration avec les collectivités territoriales et les opérateurs concernés.

- Le STIF finance les renforts et des créations d'offre. Il organise l'exploitation des réseaux de bus à travers la signature de contrats d'exploitation avec les opérateurs (la RATP en cœur d'agglomération, Transdev, Keolis ou RATP-Dev ainsi que d'autres transports privés de plus petite taille en petite et grande couronne).
- Les collectivités territoriales, outre celles directement représentées au sein du Conseil du STIF, participent activement aux projets de développement des transports collectifs en Île-de-France. C'est le cas des communes (ou des intercommunalités) et des départements, qui suivent la vie du réseau, assurent la gestion de la voirie, des trottoirs et des espaces publics et mettent en œuvre les aménagements nécessaires au développement des bus. Certaines collectivités sont également liées au STIF et à un ou des opérateurs par une convention partenariale, et partagent ainsi la réflexion sur le développement de leur territoire avec le STIF.
- Certaines missions essentielles à la mise en œuvre et au bon fonctionnement du réseau, comme la police de la voirie (respect des couloirs de bus, définition des règles de stationnement, de livraison, etc.) sont exercées par les communes et les départements ; à Paris, c'est la Préfecture de police qui remplit ce rôle.

La question de la gouvernance a été l'un des sujets de la concertation, notamment à l'occasion de l'Atelier des territoires du 18 octobre 2016 qui a réuni des représentants de l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques et associatifs des transports franciliens. À cette occasion, les participants se sont exprimés sur la répartition des responsabilités de chacun dans la mise en œuvre du plan Bus et ont notamment réaffirmé le rôle essentiel de pilote que doit jouer le STIF.

## Les objectifs du projet et de la consultation

La consultation sur le Grand Paris des Bus était vivement souhaitée par le nouvel exécutif du STIF pour mettre en discussion et approfondir trois grands objectifs que le Plan bus doit atteindre :

### *\_ Des objectifs pour développer l'offre :*

Le Grand Paris des Bus proposera la création de nouvelles lignes ou des renforcements de lignes entre la grande couronne, la petite couronne et Paris, dans l'optique de constituer un réseau régional équilibré et adapté aux problématiques de déplacements de chaque territoire. Les priorités de renfort et les principes d'amélioration de la fréquence (développement d'une offre plus forte en heures de pointe, plus homogène aux heures creuses, en soirée et le week-end), ou encore la coordination pour assurer les correspondances avec le réseau ferré étaient soumis à la consultation.

### *\_ Des objectifs de services aux usagers :*

Le Grand Paris des Bus visera à rendre plus lisible le réseau régional, pour encourager l'usage du bus en améliorant l'information aux voyageurs. Il cherchera à améliorer le confort dans les véhicules, à développer des services innovants. Parmi ces sujets, les priorités et des idées concrètes étaient soumises à discussion.

### *\_ Des objectifs d'investissements :*

Le Grand Paris des Bus favorisera un réseau de bus plus respectueux de l'environnement, à travers la poursuite et l'accélération de la transition énergétique des véhicules. Il permettra de réaliser des aménagements assurant la régularité des bus et le respect des horaires (voirie, couloirs de bus, pôles d'échange et gares routières...). La consultation a mis en débat ces idées et a fait émergé les priorités d'investissement selon les Franciliens et les acteurs de la mobilité.

La consultation a donc porté sur les grandes lignes du plan bus 2017-2020 telles qu'imaginées par le STIF. Les participants ont d'une part conforté (ou non) le STIF dans les directions qu'il envisageait d'emprunter en faisant part de leurs priorités pour le Grand Paris des Bus. D'autre part, ils ont par ailleurs exprimé des idées concrètes sur la manière de mettre en œuvre le Grand Paris des Bus pendant les quatre prochaines années.

## L'esprit et les cibles de la consultation

Le Grand Paris des Bus n'est pas un simple plan d'actions défini par l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Il se veut être également une méthode, un dialogue nourri entre tous les acteurs du bus en Île-de-France, y compris les usagers, permettant aux équipes du STIF de discuter et préciser le plan bus 2017-2020.

La consultation organisée du 5 octobre au 5 novembre 2016 était donc ouverte à tous les Franciliens, usagers ou non du bus. Elle s'est déroulée à travers un dispositif de consultation en ligne composé d'un site dédié et d'une plateforme de concertation « J'enparle® ». Ce dernier, un forum de discussion en ligne, a favorisé l'interaction entre les participants et a soumis un questionnaire sur les priorités du bus en Île-de-France.

Pour travailler avec tous les acteurs de la mobilité, un grand séminaire de travail, l'Atelier des territoires, a été organisé le 18 octobre 2016. Des « cahiers d'acteurs » à déposer en ligne ont également permis de recueillir les avis des collectivités et des associations.

## 2. Le déroulement et les modalités de la consultation

### Les moyens pour annoncer la consultation, informer et mobiliser les participants

*Le lancement de la consultation et les moyens d'information*

#### 1. Les relations presse

##### Prises de parole de Valérie Péresse

\_ Interview presse le 16 septembre 2016, dans *Le Parisien*

À l'occasion du lancement du volet « parisien » de la consultation régionale sur le Grand Paris des Bus, le 19 septembre, Madame Valérie Péresse a exposé la démarche dans l'édition du Parisien du 16 septembre. « *Nous voulons une vaste concertation qui commence dès aujourd'hui sur Internet et que nous allons poursuivre dans les prochains mois au fil de rencontres sur le terrain* » . Alors même que la consultation commençait le 5 novembre, cette annonce a été reprise par divers organes de presse dont, parmi les plus importants :

- « [Péresse lance lundi une consultation sur son "Grand Paris du bus"](#) », Le Point, 16/09/2016
- « [Paris : le big bang du réseau de bus arrive enfin](#) », Les Echos, 16/09/2016
- « [Préparez-vous pour le big bang bus !](#) », France 3 Régions, 20/09/2016
- « [Grand Paris des Bus. Le Stif lance une consultation en ligne](#) », Ouest France, 17/09/2016

\_ Discours lors du Congrès de la Fédération nationale des transports de voyageurs, le 5 octobre 2016

Le 5 octobre, jour d'ouverture de la consultation régionale sur le Grand Paris des Bus et à l'occasion du congrès de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), Valérie Péresse a précisé les contours du Grand Paris des Bus soumis à la consultation des Franciliens, traduisant ainsi sa promesse de campagne d'un plan de 1 000 bus supplémentaires en Île-de-France.

#### Dossier de presse



Suite à la prise de parole de Madame Valérie Péresse dans *Le Parisien*, un dossier de presse a été envoyé le 19 septembre, jour d'ouverture du volet « parisien » de la consultation<sup>2</sup>. Il présentait l'état des lieux des réseaux de bus en Île-de-France, les objectifs et les mesures envisagées du plan, les modalités de la consultation, le calendrier, une interview de la Présidente et une présentation du volet « parisien ».

<sup>1</sup> Voir la page : <http://www.leparisien.fr/flash-actualite-politique/peresse-lance-lundi-une-consultation-sur-son-grand-paris-du-bus-16-09-2016-6126749.php>  
<sup>2</sup> Annexe 1 - Dossier de presse

## Retombées presse

La consultation a donné lieu à de nombreuses retombées presse tout au long des mois d'octobre et novembre, parmi lesquelles :

- « [Valérie Pécresse lance le Grand Paris des Bus](#) », Mobilicities, 6/10/16
- « [La révolution sur des rails](#) », Le Nouvel Economiste, 19/10/2016
- « [Conseil régional d'Île-de-France un an après : majorité et opposition pas d'accord du tout...](#) », Le Pays Briard, 14/11/2016
- « [Engageons la révolution numérique et technologique des transports](#) », La Tribune, 15/11/2016

## 2. Le site internet



Trois sites internet ont été mis en ligne :

- Un portail général Grand Paris des Bus, redirigeant vers le site du volet « parisien » ou vers le site de la consultation régionale : [www.grand-paris-des-bus.fr](http://www.grand-paris-des-bus.fr)
- Un site dédié au volet « parisien » de la consultation [www.paris.grand-paris-des-bus.fr](http://www.paris.grand-paris-des-bus.fr)
- Un site dédié à la consultation régionale : [www.region.grand-paris-des-bus.fr](http://www.region.grand-paris-des-bus.fr)

Le site dédié à la consultation régionale a été mis en ligne le 3 octobre 2016. Les liens vers « J'enparle® », comme les différents formulaires, ont été activés le 5 octobre.

Le site de la consultation proposait :

- Un édito de Valérie Pécresse présentant les grandes lignes du projet ;
- Des informations pratiques sur les différentes possibilités offertes aux participants pour contribuer au Grand Paris des Bus, avec notamment un lien vers la plateforme de concertation, la possibilité de s'abonner à une newsletter ou encore la possibilité de déposer un cahier d'acteur pour les organisations intéressées par les questions de mobilité et par le bus ;
- Une F.A.Q sur les raisons du projet, son contenu et son financement et les modalités de consultation.

## 3. La page Facebook « Grand Paris des Bus »



Une page Facebook « Grand Paris des Bus » a été créée à l'occasion de la consultation générale : <https://www.facebook.com/GrandParisdesBus/?ref=bookmarks>. Cette page avait pour vocation d'informer les Franciliens sur la consultation et de les renvoyer vers le site dédié et la plateforme « J'enparle® ». Ainsi, si elle donnait de l'actualité sur les différents moments du projet, elle n'avait pas vocation à créer du débat sur le réseau social. Elle était bien un relais pour renvoyer aux sites.

Pour ce faire, une dizaine de visuels ont été créés, évoquant chacun un sujet de la consultation<sup>3</sup>.

En un mois de campagne, la page a recueilli 2 249 mentions « J'aime ». Au total, 19 publications ont été postées, dont 9 sponsorisées. Les premiers jours, les cibles visées étaient les Franciliens, de 18 à 65 ans+, avec un intérêt déclaré pour les transports. Ensuite, le ciblage a été étendu à tous les Franciliens.

