



**Est
Ensemble
Grand Paris**

**Pour le climat
et la justice sociale!**

**SYNTHESE DES ENJEUX ET PROPOSITIONS D'AMELIORATION DES RESEAUX ET SERVICES
BUS
DU TERRITOIRE D'EST ENSEMBLE**

Contribution à destination d'Ile-de-France Mobilités

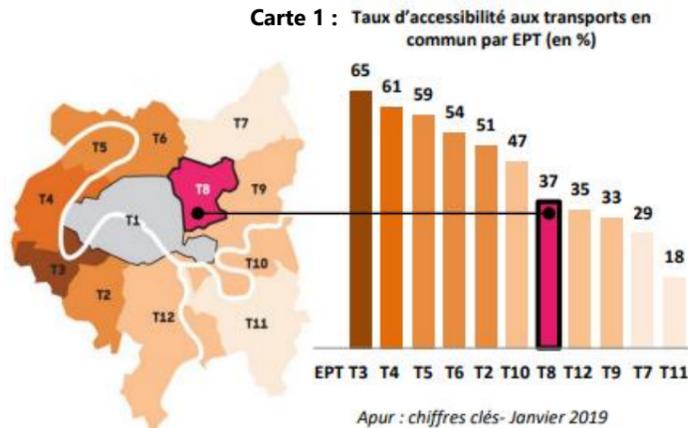


Est Ensemble s'est engagé dans une démarche citoyenne de convention pour le climat, dans une démarche d'élaboration de son Plan Climat Air Énergie et Territoire et de son Plan Local de Mobilité afin de répondre aux enjeux climatiques, de déplacements et de justices sociales sur son territoire. Dans l'attente de la mise en œuvre de ces plans et parce que l'urgence est déjà là, Est Ensemble a lancé une étude d'amélioration de son réseau bus afin d'étudier des solutions à court et moyens termes à apporter aux habitants et salariés qui attendent l'arrivée des grands projets de transports.

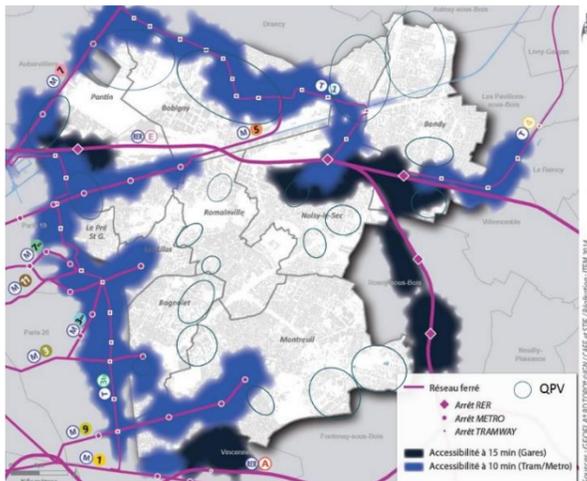
1. Un territoire présentant de grandes carences en matière de « mobilités et transports » rendant nécessaire un rééquilibrage des investissements à l'est pour répondre aux besoins croissants de déplacements de la population, des salariés et visiteurs du territoire :

Seulement 37% des habitants du territoire habitent à moins de 500 m d'un métro ou d'un tramway et à moins de 1 000 m d'un RER. Ce taux est équivalent à des territoires situés en grande couronne alors qu'Est Ensemble est l'un des territoires les plus denses de la Métropole avec 10 500 habitants/km² (Carte 1).

Ces carences sont d'autant plus problématiques qu'elles isolent des populations déjà socialement fragiles. 32% du total des ménages vivent dans un des 19 quartiers en politique de la ville qui se situent pour la plupart à l'écart des transports structurants (Carte 2).



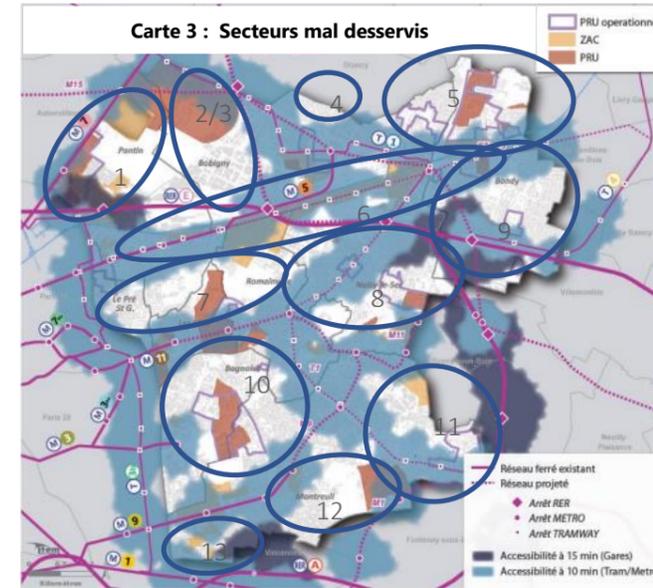
Carte 2 : Accessibilité pédestre aux stations de transports



Aussi, 54% des ménages sont non imposables sur Est Ensemble qui enregistre le 2^{ème} taux de pauvreté le plus fort de la Métropole du Grand Paris (29%). Une grande partie de la population est donc peu motorisée (Est Ensemble a le 2^{ème} taux de motorisation le plus faible de la Métropole du Grand Paris avec 54% des ménages ayant 1 voiture ou plus). **Si cette faible motorisation est indéniablement un atout qu'Est Ensemble valorisera pour le développement des mobilités durables, elle révèle aussi la forte dépendance d'une bonne partie des habitants aux transports collectifs et donc l'urgente nécessité d'engager le rééquilibrage des investissements dans le domaine à l'est de la métropole.**

Un rééquilibrage d'autant plus urgent qu'Est Ensemble poursuit fortement son développement urbain et économique, respectant par là-même ses engagements vis-à-vis de l'Etat, alors même qu'elle subit un fort retard des grands projets de transports.