## Les modalités de communication et de mobilisation du grand public

### 1. L'affichage dans les bus



5 600 affichettes A4 et 270 affiches A3 ont été distribuées aux différents opérateurs du réseau de bus francilien (RATP, Optile, etc.)<sup>4</sup>. La durée d'affichage dans les bus a été laissée à la discrétion des opérateurs et des centres-bus, en fonction des disponibilités. L'affiche avait pour vocation d'inciter les voyageurs à participer à la consultation, via un ciblage direct de la communication.

### 2. Campagnes Navigo



Les abonnés Navigo ont été une cible privilégiée de la campagne de mobilisation du grand public. Deux actions ont été menées :

- Le 5 octobre, une fenêtre pop-up a été mise en ligne sur le site et l'application mobile Vianavigo, informant les usagers des modalités de participation à la consultation sur le Grand Paris des Bus<sup>5</sup>.
- Le 10 octobre, un mail a été envoyé à 33 709 abonnés annuels, 49 283 abonnés mensuels et 34 683 abonnés imagine R<sup>6</sup>.

## Les modalités de mobilisation des acteurs



Afin de mobiliser les acteurs institutionnels, économiques et associatifs pour la consultation, le STIF a organisé un Atelier des territoires, le 18 octobre 2016. Un carton d'invitation<sup>7</sup> a été envoyé à cet effet, cosigné par Valérie Péresse et Laurent Probst, Directeur Général du STIF. Lors de l'envoi, les acteurs ont également été invités à relayer le site de la consultation et à remettre leur cahier d'acteur.

4 Annexe 3 - Affiche

5 Annexe 4 - Fenêtre pop-up Vianavigo

6 Annexe 5 - Mail abonnés Vianavigo

7 Annexe 6 - Carton d'invitation à l'Atelier des territoires du 18 octobre



## Les moyens pour échanger et contribuer au Grand Paris des Bus

### Les contributions du public

La plateforme de concertation « J'enparle® » a été mise en ligne le 5 octobre 2016 et la possibilité de contribuer au projet ouverte jusqu'au 5 novembre. Sur le site, les participants pouvaient répondre à un questionnaire sur les priorités à donner au Grand Paris des Bus, et s'inscrire en tant que « parleurs » pour participer aux deux débats thématiques portant sur les priorités du plan bus et sur le bus de demain. 4 600 utilisateurs uniques se sont connectés à la plateforme dont plus de la moitié a contribué au projet en répondant au questionnaire en ligne et/ou en contribuant dans les forums prévus à cet effet.

#### 1. Le questionnaire



Pour recueillir les besoins, les avis et les priorités des Franciliens concernant le réseau de bus, le STIF a mis en ligne un questionnaire. En 5 à 8 minutes, les participants devaient répondre à 9 questions pour les usagers (96 % des répondants) et à 5 questions pour les non-usagers (4 %), puis à 6 questions d'identification<sup>8</sup>.

Du 5 octobre au 5 novembre, 2 455 personnes ont répondu au questionnaire. Le profil des répondants est détaillé ultérieurement.

#### 2. Les débats thématiques

- *Quelles sont vos priorités pour améliorer la desserte en bus dans toute l'Île-de-France ?*

En complément du questionnaire, les participants avaient l'opportunité de préciser leurs priorités pour améliorer le réseau de bus francilien. Les échanges ont tourné autour des questions de maillage du réseau, des fréquences, des amplitudes horaires ou encore des aménagements de voirie nécessaires à une bonne régularité des bus. Le débat a recueilli 326 contributions : des discussions générales sur la façon d'améliorer le réseau de bus francilien et des propositions très concrètes de renforcement de ligne ou de modification de trajets.

- *Comment souhaitez-vous les bus du Grand Paris ?*

Le second débat thématique portait sur le matériel roulant et ses évolutions potentielles en termes de confort, d'innovation, de motorisation ou encore de tailles des bus et sur les attentes des participants en matière d'information voyageur, de configuration des arrêts de bus. 123 contributions ont été recueillies sur l'ensemble de ces sujets.



<sup>8</sup> Annexe 7 - Questionnaire sur « J'enparle® »

## Les contributions des acteurs

### 1. L'Atelier des territoires destiné aux acteurs

L'Atelier des territoires sur le Grand Paris des Bus s'est déroulé le 18 octobre 2016, de 14h à 19h au Dock Eiffel dans le complexe des Docks de Paris. Plus de 200 élus et agents des collectivités, des représentants d'associations et de voyageurs, ainsi que des opérateurs ont pris part à ces temps de paroles et de débats.

Le séminaire, dont les actes sont joints en annexe au présent document<sup>9</sup>, a permis d'approfondir des propositions par types de territoires et sur des sujets concrets.

- Dans un premier temps, des « Ateliers territoires » ont porté sur les objectifs du Grand Paris des Bus. Les participants étaient répartis dans trois ateliers, traitant chacun d'un type de territoire : Paris et cœur de métropole, les agglomérations de grande couronne, les bourgs villages et hameaux de grande couronne. Les acteurs étaient invités, pour leur type de territoire, à approfondir les trois objectifs du Grand Paris des Bus : renforcer et développer l'offre, améliorer les services aux voyageurs et investir pour un réseau performant. Il s'agissait également de définir le rôle des différents acteurs dans la mise en œuvre de ces objectifs.
- Dans un deuxième temps, des « Ateliers thématiques » ont porté sur les défis du Grand Paris des Bus. Les participants ont choisi un sujet parmi les trois jugés prioritaires par le STIF pour la mise en œuvre du GPB :
  - L'innovation au service de la demande de transport diffuse (Transport à la demande, lignes express, transport scolaire, aide à la mobilité, transport la nuit,...).
  - Intermodalités entre les bus et les autres modes.
  - Transition numérique.

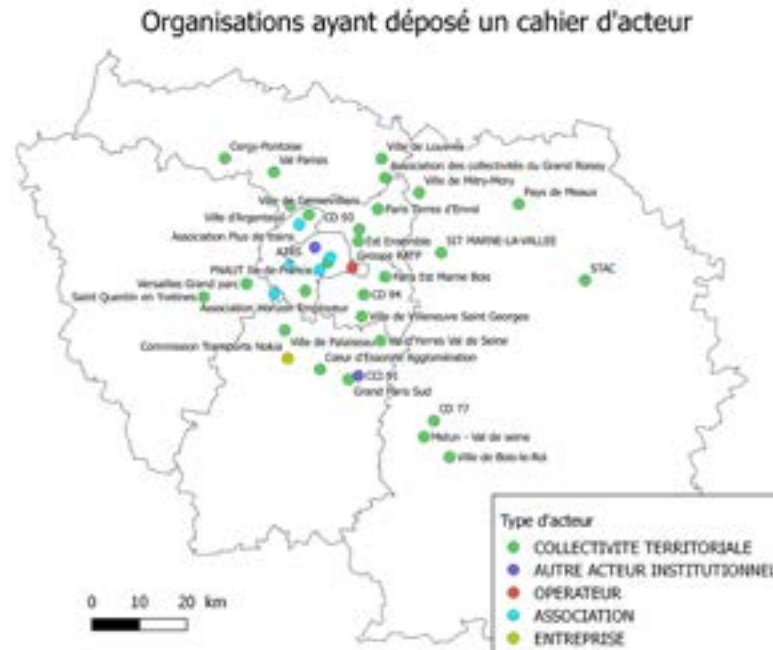
Les participants étaient invités à proposer des idées innovantes pour la mise en œuvre de chaque défi.



<sup>9</sup> Annexe 8 - Actes de l'Atelier des territoires du 18 octobre 2016

## 2. Les cahiers d'acteurs

Outre leur participation au séminaire, les acteurs institutionnels et associatifs avaient la possibilité de déposer des cahiers d'acteurs sur le site de la concertation. 36 organisations ou institutions ont fait parvenir au STIF leurs contributions<sup>10</sup>.

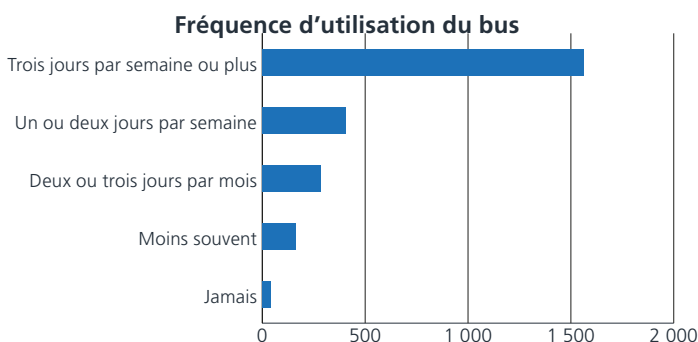


## Le profil des participants à la consultation

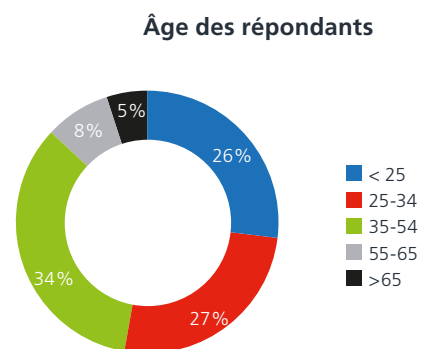
### Les répondants au questionnaire

Sur les 2 455 personnes ayant répondu au questionnaire en ligne, 96 % sont des voyageurs et l'utilisent pour la plupart 3 jours par semaine ou plus.

54 % sont des femmes. Tous les âges sont représentés.