A l'échelle d'Est Ensemble, sont attendus d'ici à 2030 plus de 67 000 nouveaux habitants et 35 000 nouveaux emplois. Or le décalage de nombreux projets de transports collectifs sur le territoire le plus souvent de 5 à 10 ans par rapport aux échéances initialement exprimées (comme pour le Tzen3, la ligne 15, le T11 express etc.), et le

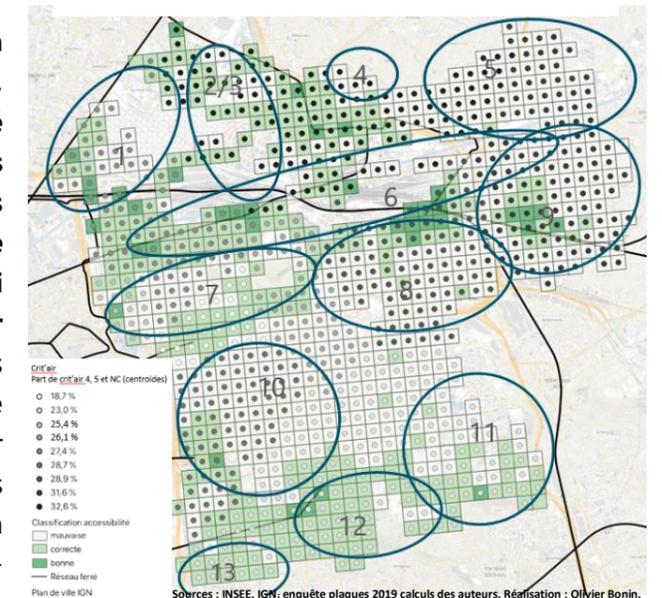


découpage en phases pour le prolongement du T1 laisseront encore à l'écart une bonne partie des habitants et salariés du territoire. A titre d'exemple, avec près de 600 logements qui, depuis 2016, sont et seront livrés chaque année le long du canal de l'Ourcq ce seront plus de 15 000 habitants et 17 000 emplois qui seront mal desservis dans les prochaines années.

Aussi, même avec l'arrivée de ces grands projets de transports, certains secteurs resteront encore fortement isolés des modes de transports lourds (cf. 13 secteurs identifiés sur la carte 3). A noter que le secteur de Bagnole (secteur 10) est l'une des zones qui bénéficiera le moins de l'évolution de l'offre lourde alors même qu'il s'agit d'un secteur très dense. Le maillage en modes lourds de cette partie du territoire (par exemple par le prolongement de la ligne 3) permettrait de

répondre aux besoins déjà existants et croissants de déplacements.

Carte 4 : Croisement de l'accessibilité et de la proportion de Crit'Air 4, 5 et non-classé.



Un rééquilibrage d'autant plus urgent que la mise en place progressive de la Zone à Faible Emission, dispositif indispensable à l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des populations, risque, sans accompagnement ni développement des modes alternatifs à la voiture, de fragiliser les capacités de déplacement des populations les plus précaires qui n'ont pas suffisamment de moyen pour renouveler leurs véhicules anciens. Une bonne partie des habitants du territoire cumulent la difficulté d'être éloigné des transports en commun lourd, de posséder un véhicule classé et de faire partie des ménages les plus pauvres (Carte 4). Il s'agit principalement des zones à l'est de Bobigny, au nord de Bondy, au sud de Noisy-le-Sec et à l'est de Bagnole notamment. 7% des ménages

d'Est Ensemble (soit plus de 11 000 ménages) sont des ménages pauvres vivant dans des zones avec une faible accessibilité aux transports en commun. Ce taux atteint près de 15% à Bondy. 21% des véhicules particuliers d'Est Ensemble ont été touchés par les restrictions de la ZFE de juin 2021 (Crit'air 4, 5 ou non classés dans le parc de véhicules de 2019, d'avant la mise en place de la ZFE). L'extension aux véhicules Crit'air 3 fera monter ce chiffre à 53% du parc de 2019.

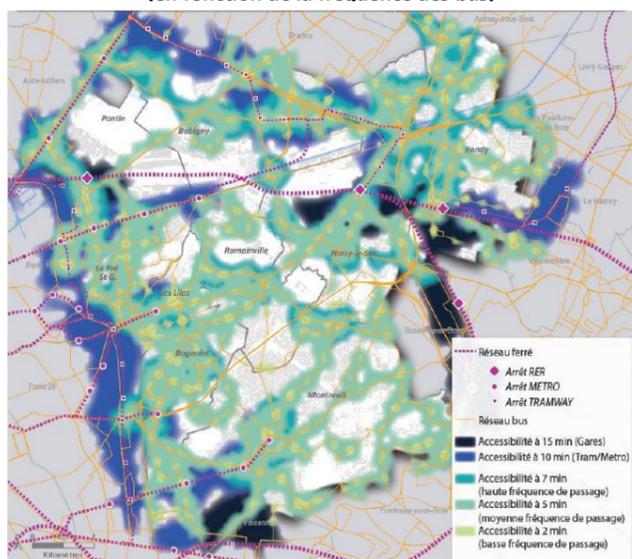
L'arrivée des grands projets de transports structurants sur le territoire ainsi que l'achèvement de leurs maillages sur certains secteurs sont donc indispensables pour répondre aux besoins croissants de notre territoire et offrir des modes alternatifs à la voiture performants pour encourager un véritable changement des pratiques et ne pas laisser de côté les populations les plus fragiles. Dans l'attente de ces renforts d'offres en transports lourds il est donc essentiel de conforter le maillage et le niveau de service du réseau bus.

2. Un réseau bus qui vient compléter l'offre lourde mais qui laisse encore à l'écart certains quartiers mal desservis et qui nécessite des renforts d'offres conséquents sur certains lignes (cf. annexe technique détaillée)

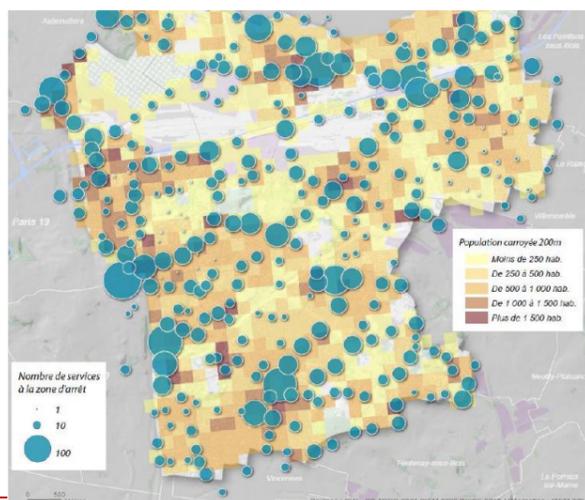
Une quarantaine de lignes de bus dessert le territoire d'Est Ensemble et offre donc un maillage complémentaire au réseau lourd important pour ses habitants et salariés.

Pour autant, certains secteurs restent toujours à l'écart de l'offre du réseau de surface (cf. zones blanches de la carte 5). Aussi, si l'on considère l'offre bus par zone d'arrêt, on constate que le niveau de service n'est pas toujours optimal compte tenu de la densité du territoire ou des projets en cours dans les secteurs traversés (cf. carte 6 et 7)

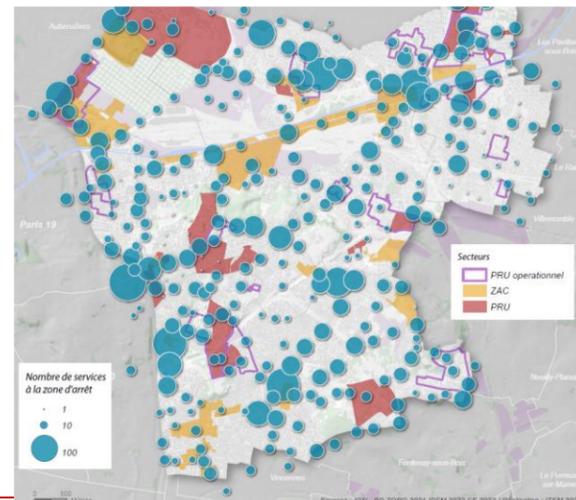
Carte 5 : Accessibilité aux transports collectifs (en fonction de la fréquence des bus)



Carte 6 : Niveau de service en heure de pointe du matin et densité

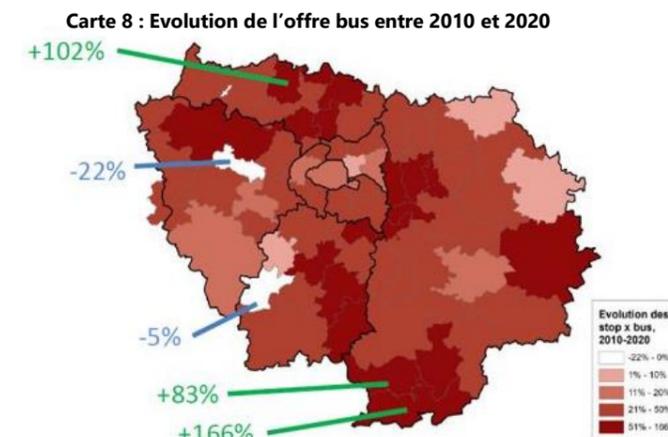


Carte 7 : Niveau de service en heure de pointe du matin et secteurs de projets

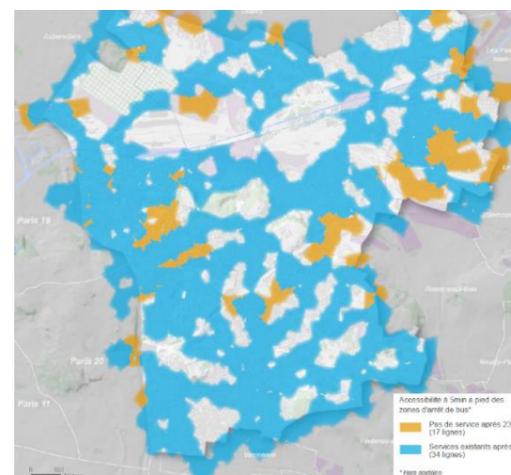


Or, le renfort de l'offre bus sur Est Ensemble, qui pourtant a été globalement positive à l'échelle de la Région Ile-de-France, fait partie des évolutions les plus faible au cours des 10 dernières années. C'est le seul territoire de la première couronne à ne pas avoir connu d'évolution significative (Carte 8)

alors même qu'il est l'un des plus denses de la métropole, un des plus dynamiques en termes d'évolution urbaine, démographique et d'emploi, et qu'il subit un retard des grands projets de transports.



Carte 9 : Accessibilité à l'offre bus après 23h

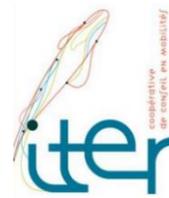


Les premières analyses du Plan Local de Mobilité montrent une légère diminution de l'offre bus en heure de pointe (en raison notamment d'une offre n'ayant pas retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire). L'offre en heure creuse l'après-midi et en soirée aurait quant à elle évolué positivement mais cette hausse ne concerne pas toutes les communes du territoire et certaines subissent une dégradation importante de l'offre comme Bondy, Bobigny (Carte 9) alors même qu'une partie importante des habitants travaillent en horaires décalés et exercent des métiers non télétravaillables (pour rappel la Seine-Saint-Denis est le département avec le plus faible taux d'actifs déclarant être au moins un jour dans la semaine en télétravail (18%)).

Compte tenu de la densité du territoire, du profil socio-économique de ses habitants, des projets urbains en cours, de la mise en place de la zone à faible émission, du retard des grands projets de transport, il est indispensable pour les habitants et salariés du territoire de :

- Remettre à niveau de manière urgente l'offre bus en service avant le Covid
- D'engager dès aujourd'hui et dans les années à venir un véritable rattrapage de l'offre bus avec une amélioration significative des dessertes et niveaux de services des lignes de bus conformément aux besoins et aux demandes décrites dans la présente synthèse technique ci-après.
- De poursuivre les réflexions en cours sur l'amélioration de la desserte bus de Bagnolet et d'engager des études pour la desserte en modes lourds de ce secteur
- De poursuivre la réflexion pour aboutir à un tracé partagé sur le projet de ligne nord-sud
- D'améliorer l'offre en soirée et nocturne notamment par la création d'une ligne Noctilien le long du T1
- De créer une liaison structurante Paris – Est Ensemble- Paris Terres d'Envol – Roissy pouvant avoir l'autoroute A3 comme support en cohérence avec le travail en cours Porte de Bagnolet et les études d'apaisement de l'A3.