Profil des répondants au questionnaire en ligne – Octobre/Novembre 2016

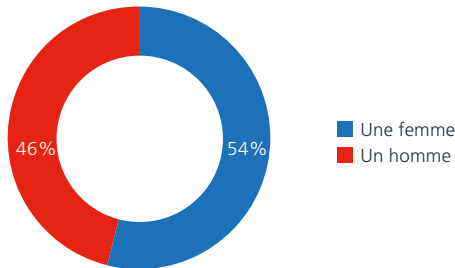


Profil des répondants au questionnaire en ligne – Octobre/Novembre 2016

<sup>10</sup> Annexe 9 - Dossier contenant l'ensemble des cahiers d'acteurs concernant le Grand Paris des Bus.

Le profil le plus représenté est celui des jeunes femmes (entre 18 et 30 ans).

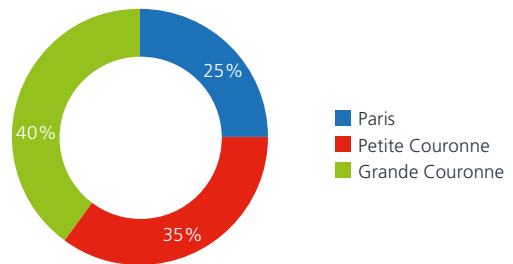
## Genre



Profil des répondants au questionnaire en ligne – Octobre/Novembre 2016

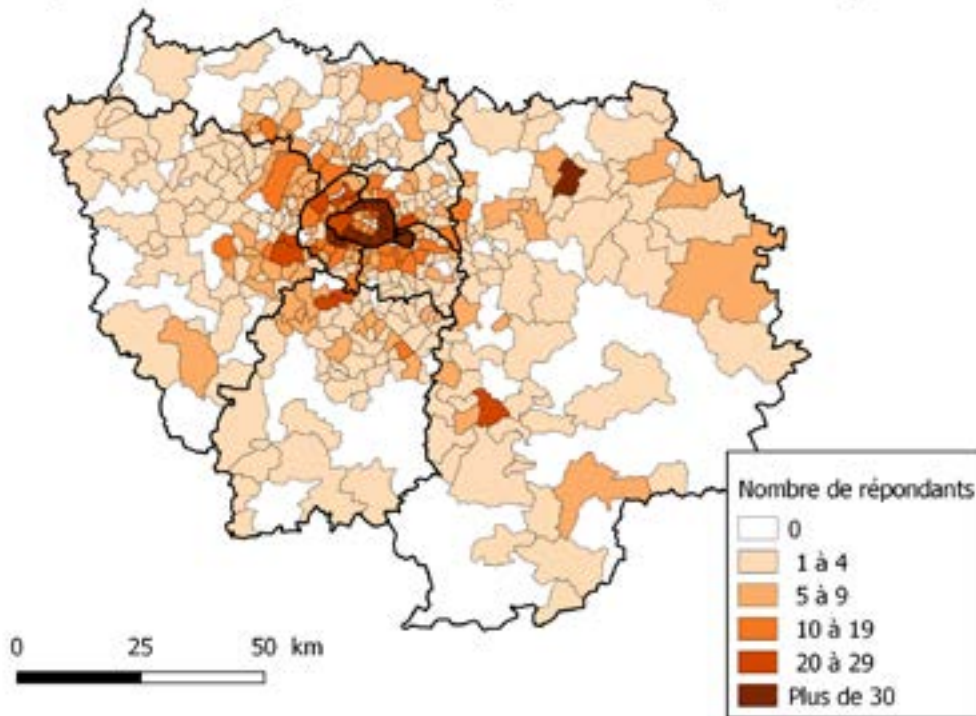
Les participants sont, pour la plupart, des cadres d'entreprise (31 %) et de la fonction publique (16 %) ou des étudiants (20 %). Ils utilisent, pour la très grande majorité d'entre eux, le pass Navigo ou la carte Imagine R. Les différents territoires de l'Île-de-France sont bien représentés : 40 % des répondants au questionnaire sont issus des territoires de la grande couronne, 35 % de la petite couronne et 25 % de Paris.

## Résidence des répondants



Profil des répondants au questionnaire en ligne – Octobre/Novembre 2016

## Répartition des répondants au questionnaire par code postal



Le public ayant contribué sur la plateforme de concertation en ligne

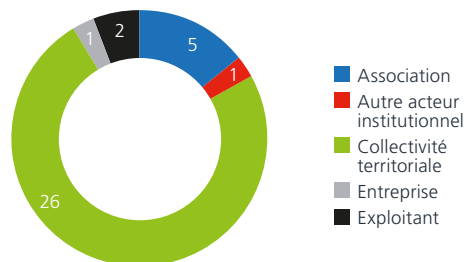
### La répartition des « parleurs »



Extrait de la carte des « parleurs » en ligne à la fin de la consultation - novembre 2016

Les organisations mobilisées pendant la consultation

### Organisation ayant déposé un cahier d'acteur



Profil des répondants au questionnaire en ligne – Octobre/Novembre 2016

### Organisations ayant participé à l'atelier des territoires

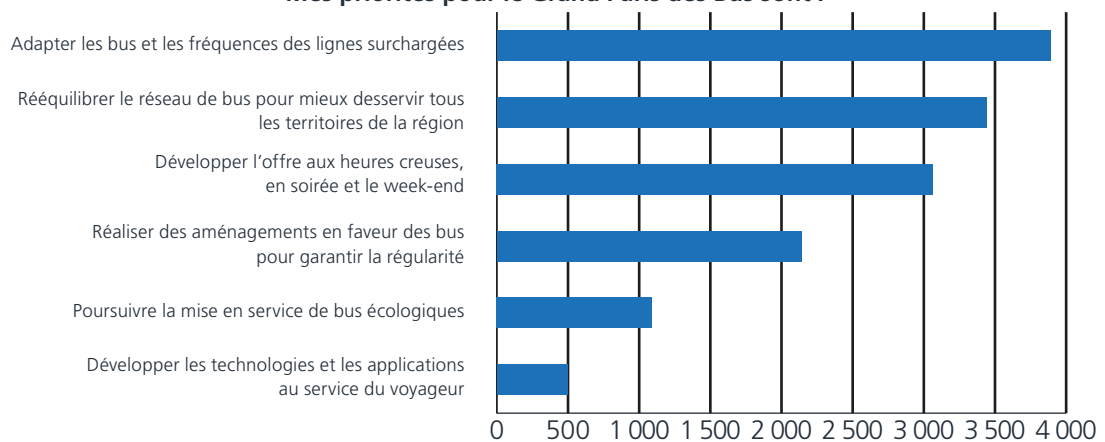


## 3. Les priorités des Franciliens pour le plan bus 2017-2020

L'étude des réponses du grand public au questionnaire couplée à l'analyse des contributions sur le site « J'enparle® », dans les cahiers d'acteurs et lors de l'Atelier des territoires, permet d'identifier les principales priorités des Franciliens pour le plan bus 2017-2020.

Dans le questionnaire, la même question posée aux usagers et aux non usagers du bus, invitait à définir 3 priorités parmi 6 propositions pour le Grand Paris des Bus. Ci-dessous, on trouvera les résultats à cette question.

### Mes priorités pour le Grand Paris des Bus sont :



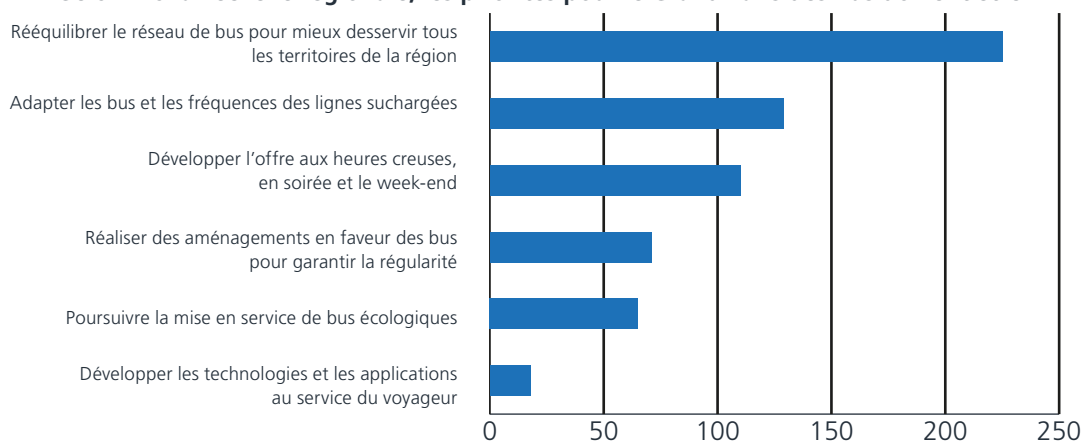
Réponses des usagers à la question 9 du questionnaire en ligne\* - Octobre/Novembre 2016

\* Pour cette question, les participants étaient invités à choisir leurs trois propositions prioritaires. Chaque proposition s'est vue attribuer 3 points lorsqu'elle était classée en première position, 2 points en seconde position et 1 point en troisième position. L'axe des abscisses correspond au score pondéré de chaque proposition.

À l'occasion de l'Atelier des territoires, les acteurs ont également été invités à se prononcer sur leurs priorités, ils ont surtout évoqué les sujets suivants :

- Le renforcement du maillage et la lisibilité du réseau ;
- L'uniformisation et l'amélioration des services d'informations à destination des voyageurs ;
- L'adaptation de l'offre bus aux périodes creuses ou à des usages différents. Ont été cités les transports dans et vers les zones d'activité ou encore l'offre bus à destination des personnes âgées ;
- La poursuite des travaux d'aménagement de voirie.

### Selon moi à l'échelle régionale, les priorités pour le Grand Paris des Bus doivent être :



Réponses des non usagers à la question 14 du questionnaire en ligne\* - Octobre/Novembre 2016

\* Pour cette question, les participants étaient invités à choisir leurs trois propositions prioritaires. Chaque proposition s'est vue attribuer 3 points lorsqu'elle était classée en première position, 2 points en seconde position et 1 point en troisième position. L'axe des abscisses correspond au score pondéré de chaque proposition.