EST ENSEMBLE– Etude d'amélioration de la desserte bus du territoire d'Est Ensemble



Sommaire

1. Cadre transversal.....	5
1.1. Référentiel temporel des propositions.....	5
1.2. Référentiel géographique des propositions.....	6
2. Les enjeux et propositions par cadran à horizon 2023-2024.....	7
2.1. Cadran Nord-Ouest.....	7
2.2. Cadran Nord-Est.....	9
2.3. Cadran Sud-Ouest.....	11
2.4. Cadran Sud-Est.....	13
3. Les enjeux et propositions par cadran à horizon 2025-2026.....	15
3.1. Cadran Nord-Ouest.....	15
3.2. Cadran Nord-Est.....	17
3.3. Cadran Sud-Ouest.....	19
3.4. Cadran Sud-Est.....	21
4. Pistes d'amélioration à explorer avant 2027 :.....	23
4.1. Les propositions liées à la ligne Nord/Sud.....	24
5. Enjeux d'amélioration 2027-2030 :.....	25
6. Perspectives 2030 : enjeux d'adaptation du réseau et au-delà.....	26
7. Les points de vigilance.....	27

1. Cadre transversal

1.1. Référentiel temporel des propositions

Afin de coller à la réalité d'évolution des besoins de desserte du territoire d'Est Ensemble et de donner un référentiel aux propositions d'évolution de la desserte bus, quatre horizons successifs ont été retenus comme référence pour la présente étude.

	Échéance affichée lors du PLD 2015	Échéance inscrite au PLUi 2020	Échéance pressentie (suite aux dernières réunions)	Horizon retenu dans l'étude
RER E (Extension vers la Défense / Nanterre)	-	Avant 2025	Mi 2023	2023-2024
Métro 11 (Prolongement à Rosny-Bois Perrier)	2020	Avant 2025	Début 2024	
Navette fluviale	-	-	2024-2025	
Tramway T1 (tranche 1 à Montreuil Rue de Rosny puis tranche 2 à Val de Fontenay)	2017	Avant 2025	-	2025-2026
Métro 5 (Nouvelle station La Folie)	-	-	Aucune	
TZen 3	2019	Avant 2025	Pas avant 2028	2027-2030
T11 Express (Prolongement à Noisy le Sec)	2023	Avant 2025	2030	
Métro 15 Est (Grand Paris Express)	2025	Entre 2025 et 2030	-	Au-delà de 2030
Métro 1 (Prolongement à Val de Fontenay)	2025-2030	Entre 2025 et 2030	2035	
Métro 9 (Prolongement à Hôpital intercommunal)	2025-2030	Après 2030	Après 2035	

NB : Une attention particulière devra être portée à l'évolution des échéances de projets de transport qui pourrait mener certaines propositions à ne plus être adaptées à l'horizon auquel elles sont proposées.

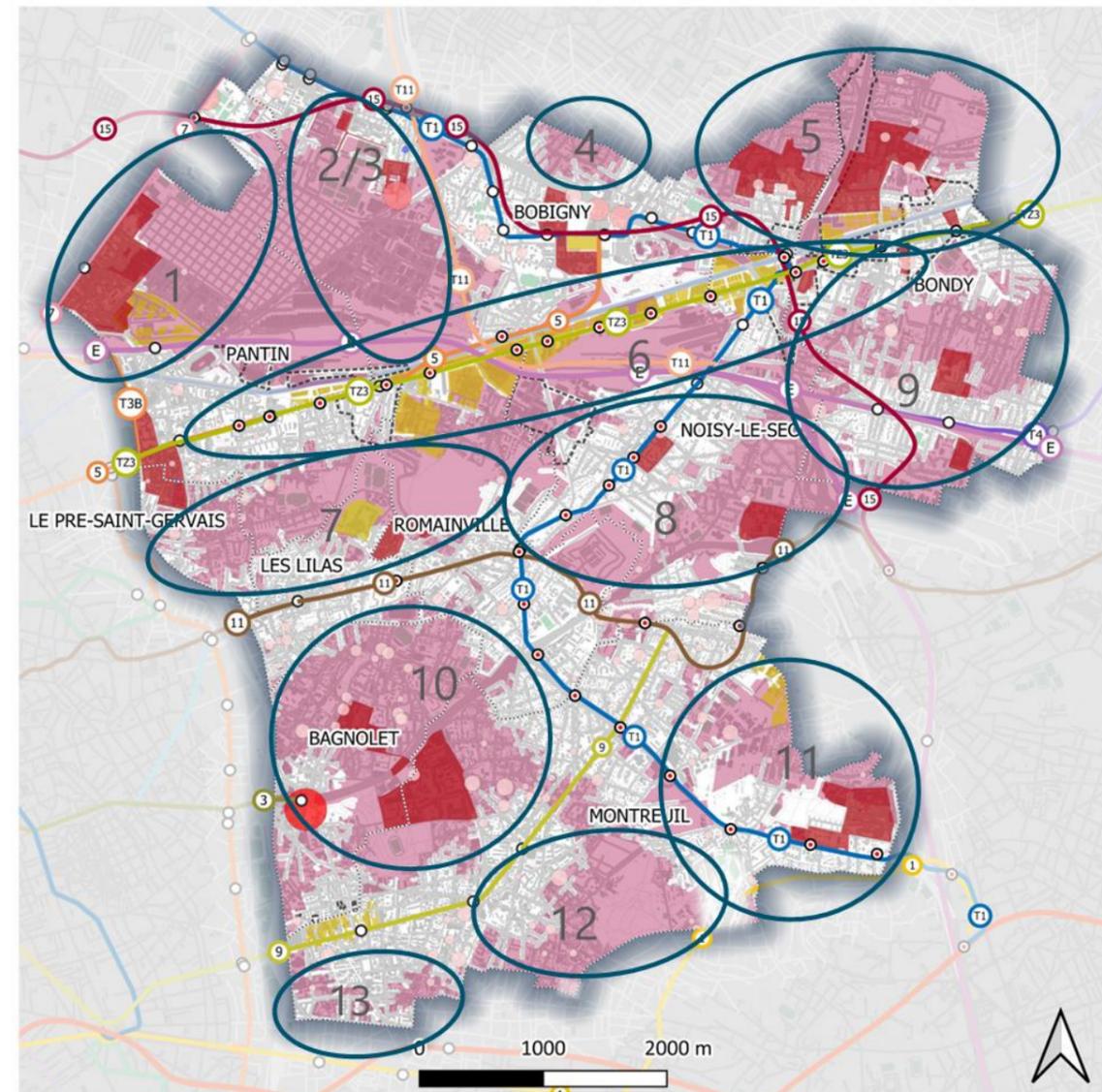
Il est rappelé ici que l'aménagement de la station de la Folie représente une opportunité très importante pour offrir aux futurs habitants de la plaine de l'Ourcq un accès de proximité au réseau structurant et donc éviter un renfort de congestion sur l'axe de la RD933.

1.2. Référentiel géographique des propositions

Le diagnostic a permis de déterminer 12 « secteurs à enjeux » identifiés selon les critères d'analyse suivants :

- Densité de population (Source : Carroyage INSEE)
- Densité d'emploi (Source : Base SIRENE)
- Projets urbains et implication en nombre de création d'emplois et en arrivée de population (Source : Est Ensemble)
- Accessibilité au réseau de transport structurant, étant considérée comme inaccessibles les zones situées à plus de 10 minutes à pied d'une gare ou station du réseau structurant
- La qualité de desserte bus au regard des critères techniques suivant :
 - Efficience d'exploitation (offre kilométrique, Fréquentation et nombre de voyages par kilomètre)
 - Efficience de fonctionnement (Taux de charge, vitesses commerciales, charges / vitesses commerciale)
- La sensibilité de la population au déploiement de la ZFE

N°	Localisation	Enjeu Pop.	Enjeu Emploi	Enjeu Projets urbains (ZAC, PRU, +)	Enjeu ZFE	Enjeu Réseau bus	Bilan
1	Pantin nord (Aubervilliers)	+	+	+++(+)	+	+	8
2/3	Bobigny nord-ouest	+	+++	+	+	+	7
4	Bobigny centre-nord	+	+	+	++	+	6
5	Bobigny Bondy nord	++	+	++	+++	+++	11
6	L'Ourcq	+	++	+++++	++	+ / +++++	11/14
7	Le Pré St Gervais Les Lilas nord Pantin sud	++	+	+	++	++	8
8	Romainville Noisy le Sec - Le Londeau	++	+	+	+++	++	9
9	Bondy sud	++	+	+	++	++	8
10	Bagnolet Montreuil	+++	++	+++	++	+++	13
11	Montreuil - Les Murs à Pêches	++	+	++	+	+	7
12	Montreuil sud	+	+	+	+	+	5
13	Montreuil sud-ouest	+	++	+	+	+	6



2. Les enjeux et propositions par cadran à horizon 2023-2024

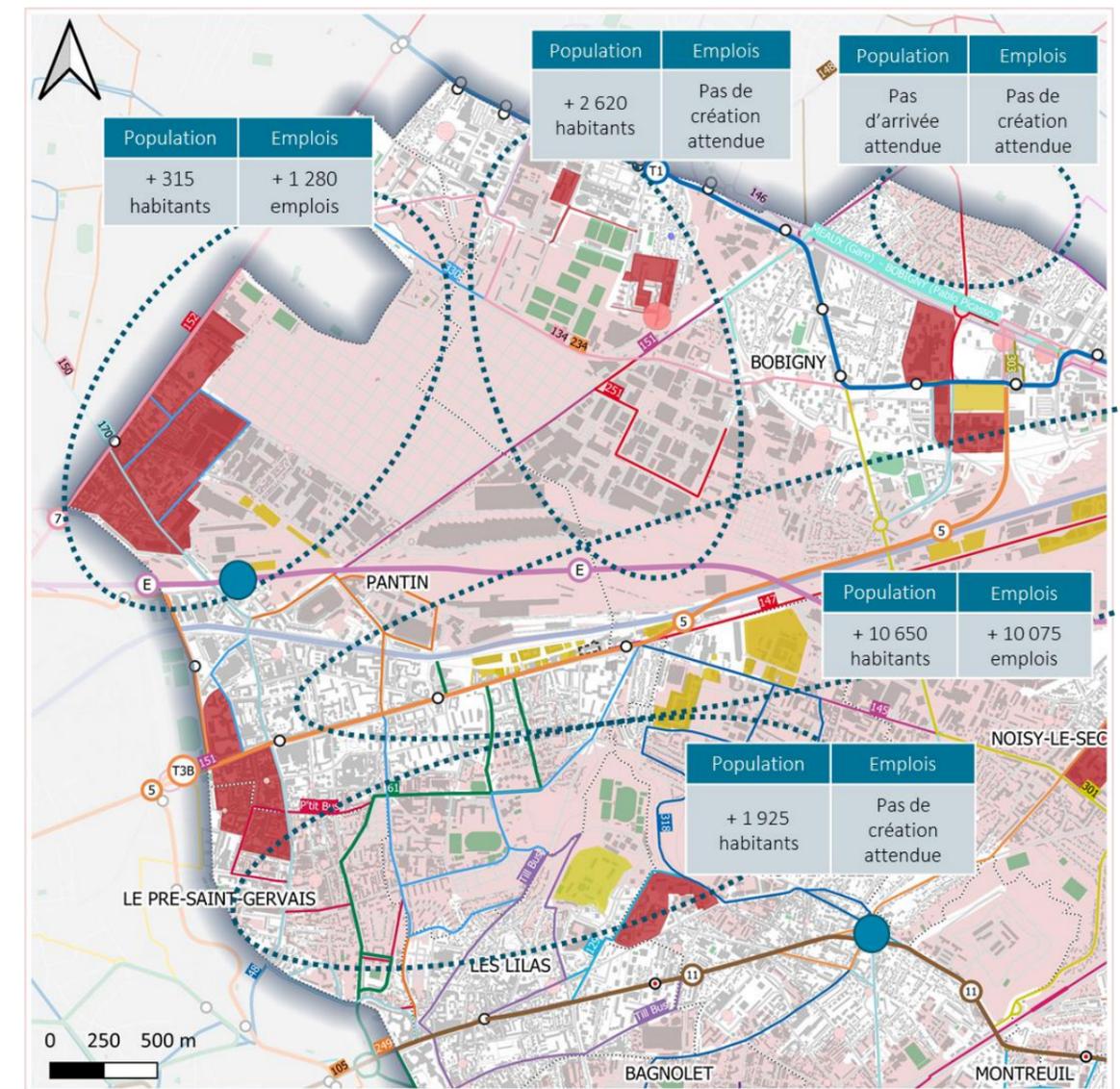
2.1. Cadran Nord-Ouest

Le cadran Nord-Ouest présente les enjeux et propositions couvrant les communes de Pantin, du Pré-Saint-Gervais, des Lilas, de Romainville et d'une partie de Bobigny et de Noisy-le-Sec.