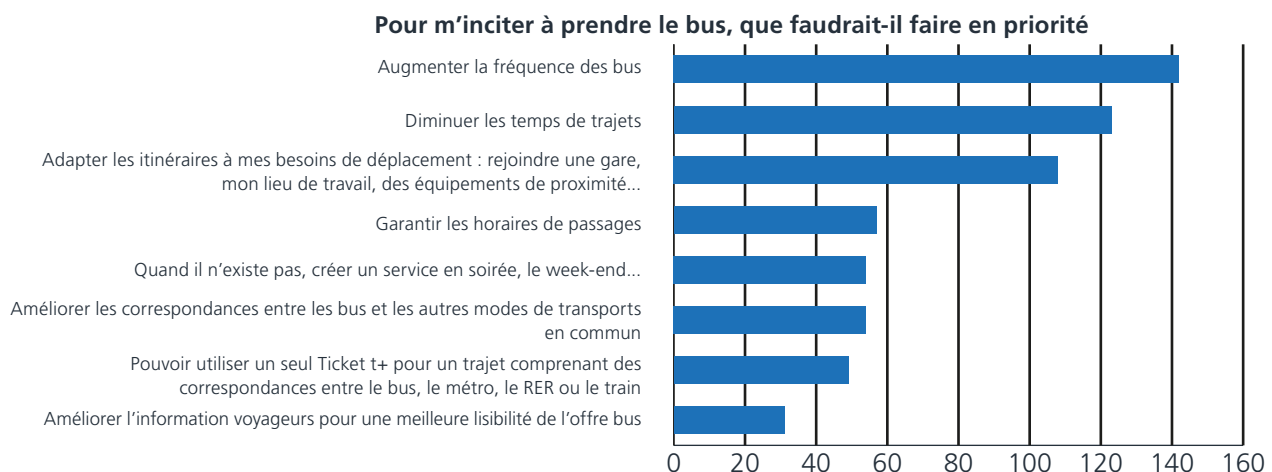
## 4. Les grandes thématiques abordées pendant la consultation

### Un réseau de bus accessible à tous

*Renforcer les lignes surchargées en adaptant les fréquences et les capacités des bus*

#### 1. Améliorer la fréquence des bus, notamment pour concurrencer la voiture individuelle dans les zones peu denses

De manière générale la question du renforcement des fréquences des lignes de bus doit être traitée comme une priorité du plan bus 2017-2020 notamment car elle représente un levier d'incitation fort des non usagers du bus à emprunter le réseau. C'est la préoccupation principale qui était fortement affirmée dans le questionnaire.



Réponses des non usagers à la question 11 du questionnaire en ligne\* - Octobre/Novembre 2016

\* Pour cette question, les participants étaient invités à choisir leurs trois propositions prioritaires. Chaque proposition s'est vue attribuer 3 points lorsqu'elle était classée en première position, 2 points en seconde position et 1 point en troisième position. L'axe des abscisses correspond au score pondéré de chaque proposition.

Le graphique ci-dessus montre que les non usagers prendraient plus souvent le bus si celui-ci passait plus fréquemment et si leurs temps de trajets en bus étaient plus courts. Les deux propositions sont d'ailleurs corrélées positivement puisqu'une augmentation des fréquences entraînerait une diminution des temps d'attente aux arrêts et donc des temps de trajets.

La fréquence des bus revêt un enjeu de confiance des usagers dans le réseau de bus. Pour les usagers également, un service performant doit être en mesure de répondre aux besoins de déplacements des habitants d'un territoire. Certains participants plaident pour le développement de la notion de cadencement pour la fréquence : partir à des heures fixes, ce qui facilite la mémorisation et l'usage.

La fréquence est également un enjeu de confort : les participants soulignent que des bus qui passent peu souvent sont plus susceptibles d'être bondés et donc d'offrir des conditions de voyage ne correspondant pas à leurs attentes.

#### 2. Adapter la taille des bus aux besoins, à la circulation et à la typographie des territoires

Les participants ont souligné la nécessité d'adapter le type de véhicules et leur capacité en fonction des caractéristiques des flux, qu'elles soient spatiales (les bus n'ont pas besoin de la même capacité en zone dense et en zone rurale) ou temporelles (en heures creuses ou en heures de pointe). Certains habitants estiment que les bus actuels sont trop grands, ce qui ne facilite pas leur insertion dans le trafic routier, limite leur capacité de stationnement aux arrêts et nuit à leur fréquence de passage. Peut-être vaudrait-il mieux faire circuler plus de bus de plus petite taille afin d'éviter que les « trop grands » bus soient bondés ? Au contraire, certains participants ont souligné l'efficacité des bus articulés, plus grands et pourvus de plus nombreuses portes qui facilitent les montées et les descentes.

En zone dense, des participants ont proposé de développer deux réseaux de bus complémentaires pour s'adapter aux différentes réalités : un réseau de « minibuss » avec des circuits courts et des arrêts très rapprochés venant compléter le réseau « classiques », qui s'en trouverait ainsi désengorgé.

### 3. Faire évoluer les portes des bus pour faciliter les montées et les descentes

La question du type de portes dont sont équipés les bus a également été soulevée et débattue sur le site de la consultation. Certains participants souhaiteraient que soient installées des portes coulissantes en remplacement du dispositif actuel. Loin de constituer uniquement un enjeu de confort, la mise en place de telles portes permettrait d'augmenter légèrement la capacité des bus et de faciliter les flux de montée et de descente. Un participant a également émis l'idée de mettre en place des portes palières aux arrêts particulièrement bondés, afin de faciliter l'approche du bus et donc la fluidité de son trajet.

#### *Accélérer la mise en accessibilité du réseau pour les PMR*

En ligne, quelques participants ont fait part de leur agacement face aux dysfonctionnements de l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ils dénoncent notamment des « bugs » liés aux rampes d'accès PMR, y compris dans les bus mis en circulation récemment. Il faudrait selon eux simplifier les dispositifs dont le bouton « rampes » est confondu avec un bouton d'ouverture des portes arrières classiques. Ainsi la rampe met trop de temps à sortir. En outre, il faut veiller à ce que les conducteurs de bus soient formés à l'accueil des PMR et à agrandir les espaces réservés à l'accueil des fauteuils roulants mais aussi des poussettes. Quelques participants ont également pointé le manque de civilité constaté dans les transports et militent pour une campagne de communication et de sensibilisation sur ce sujet.

Outre le matériel roulant, les arrêts de bus devraient également permettre de mieux accueillir les PMR. Un espace pourrait leur être réservé, sous l'abribus quand il y en existe un. Les trottoirs pourraient également être surélevés afin de correspondre à la hauteur du plancher du bus ce qui faciliterait l'entrée dans le véhicule pour les PMR.

#### *Unifier la tarification des bus avec celles des autres modes*

##### 1. Mettre fin à la tarification éclatée entre les modes

Tous les publics interrogés pendant la consultation s'accordent à considérer que la tarification actuellement proposée par le STIF pour emprunter les transports en commun en Île-de-France n'est pas satisfaisante. Le fait pour un usager de devoir utiliser un ticket pour prendre le bus et un ticket pour rejoindre le réseau de transports lourds lors d'un même voyage est particulièrement pointé du doigt. « Pourquoi ne pas unifier la tarification de tous les modes de transports comme c'est déjà le cas dans de nombreuses villes de province et dans d'autres grandes capitales ? ». En outre, il s'agirait d'allonger la durée de validité des titres de transport qui pourrait passer de 1h30 à 2h.

La forme du titre de transport est également remise en question. Le ticket magnétique en carton est « dépassé » et « peu écologique » pour certains participants qui militent pour une carte rechargeable en fonction des besoins de chacun.

##### 2. Mettre en place des tarifs spéciaux pour certains publics

La question de l'accessibilité au réseau de bus se pose également en termes financiers pour certains usagers. Plusieurs participants considèrent que la liberté de se déplacer est un droit fondamental auquel chacun doit pouvoir accéder. Ainsi, pourquoi ne pas créer une tarification spéciale pour les retraités, pour qui le bus constitue un espace de sociabilisation autant qu'un moyen de transport, ou encore pour les demandeurs d'emploi dont le niveau de revenus ne permet pas toujours de payer un abonnement aux transports collectifs.

Cette demande est renforcée par quelques remarques captées sur le site de la consultation et qui regrettent les nombreuses fraudes constatées sur le réseau de bus. Plusieurs participants expriment le sentiment que la fraude est plus importante dans les bus que dans les transports lourds car « elle est plus facile et qu'il y a moins de contrôles ». Une tarification adaptée pour certains publics pourrait être une solution contre ce phénomène.

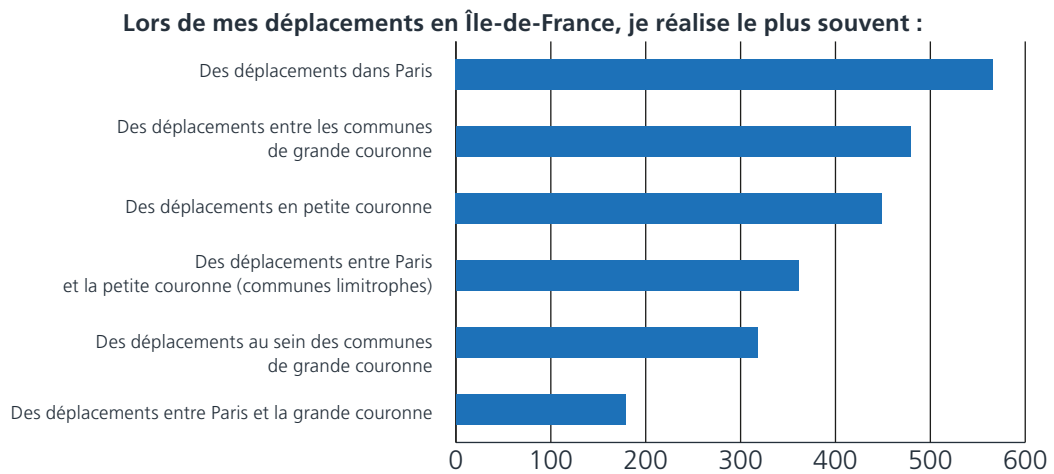


## Un réseau de bus pour tous les territoires

*Améliorer le maillage global du réseau et rééquilibrer l'offre de bus en faveur des zones les moins bien desservies*

### 1. Développer les liaisons de rocade, entre communes de petite et grande couronne.

Les participants en ligne, les élus et acteurs s'étant exprimés à l'occasion de l'Atelier des territoires souhaitent une multiplication des liaisons en bus entre communes de petite et grande couronne. La manière dont les Franciliens définissent leurs besoins actuels et futurs en termes de déplacements en bus confirme cette tendance.