Les évolutions et enjeux sur le secteur sont disparates avec une croissance urbaine très orientée le long de l'axe du canal de l'Ourcq et une nécessité de rattrapage et de suivi de la croissance diffuse dans les autres secteurs. Environ 15 000 habitants et 11 000 emplois supplémentaires sont attendus en plus sur ce secteur à horizon 2024, dont 10 000 habitants et 10 000 emplois le long du canal de l'Ourcq.

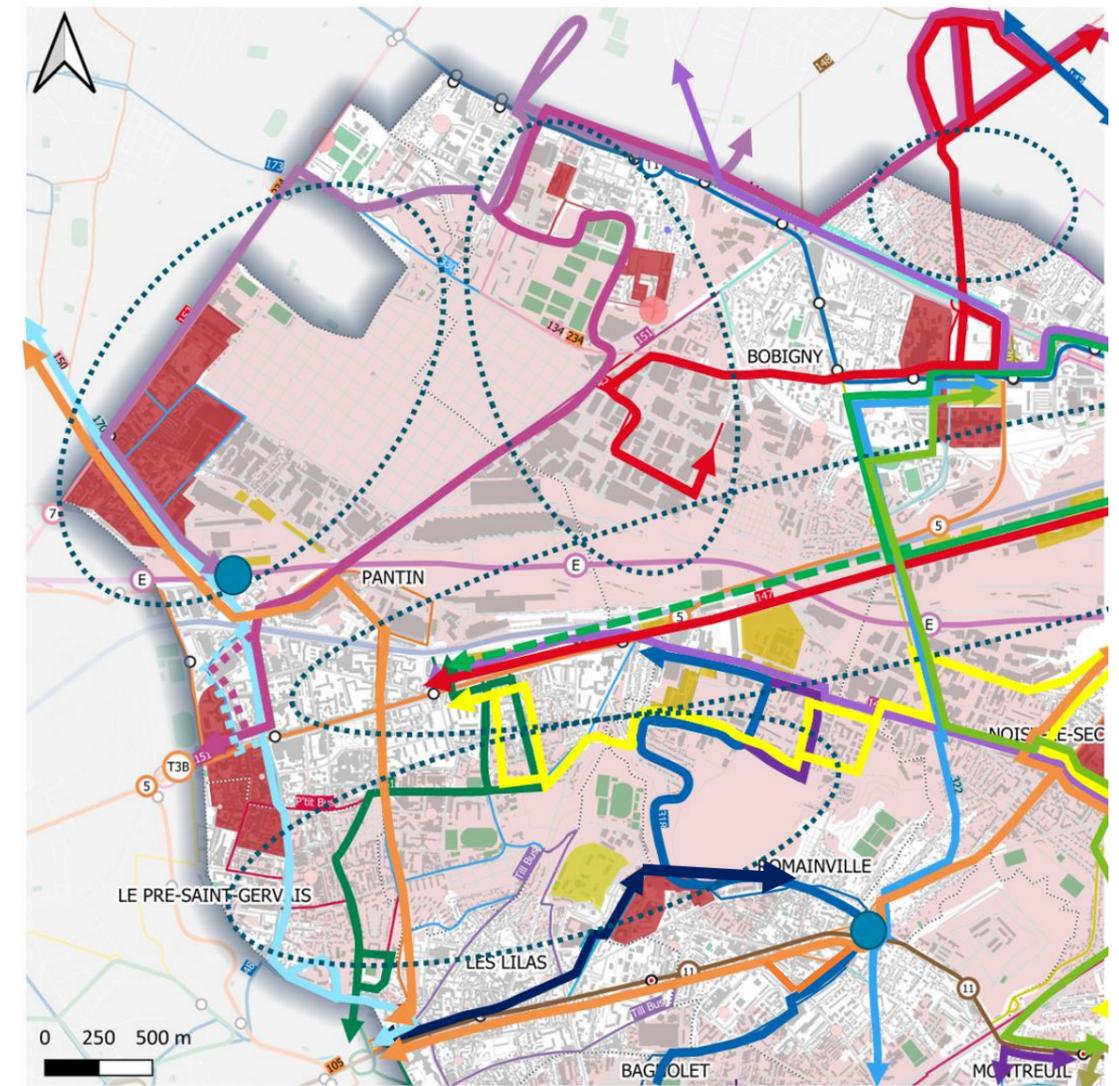
Les évolutions attendues du réseau de transports structurant améliorent la desserte sud du secteur notamment avec l'arrivée du prolongement du métro 11. Le prolongement du RER E à la Défense accentuera l'attractivité de la gare RER E de Pantin et les besoins de rabattement vers elle.

Localisation	Enjeux 2023-2024
Pantin nord (Aubervilliers)	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte des premiers éléments de l'Ecoquartier de la Gare d Pantin (pas de desserte bus proche) : liens de rabattement vers réseau structurant et lien avec Pantin centre Questionnement sur l'accessibilité directe à la gare de Pantin Lien avec la navette fluviale sur le canal de L'Ourcq ? Lien avec le nord (secteur Courtilières / IUT de Bobigny / Hôpital Avicenne) Capacité de la ligne 170 à assurer une charge supplémentaire et problématique de la piétonnisation de la rue Hoche
Bobigny nord-ouest	<ul style="list-style-type: none"> Problématique d'une liaison plus directe avec le sud de Bobigny et Pantin – Plaine de l'Ourcq en desservant au passage la zone d'activités des Vignes
Bobigny centre-nord	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'accessibilité du secteur nord au réseau structurant le plus proche (M5 à Bobigny) Amélioration de l'accessibilité du secteur au RER B pour accès vers Roissy/Villepinte par Drancy et Aulnay-Sous-Bois
L'Ourcq	<ul style="list-style-type: none"> Adaptation de l'offre de service à l'augmentation de demande sur les lignes existantes en radiale avec correspondances tramway et métro Amélioration du rabattement sur RER E à Pantin et Bondy ? Evaluation de l'impact de la navette fluviale
Le Pré Saint-Gervais Les Lilas nord Pantin sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte maillée pour le tissu urbain au centre du secteur, notamment en raison d'une sensibilité marquée de la population au déploiement de la ZFE. Enjeu de rabattement et de valorisation des nouvelles stations de la ligne 11 du métro Enjeu de création d'un lien plus direct Nord / Sud entre les lignes de métros 5 et 11.