Réponses des usagers à la question 1 du questionnaire en ligne - Octobre/Novembre 2016

Si les répondants au questionnaire empruntent en priorité les bus pour effectuer des déplacements dans Paris intramuros, les besoins de déplacements entre communes de grande couronne et en petite couronne atteignent des scores considérables, qui si on les additionne, montrent que les liaisons de rocade sont plébiscitées.

Il s'agirait notamment de renforcer l'offre de bus permettant des dessertes directes et rapides des grands pôles d'intérêt périphériques, des bassins de vie aux grandes zones d'activités économiques en passant par les gares et les pôles d'échanges multimodaux.

Le renforcement des liaisons entre Paris et la banlieue a également été évoquée mais de façon plus sporadique, probablement car le public et les acteurs avaient en tête que la consultation sur la restructuration du réseau de bus parisien se tenait en même temps. Cependant, des voix se sont élevées, notamment pendant l'Atelier des territoires, pour rappeler à quel point il est de plus en plus dur d'accéder à Paris depuis la banlieue et vice-versa. Il faut éviter au maximum que les voyageurs aient à changer de bus pour se rendre d'un arrondissement périphérique à une ville de petite couronne qui ne touche pas Paris. En outre, en plus de restructurer le réseau actuel, il s'agirait de créer de nouvelles lignes, notamment là où le métro n'est pas accessible aux PMR.

Le renforcement de l'offre entre Paris et la petite couronne se rapporte également à la question essentielle du rabattement vers les gares du GPE.

### 2. Compléter le réseau de transport lourd

Cette notion recouvre plusieurs propositions distinctes.

Le bus doit d'abord compléter le réseau ferré lorsque celui-ci est défaillant ou saturé. Sur « J'enparle® » ainsi que sur la page facebook du projet, des usagers du réseau RER ont exprimé le souhait de voir des lignes de bus « doubler » le réseau ferré sur les tronçons les plus empruntés par les voyageurs.

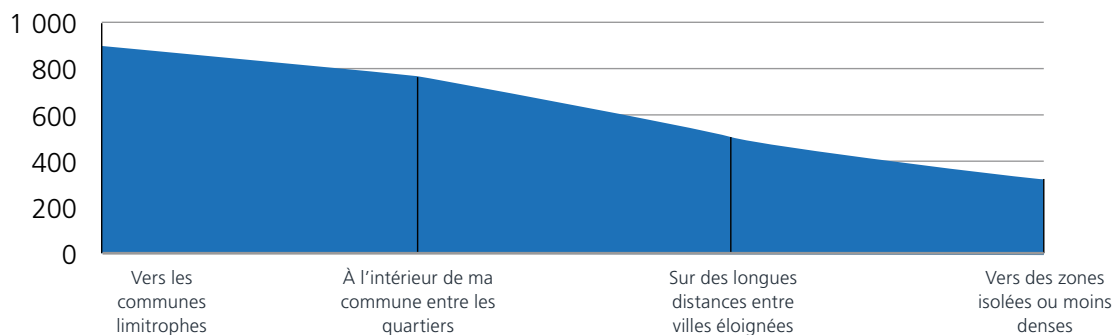
En outre, compléter l'offre de réseau lourd revient à y adapter l'offre de bus en termes de fréquence et d'amplitude horaire. Il s'agirait de corréliser les renforts d'offre de RER et de bus. Ce dernier doit être un moyen efficace pour le voyageur de se rabattre vers les modes lourds.

Compléter le réseau de transport lourd permettrait également de faire passer le bus du statut de « mode complémentaire » à un moyen de se déplacer de premier choix pour les habitants. Comme le poste un participant, « *il serait bien que les bus fassent ce que les trains ne font pas, des liaisons entre villes plus ou moins importantes, qu'il est difficile de faire en train par exemple* ».

### 3. En petite et grande couronne, renforcer l'offre et diversifier les dessertes

Si les acteurs sont unanimes pour améliorer les complémentarités entre le réseau de bus et le réseau de transports lourds, cela ne doit pas se faire au détriment des dessertes de proximité à l'échelle d'un bassin de vie.

#### Pour mieux répondre à mes besoins, il faudrait davantage de liaisons en bus :



Réponses des non usagers à la question 11 du questionnaire en ligne - Octobre/Novembre 2016

Le graphique montre que les participants considèrent qu'une augmentation du nombre de liaisons vers les communes limitrophes et, dans une moindre mesure, à l'intérieur d'une même commune constituerait une amélioration du réseau de bus francilien. Ainsi par rapport aux trajets de longue distance entre villes, les usagers privilégient le besoin de trajets plutôt courts et vers des lieux proches de leur point de départ.

Les habitants des territoires périphériques ont exprimé un sentiment d'une offre disparate entre Paris et ses alentours. Un participant estime par exemple que « *le réseau actuel est très, trop dense au centre de Paris avec beaucoup de doublons. Par contre, en petite couronne, toutes les lignes relient plus ou moins le même endroit* ». Ainsi, il s'agirait non seulement de renforcer les dessertes de proximité mais également de les diversifier en créant de nouveaux points d'arrêts.

### Développer des lignes Express pour renforcer les liaisons entre les bassins de vie et les pôles d'activités

#### 1. Réaffirmer l'existence des lignes express existantes en assurant leur bon fonctionnement

Avant de penser au renforcement du réseau de lignes de bus express, les participants souhaitent que le STIF mette en place les conditions du bon fonctionnement des lignes actuelles par des aménagements de voirie, dont la réalisation dépend des collectivités territoriales et de l'Etat pour les voies rapides. En effet, selon plusieurs participants en ligne « *faute de voies dédiées, ces bus se retrouvent souvent englués dans le trafic, sur les mêmes axes principaux que les automobilistes* ». Pourtant, l'existence de telles lignes est néanmoins bien plébiscitée car les usagers apprécient le faible nombre d'arrêts intermédiaires entre un point de départ et leur destination. Selon les participants, les lignes express doivent garantir un temps de trajet inférieur à celui d'un trajet en voiture individuelle. Il convient de rappeler ici que plus d'un tiers des répondants au questionnaire utilisent principalement le bus pour se rendre directement sur leur lieu de travail.

#### 2. Créer davantage de lignes express entre les pôles d'intérêt d'Île-de-France

La consultation met en avant le fait que développer l'offre de bus dans un territoire aussi dense que l'Île-de-France passe par un renforcement du réseau de lignes express. Il s'agirait de relier les « pôles d'intérêts de la région entre eux par des lignes qui en assureraient une desserte rapide et régulière ». Le développement de ces lignes pourrait être l'occasion de repenser une partie du réseau en sortant du prisme des limites administratives et des périmètres des transporteurs actuels. Ainsi, les acteurs souhaiteraient voir se développer des liaisons interbassins, liaisons interdépartementales voire interrégionales.

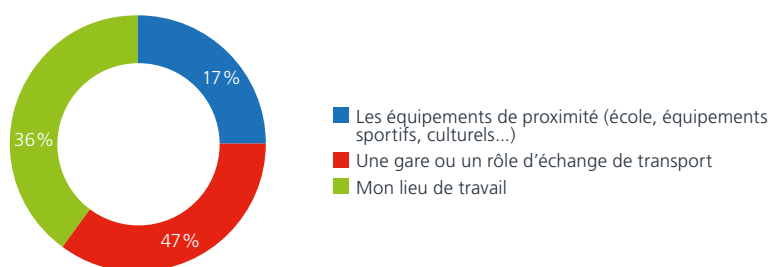
Sur la page du débat sur les priorités du Grand Paris des Bus, les participants se sont montrés particulièrement imaginatifs à ce sujet, en émettant des propositions parfois très précises de tracés de lignes express. Un exemple est notamment revenu à plusieurs reprises dans les propos des contributeurs : celui d'une liaison expresse entre La Défense et Roissy qui desservirait notamment le Pont de Neuilly, le Pont de Levallois, le Pont de Clichy, L'Île-Saint-Denis, la zone Paris-Nord 2 et le Roissy-pôle.

## Améliorer le rabattement vers les autres modes de transport et les gares

### 1. Assurer une desserte efficace des gares de trains et RER, notamment en grande couronne

Beaucoup de participants soulignent que l'offre de bus en Île-de-France s'insère dans un plus large réseau de transports en commun. Dès lors, l'usager du bus qui le souhaite doit pouvoir se rabattre facilement vers le reste du réseau et notamment vers les modes de transports lourds. Les réponses au questionnaire ciblant les priorités des Franciliens indiquent que près de la moitié des usagers du bus se dirigent en priorité vers une gare ou un pôle d'échange de transport, comme le montre le graphique ci-dessous.

#### Dans un avenir proche, j'aurai surtout besoin de rejoindre plus facilement :



Réponses des usagers à la question 4 du questionnaire en ligne - Octobre/Novembre 2016

Ces besoins sont les plus prégnants dans les territoires de grande couronne, où l'offre de transport lourd est plus diffuse. Plusieurs demandes de prolongement de lignes de bus ont émergé sur le site de la consultation, afin de faciliter les interconnexions avec les modes lourds.

### 2. Anticiper l'arrivée du GPE et les grands projets d'aménagements

Pour les années à venir, le renforcement de l'offre de transports en Île-de-France est incarné par l'extension du réseau de métro avec l'arrivée prochaine du Grand Paris Express. Le public et les acteurs ont intégré cette donnée et invite le STIF à l'anticiper dans son plan bus 2017-2020. La construction de 80 nouvelles gares autour de Paris doit profiter à tout le réseau et notamment aux bus. « Pourquoi ne pas mettre en place des pôles gares facilitant les correspondances entre les différents modes ? » Certains participants vont même plus loin et souhaiteraient profiter de l'arrivée du GPE pour revoir l'ensemble du réseau de bus Francilien, à l'image du projet de restructuration du réseau parisien.

De manière générale, les participants pensent que « le STIF doit mieux prendre en considération les projets d'aménagements à l'œuvre ou envisagés sur les territoires ». Pour l'aider dans cette tâche, les collectivités territoriales ont un rôle majeur à jouer de transmission de l'information et de dialogue.

*Mutualiser et rendre complémentaire les différentes composantes de l'offre de bus : offre régulière, scolaire, PAM, transport à la demande (TàD)*

## 1. Développer le transport à la demande dans les zones peu denses

Ce sujet n'a quasiment pas émergé sur le site de la concertation mais a fait l'objet d'un atelier thématique à l'occasion de l'Atelier des territoires du 18 octobre. Les acteurs, notamment les élus et les techniciens des collectivités territoriales de grande couronne, verraient d'un bon œil le développement des services de transports à la demande, afin de désenclaver certains territoires peu desservis. Des études et des expérimentations devraient être menées et financées par le STIF à ce sujet, afin d'appréhender efficacement les besoins de mobilité des habitants des zones peu denses. L'offre de TàD devrait ensuite être adaptée aux besoins et aux particularités de chaque territoire. Il s'agirait également d'anticiper le développement de ces nouveaux services, en réservant des places de stationnement pour les véhicules de TàD au sein des nœuds multimodaux.

## 2. Unifier la tarification entre l'offre régulière et l'offre scolaire

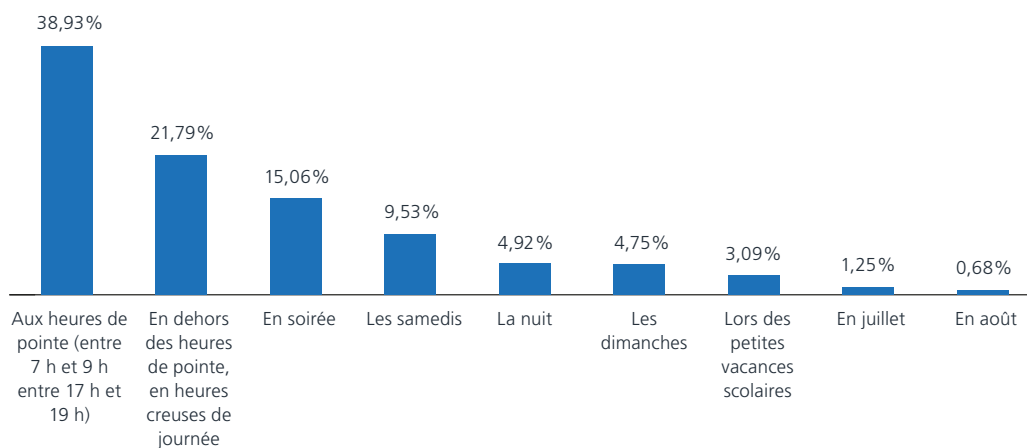
Plusieurs voix se sont élevées pour mettre fin au problème de la tarification qui peut varier si l'utilisateur emprunte une ligne « classique » de bus ou s'il utilise le transport scolaire. Les enfants (et donc les adultes également) issus des zones rurales de la grande couronne sont les plus touchés par le phénomène. En outre, l'offre de transport scolaire semble insuffisante dans certains territoires où les jeunes n'ont qu'un car le matin et un car le soir pour effectuer leurs trajets domicile-école, ce qui leur laisse peu de marge de manœuvre.

## Un réseau de bus avec une meilleure continuité dans le temps

*Renforcer l'offre de bus à toutes heures de la journée et toute la semaine*

L'analyse des réponses des participants en ligne à la question du moment de la journée, de la semaine ou de l'année auquel leurs besoins de déplacement en bus sont les plus fréquents permet de mieux appréhender les priorités de renforcement d'offre.

### À quels moments mes besoins de déplacement en bus sont les plus fréquents :



Réponses des usagers à la question 2 du questionnaire en ligne - Octobre/Novembre 2016

### 1. Fiabiliser les temps de trajets aux heures de pointe

Quel que soit le type de territoire dont ils sont issus, la plupart des participants plébiscitent un renforcement de l'offre de bus aux heures de pointe. Ce renforcement doit s'apparenter à une fiabilisation de l'offre. En effet, de nombreux participants ont bien identifié l'évolution opérée de la fréquence de passage des bus entre les différentes heures de la journée (plus de bus aux heures de pointe et moins le reste du temps) et y sont plutôt favorables. Il s'agirait de mieux tenir compte des heures de pointe et d'adapter

l'offre de bus quand ces derniers sont surchargés ou trop souvent pris dans le trafic. À défaut d'autres solutions, comme la mise en place d'aménagements de voirie permettant une fluidification du trafic, le nombre de bus circulant en heure de pointe dans ces zones doit être augmenté.

## 2. Développer et adapter l'offre de bus en heures creuses et en soirée

Le graphique précédent montre que le renforcement de l'offre de bus en dehors des heures de pointe et en soirée doit également constituer une priorité forte du Grand Paris des Bus. En soirée, les actifs et les jeunes des grandes villes de banlieue ont besoin d'emprunter le réseau presque aussi souvent qu'aux heures de pointe, au moins pour se rabattre vers les réseaux lourds.

Renforcer l'offre de bus en journée permet également de prendre en compte les besoins spécifiques de certaines catégories de population comme les personnes âgées, pour qui le bus joue un rôle secondaire d'insertion sociale.

## 3. Renforcer les fréquences le weekend

Si les participants semblent moins utiliser le bus le weekend, ils n'en demandent pas moins une augmentation des fréquences les samedis et dimanche. Comme le rappelle une participante en ligne : « *Le samedi, les gens font des courses, ils sont encombrés, avec enfants, poussettes, caddies, etc. Le dimanche est souvent dévolu aux loisirs, mais avec aussi des impératifs horaires* ». Les bus passent trop rarement, notamment en grande couronne.

### *Développer le réseau de bus nocturne*

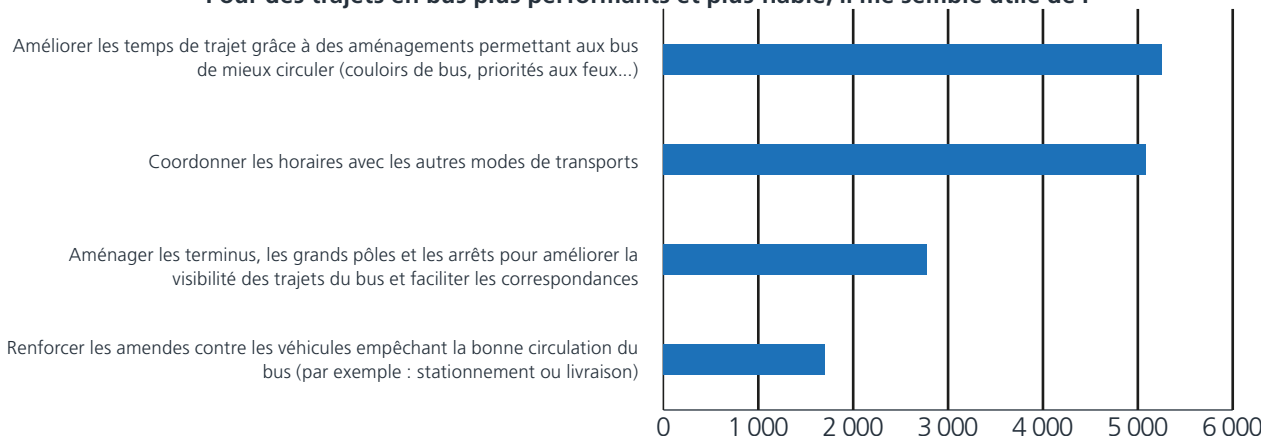
Le développement du réseau de bus de nuit doit également être une priorité du Grand Paris des Bus. Depuis 2005, suite à la fusion des réseaux Noctambus de la RATP et Bus de nuit de la SNCF, le service Noctilien a été créé. Ce service de nuit dessert Paris et la petite couronne de 00h30 à 05h30. Avec 48 lignes, il remplace l'offre ferrée la nuit, et permet une continuité du service en semaine et le week-end.

Selon les participants à la consultation, ce réseau doit être consolidé, par une augmentation des fréquences et une augmentation du nombre de dessertes en première couronne, avec par exemple la mise en place de lignes de rocade en banlieue. Il doit également être étendu et adapté à la grande couronne. Enfin, ses « *horaires doivent être coordonnés avec ceux des (derniers) trains de banlieue et des RER* ». Comme le dit un participant, il n'est pas logique que des zones d'habitation « *situées en moyenne et grande couronne n'aient plus de bus après 21h ou 22h. Il faut des bus jusqu'à 0h30 voire jusqu'au dernier train, du lundi au dimanche* »

## Un réseau de bus performant et fiable

La notion de « performance du réseaux » recouvre différentes composantes qui ont été abordées dans la consultation : la vitesse commerciale, la fiabilité de l'offre, la fréquence, la régularité, l'amplitude horaire, la lisibilité (offre, tracé de lignes), l'intermodalité (éviter les ruptures de charge, faciliter les correspondances), la juste répartition des lignes sur le territoire, la sécurité (points d'arrêt de nuit) et la performance énergétique. Les répondants au questionnaire ont détaillé leurs priorités concernant la performance du réseau.