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	Intervention	Détail
8	Itinéraire / Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC) entre Bobigny et Livry Gargan (voir pour un terminus technique pertinent) + prolongement total ou partiel jusqu'à Eglise de Pantin
48	Itinéraire / Fréquence	Prolongement jusqu'au fort de Romainville par la reprise d'une partie de la ligne 129 actuelle. Renfort d'offre pour une fréquence équivalente à celle de la 129 actuelle. + demande d'une étude de prolongement jusqu'à l'Hôtel de Ville de Romainville
76	Itinéraire / Fréquence	Prolongement vers l'Hôpital intercommunal de Montreuil. Amélioration de la fréquence de passage de la ligne
105	Matériel / Itinéraire	Passage en matériel standard La ligne ne passera plus par la Rue Jean Jaurès sur Noisy-le-Sec mais par la rue Michelet à l'est dans le sens vers le nord et à l'ouest dans le sens vers le sud A Romainville, la ligne passera par la rue de la République, Rue de la Résistance et l'avenue de Verdun, desservant ainsi le centre-ville dont ses commerces et le marché.
145	Itinéraire / Fréquence	Reprise de la ligne 116 à l'est du territoire entre Rosny Bois Perrier et Val de Fontenay. Renfort d'offre (HP/HC) : vers Mobilien
146	Itinéraire / Fréquence	Passage de la ligne au nord du canal de l'Ourcq pour desserte de l'hôpital, et de la ZAC des rives de l'Ourcq Fréquence renforcée (HP/HC) : vers Mobilien
147	Fréquence / Amplitude / Matériel	Amélioration de la fréquence minimum et passage en matériel standard afin de rattraper une offre similaire à celle de la ligne 170.
151	Itinéraire / Fréquence	Déviations pour desserte de l'hôpital et de la future gare de Drancy Bobigny. Mise en relation des quartiers Etoile-Grémillon et de l'Université via les rues de la Convention-Chablis-M. Cachin-Lautréamont-Romain Roland (requalification + prolongement) Renfort d'offre (HP/HC) : vers Mobilien
170	Itinéraire	Question de la déviation à Pantin (piétonnisation de la rue Hoche).
545/245	Itinéraire / Matériel	Refonte de la ligne 545 en nouvelle ligne 245 d'Eglise de Pantin à Rosny Bois Perrier par Noisy le Sec RER Passage en midibus
248	Itinéraire	Prolongation de Fort d'Aubervilliers à la gare de Pantin par l'Ouest du Fort d'Aubervilliers (+2km environ)
249	Fréquence	Augmentation de la fréquence de passage (complément de la ligne 170)
251	Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC)
301	Itinéraire	Passage par l'avenue Karl Marx à Bobigny avant l'arrivée à Préfecture.



2.2. Cadran Nord-Est

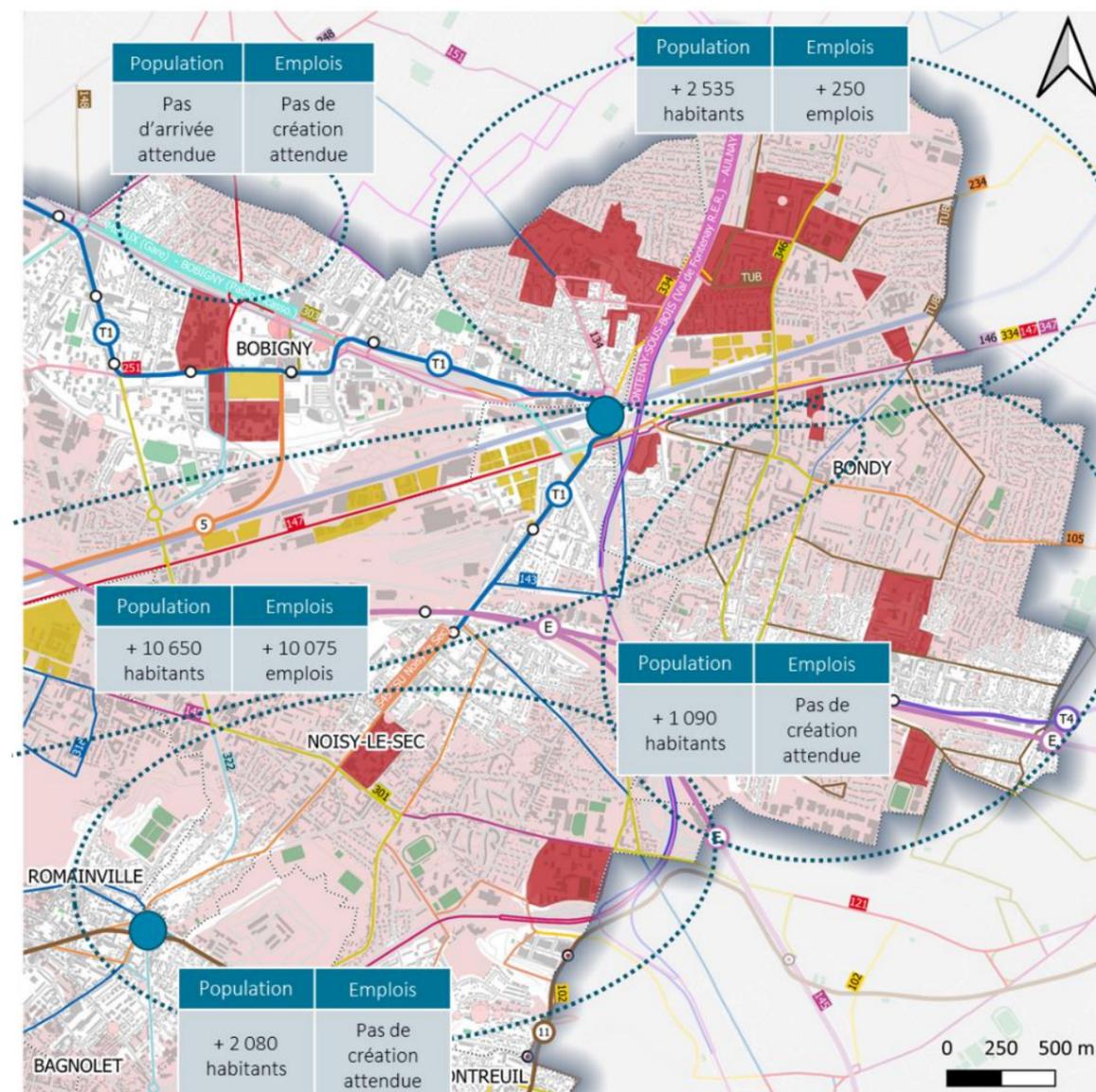
Le cadran Nord-Est présente les enjeux et propositions couvrant les communes de Bobigny, de Bondy, de Romainville et de Noisy-le-Sec.