### Pour des trajets en bus plus performants et plus fiable, il me semble utile de :



Réponses des usagers à la question 5 du questionnaire en ligne\* - Octobre/Novembre 2016

\* Pour cette question, les participants étaient invités à choisir leurs trois propositions prioritaires. Chaque proposition s'est vue attribuer 3 points lorsqu'elle était classée en première position, 2 points en seconde position et 1 point en troisième position. L'axe des abscisses correspond au score pondéré de chaque proposition.

*Réaliser les aménagements de voirie nécessaires à une fluidité du trafic des bus et assurer leur respect*

### 1. Sécuriser les temps de trajet et améliorer la vitesse commerciale des bus par des aménagements de voirie efficaces

Les acteurs consultés lors de l'Atelier des territoires du 18 octobre 2016 ont largement évoqué la question de la régularité des bus et des moyens de l'assurer. Les nombreux représentants des collectivités territoriales présents ont rappelé le rôle majeur que celles-ci jouent en tant que maître d'ouvrage des aménagements de voirie mis en œuvre pour améliorer les différents réseaux de transports collectifs en Île-de-France, dont celui des bus. Il leur semble essentiel d'adapter la voirie pour faciliter la circulation des bus, assurer une meilleure régularité et augmenter la vitesse commerciale des véhicules mais aussi pour sécuriser les temps de trajet des usagers. En effet, un bus qui circule dans un couloir qui lui est réservé est moins susceptible de subir les blocages de circulation.

Les participants ont évoqué différents types d'aménagements qui permettraient d'améliorer la régularité du réseau. Outre la mise en place de couloirs de circulation dédiés aux bus, il s'agirait d'expérimenter des dispositifs de priorités aux feux pour les bus, afin de les aider à « passer à travers les points durs de circulations » qui se forment souvent sur les carrefours importants.

D'un point de vue opérationnel, le plan bus 2017-2020 devrait selon eux hiérarchiser les réseaux de bus selon des critères objectifs (nombre d'usagers transportés par jour, types de lieux desservis...) afin de prioriser les aménagements de voirie à mettre en place dans les années à venir.

### 2. Aménager la voirie de façon dynamique pour un partage équilibré entre ses différents usages

Les participants souhaitent que les aménagements de voirie réalisés dans le cadre de l'amélioration du réseau de bus francilien respectent les contraintes locales et les autres usages de la voirie, en fonction de l'heure de la journée. Les aménagements doivent être dynamiques, c'est-à-dire facilement modifiables dans le temps pour ne pas figer des situations qui s'avèreraient être dysfonctionnelles.

En outre, il s'agirait de réaliser un diagnostic précis et exhaustif des points durs de circulation (des bus mais pas seulement) en Île-de-France avant de réaliser des aménagements. Autour des pôles majeurs d'échange multimodaux, où les bus sont nombreux, il s'agirait de limiter au maximum le stationnement de véhicules particuliers sous toutes ses formes : stationnement légal de voitures individuelles ou de véhicules de livraisons, stationnement intempêtif etc.

### 3. Faire respecter durablement les aménagements

Enfin, comme pour la question de la fraude, les participants souhaitent que le STIF et tous les acteurs des transports en Île-de-France « *assument leurs responsabilités en veillant au respect des aménagements réalisés et du code de la routes* ». Les usagers souhaiteraient que les sanctions contre les contrevenants soient durcies (augmentation des contraventions, recours plus systématique aux services de fourrière) et que la route soit mieux surveillée (vidéosurveillance, renforcement des effectifs de police de la voirie).

#### *Faciliter les correspondances entre tous les modes*

##### 1. Améliorer la synchronisation entre les différents modes de transport

La fiabilité du réseau passe notamment par une facilitation du passage d'un mode de transport à l'autre pour l'utilisateur. Les usagers du bus sont nombreux à rejoindre le réseau de transports lourds pour compléter leurs trajets. Il faut donc que les réseaux soient complémentaires entre eux en termes d'offre comme évoqué précédemment, mais également synchronisés dans le temps, pour raccourcir les temps de trajets des usagers au maximum.

Les participants évoquent le besoin d'une plus grande souplesse du réseau de bus par rapport au réseau de train. Comme le rappelle un participant en ligne, « *s'il est très compliqué, voire impossible, de modifier les horaires de trains ou de RER, il est en revanche envisageable qu'un bus module son horaire de départ (...) en fonction de l'heure réel de passage d'un train* ». Il faut éviter au maximum que des bus partent vides ou presque d'une gare RER à cause d'un train qui a quelques minutes de retard. Les gestionnaires de voirie et les opérateurs ont un travail à mener en commun sur cette question, notamment dans les zones où les correspondances sont longues et où les pôles multimodaux sont « éclatés ».

##### 2. Réinventer l'intermodalité

Comme cela a été rappelé à l'occasion d'un atelier spécifiquement dédié aux questions d'intermodalité lors de l'Atelier des territoires, les espaces intermodaux sont très peu valorisés en Île-de-France, ce qui ne facilite pas les correspondances entre les différents modes de transport. Le plan bus 2017-2020 devrait contribuer à une meilleure valorisation de ces espaces stratégiques pour le réseau régional.

Il convient d'abord de souligner le souhait des franciliens que les correspondances entre le bus et TOUS les autres modes de déplacement soient facilitées. Notamment parce que les mobilités sont de plus en plus nombreuses et se diversifient depuis quelques années. Bien sûr, l'intermodalité entre le bus et la voiture demeure un enjeu essentiel, notamment en grande couronne où il n'est pas rare que les habitants utilisent leur voiture individuelle pour rejoindre le réseau de transports en commun. Les participants pensent qu'il est nécessaire de développer l'intermodalité voiture-bus par la multiplication des parkings relais autour des gares routières/autoroutières mais aussi aux alentours des nœuds routiers ou autoroutiers importants. Dans les zones où la circulation est difficile, les usagers prendraient plus le bus que leur voiture si celui-ci bénéficie d'aménagements de voirie facilitant sa circulation et si des possibilités de stationnement voiture existent et sont facilement accessibles.

L'intermodalité entre le bus et le vélo a également été largement évoquée, notamment en ligne. Certains usagers proposent que les bus soient équipés de crochets pour que les cyclistes puissent y accrocher leurs vélos, qu'il est interdit de faire entrer dans les bus.

Enfin, lors de l'Atelier des territoires, les « ingrédients » d'une intermodalité réinventée ont été évoqués : affectation dynamique des quais, information voyageurs complète (intégrant les informations sur tous les transporteurs à la fois), gestion efficace de la signalétique (plan du quartier de la gare et plan de la gare routière dynamique), mise en place de cheminements piétons cohérents, accessibles et confortables pour une bonne gestion des flux de voyageurs.

##### 3. Créer ou rénover des gares routières favorisant l'intermodalité entre tous les modes de déplacement

La question des gares routières devrait, selon l'avis général, faire l'objet d'un traitement spécifique dans le Grand Paris des Bus. Les gares routières doivent faciliter les correspondances tout en assurant une qualité d'accueil des usagers.

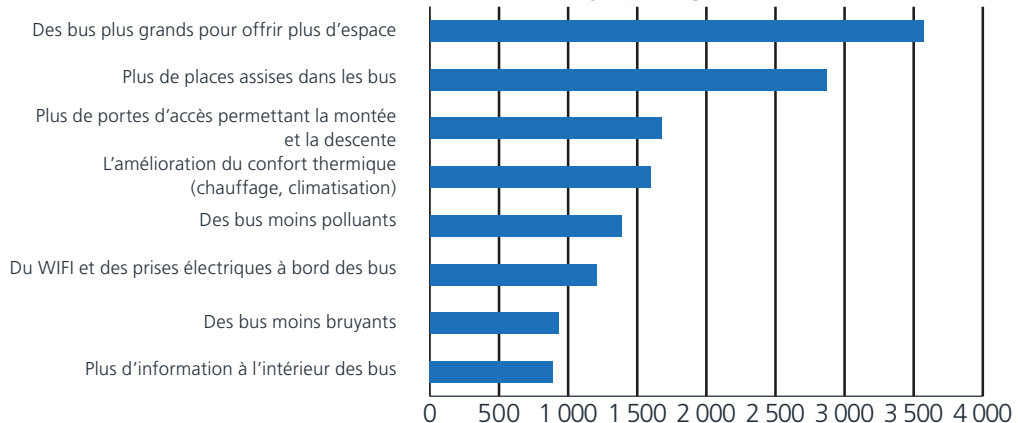
Ainsi, plusieurs mesures pourraient être prises pour donner un accès facile à l'information dont a besoin le voyageur pour compléter son trajet (plans dynamiques du quartier, de la gare, horaires en temps réel de tous les modes présents dans la gare).

L'insertion urbaine des gares routières dans le territoire et le quartier qui l'accueillent est également un enjeu souligné par la consultation. La conception des gares devrait intégrer les éléments constitutifs du quartier environnant, ainsi que les projets d'aménagements envisagés ou en cours aux alentours.

## Assurer un meilleur confort dans et autour des bus

La question du confort se distingue comme une des grandes priorités du Grand Paris des Bus. Le graphique ci-dessous montre quels types d'améliorations sont plébiscités par les usagers du bus en Île-de-France à travers le questionnaire en ligne.

### Quelles améliorations des bus rendraient votre trajet plus agréable ?



Réponses des usagers à la question 7 du questionnaire en ligne\* - Octobre/Novembre 2016

\* Pour cette question, les participants étaient invités à choisir leurs trois propositions prioritaires. Chaque proposition s'est vue attribuer 3 points lorsqu'elle était classée en première position, 2 points en seconde position et 1 point en troisième position. L'axe des abscisses correspond au score pondéré de chaque proposition.

### 1. Donner envie à l'utilisateur de prendre le bus grâce à un matériel plus confortable

La question de la taille des bus apparaît comme la priorité des usagers pour améliorer le confort dans les bus. Les participants à la consultation y voient un moyen d'éviter les surcharges aux heures de pointe. Les bus devraient disposer de places assises en plus grand nombre, ce qui dépend également de la taille des véhicules. La question des sièges a retenu l'attention de nombreux contributeurs en ligne, qui aimeraient qu'ils soient « moins durs » et plus confortables. Parallèlement, il s'agirait d'augmenter le nombre de barres pour se tenir et d'abaisser le niveau des poignées pour s'accrocher.

La question de la climatisation des bus a également été évoquée. Elle pose surtout problème en été, lors des fortes chaleurs qui sont de plus en plus nombreuses depuis quelques années.

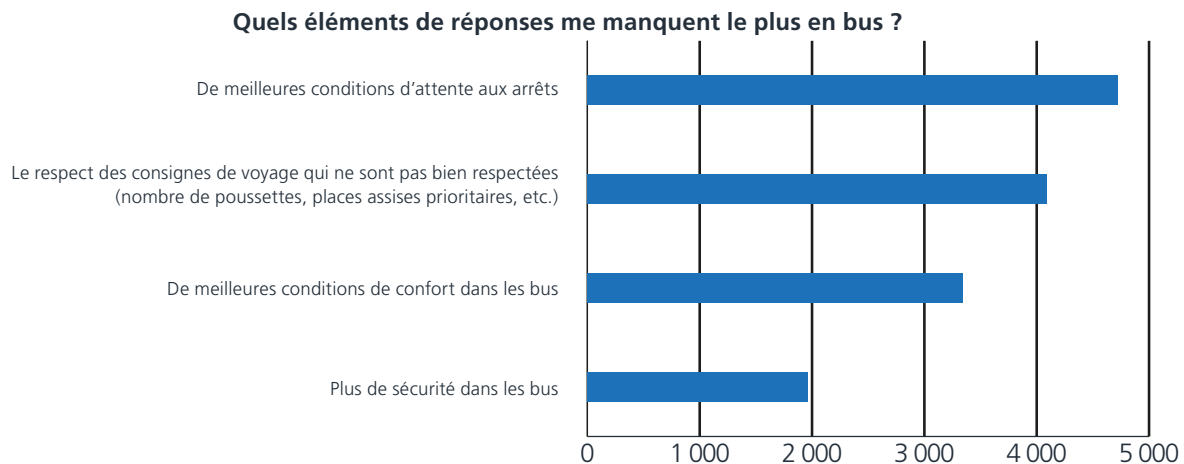
Dans les bus, les usagers aimeraient pouvoir avertir plus facilement le conducteur qu'ils souhaitent descendre à l'arrêt suivant. De nombreux usagers ne comprennent pas pourquoi on trouve si peu de boutons prévus à cet effet dans les bus actuels. À ce sujet, les usagers souhaitent que les informations vocales annonçant les arrêts à venir soient plus systématiques.

Enfin, quelques usagers ont fait remonter des problèmes de confort liés à la conduite trop brusque de certains chauffeurs. Le fait de devoir maintenir une certaine régularité du trafic ne doit pas se faire au détriment du confort des voyageurs.



## 2. Améliorer les conditions d'accueil du voyageur

Le questionnaire en ligne a permis de révéler combien les conditions d'attente aux arrêts de bus sont considérées comme un élément de confort essentiel par les franciliens. Dès lors, pour les inciter à prendre le bus, les participants ont également exprimé qu'ils souhaitent des adaptations en la matière.



Réponses des usagers à la question 6 du questionnaire en ligne\* - Octobre/Novembre 2016

\* Pour cette question, les participants étaient invités à choisir leurs trois propositions prioritaires. Chaque proposition s'est vue attribuer 3 points lorsqu'elle était classée en première position, 2 points en seconde position et 1 point en troisième position. L'axe des abscisses correspond au score pondéré de chaque proposition.

En premier lieu, il s'agirait d'assurer des éléments de confort de base en équipant les arrêts de bus d'un abri, d'un banc assez grand et d'une poubelle. Dans les pôles d'échange d'une certaine envergure et dans les gares routières, d'autres éléments de confort pourraient être proposés comme par exemple des toilettes publiques à proximité des arrêts accueillant de nombreux voyageurs. « Pourquoi ne pas également développer le concept de salle d'attente aux arrêts de bus importants ? »

En outre, les usagers voudraient avoir accès à des informations utiles aux arrêts de bus. Si les plans sur support papier et les informations dynamiques en temps réel ont été largement discutés, il est également question du développement de l'information sur les services que l'utilisateur peut trouver à proximité de l'arrêt (autres modes de transport comme les voitures en autopartage, services municipaux, commerces etc.).

Enfin, les gares routières sont des lieux d'attente où l'on est exposé à différentes nuisances : bruits, odeurs, pollution. Des participants souhaiteraient que ces nuisances soient réduites au maximum. Parmi les risques également soulignés, plusieurs participants en ligne ont cité la dangerosité de la prééminence du rétroviseur droit des bus, susceptible d'heurter la tête des usagers qui attendent le bus.

## Un réseau de bus respectueux de l'environnement

Cette thématique n'a été abordée que de façon marginale dans les débats en ligne et lors de l'Atelier des territoires. Cela se ressent dans les réponses au questionnaire sur les priorités des franciliens pour le Grand Paris des Bus, où l'évolution écologique du réseau de bus n'a été que très peu citée.

### Mettre en service des bus électriques, GNV ou hybrides

Néanmoins, quelques participants ont mentionné la nécessité de faire du renouvellement du parc de matériel roulant en Île-de-France une des priorités du plan bus 2017-2020. Il s'agirait de privilégier l'achat de bus électriques, roulant au gaz naturel ou hybrides.

Les mesures prises par certains opérateurs en la matière ont été soulignées par des participants. Sont citées : le projet « Bus 2025 » de la RATP et l'acquisition de bus favorisant la protection de l'environnement par Transdev en grande couronne. Les expérimentations sont bien accueillies et doivent selon les internautes être généralisées.

Avant même de renouveler le parc de bus, les participants estiment nécessaire de sensibiliser les conducteurs à la question de l'environnement. Il paraît notamment important que les moteurs des bus à essence ne tournent pas dans le vide lorsque les véhicules attendent à un arrêt, au terminus ou dans une gare routière.

## *Adapter les centres bus aux nouvelles technologies*

L'adaptation des centres de bus à l'évolution du matériel est également soulignée. En effet, les bus électriques ou roulant au gaz naturel ont des besoins spécifiques en termes de maintenance. Les centres devront être adaptés à ces nouveaux besoins dont les participants soulignent le coût d'investissement que tous les acteurs des transports auront à supporter.

## **Un réseau de bus 100 % numérique**

*Améliorer l'information voyageur : dynamique, multimodale (transports collectifs, vélos, voiture) et en temps réel (développement de l'application Vianavigo)*

### **1. Rendre l'information dynamique**

De l'avis général, il est nécessaire d'améliorer l'information fournie aux voyageurs en s'appuyant sur le développement rapide des nouvelles technologies pour la rendre la plus dynamique possible. Il s'agirait notamment de généraliser les systèmes d'information annonçant les horaires de passage des bus en temps réel (mis à jour correctement, notamment en cas de perturbations). Les habitants de grande couronne ont particulièrement souligné ce point et regrettent de n'avoir pas accès à la même qualité de service que les habitants de petite couronne ou les usagers du réseau Paris intramuros.

Pour fiabiliser le réseau, les usagers souhaitent pouvoir compter sur « des informations en temps réel sur les conditions de trafic des bus, sur tous les supports (applications, notifications, écrans, annonces, ...) » pour adapter leurs déplacements.

En outre, plusieurs participants ont émis des idées qui permettraient d'améliorer l'information voyageurs. Il s'agirait notamment de créer un système de géolocalisation des bus qui permettrait au voyageur de savoir précisément où est le bus qu'il attend et s'il est pris dans les embouteillages, par exemple. Les chauffeurs pourraient également informer et être informés des conditions de circulation sur leur ligne et sur celles avec lesquelles ils ont des correspondances, afin de pouvoir renseigner les usagers directement dans les bus.

### **2. Créer un système d'informations unique répertoriant les données fournies par tous les opérateurs de bus en Île-de-France**

L'absence d'un système d'information « universel », répertoriant les informations du réseau de bus francilien dans sa globalité, quel que soit les opérateurs est identifié comme un problème à régler en priorité. L'application Vianavigo semble appréciée par les participants mais ne suffit pas à leur fournir des informations en temps réel sur tout le réseau de bus, à l'instar du réseau ferré. Une mise en commun des informations fournies par les opérateurs devrait, selon la consultation, être menée par le STIF.

## *Simplifier et améliorer la signalétique et les informations « statiques » (plans de bassins et plans locaux)*

La signalétique est un point essentiel souligné par les participants à la consultation qui attendent du STIF qu'il veille à sa qualité (fléchage des correspondances, uniformisation des panneaux). Le manque de lisibilité du réseau qui nuit à son accessibilité a été souligné à de nombreuses reprises par les usagers du bus. Dans toute l'Île-de-France, le réseau compte des centaines de lignes, des milliers d'arrêts : il est ainsi parfois difficile de s'y retrouver, notamment lorsque plusieurs opérateurs interviennent sur un même territoire. Les participants regrettent de ne pas trouver une cartographie lisible du réseau dans sa globalité. La mise en place d'une numérotation des lignes unifiée par le STIF a également été évoquée.

En outre, les arrêts de bus situés à proximité d'une gare devraient porter son nom afin de faciliter la lisibilité du réseau.