Comme pour le cadre Nord-Ouest, les évolutions et enjeux sur le secteur sont disparates avec une croissance urbaine très orientée le long de l'axe du canal de l'Ourcq et une nécessité de rattrapage et de suivi de la croissance diffuse dans les autres secteurs.

Environ 15 000 habitants et 10 000 emplois supplémentaires sont attendus en plus sur le secteur à horizon 2024, dont 10 000 habitants et la quasi-totalité des nouveaux emplois le long du canal de l'Ourcq.

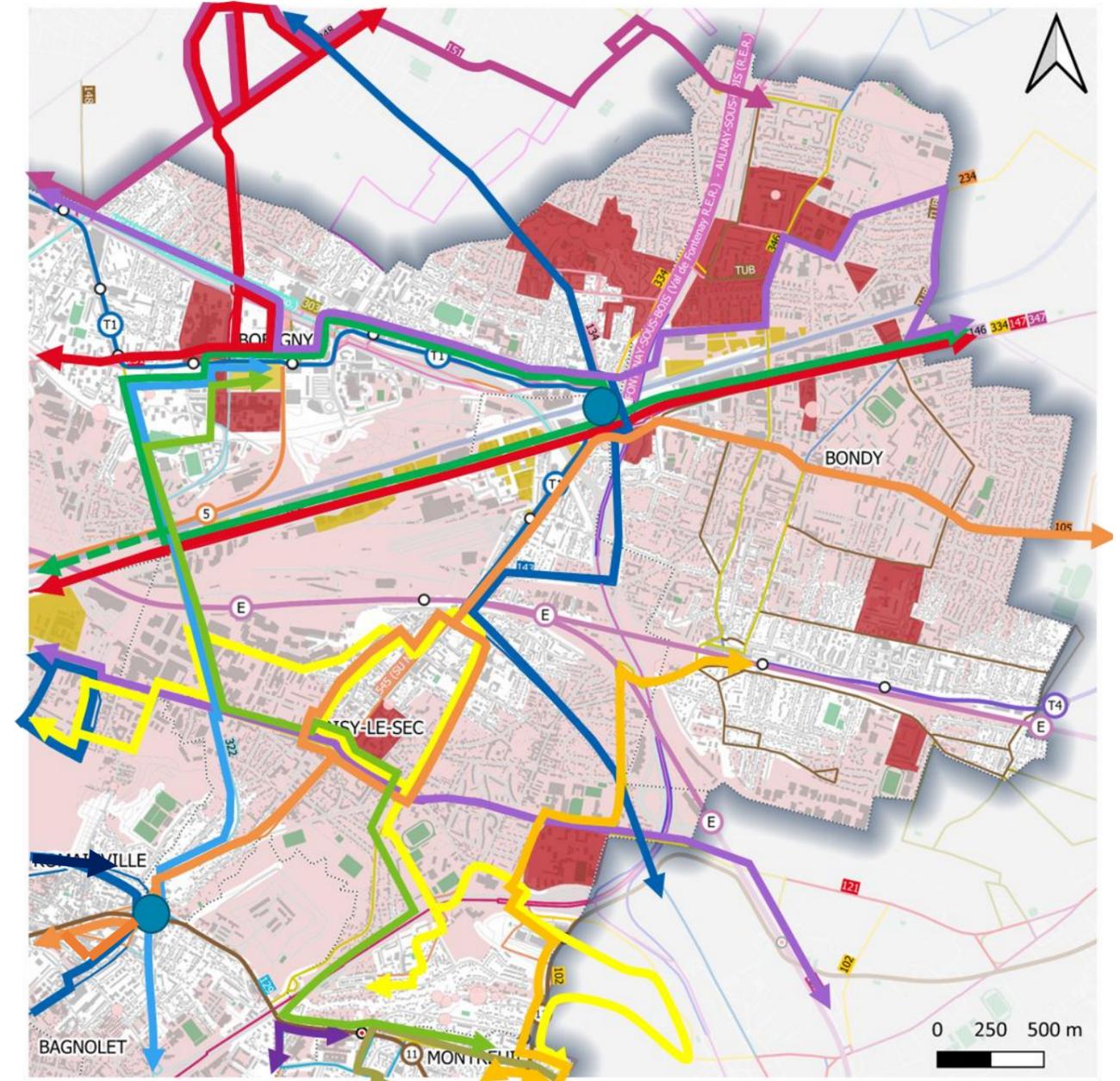
Les évolutions attendues du réseau de transports structurant impactent la desserte du sud du secteur avec l'arrivée du prolongement du métro 11. Le prolongement du RER E à la Défense accentuera l'attractivité des gares RER E et les besoins de rabattement vers elles (gare de Bondy et Noisy-le-Sec)

Localisation	Enjeux 2023-2024
Bobigny centre-nord	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'accessibilité du secteur nord au réseau structurant le plus proche (M5 à Bobigny) Amélioration de l'accessibilité du secteur au RER B pour accès vers Roissy/Villepinte par Drancy et Aulnay-Sous-Bois
Bobigny Bondy nord	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte de la ZAC des rives de l'Ourcq et de l'hôpital Jean Verdier : Au moins une ligne au nord du canal de l'Ourcq (entre Pont de Bondy et Pont d'Aulnay). Enjeu de desserte du NPNRU et de création d'un lien avec la nouvelle ZAC des Rives de l'Ourcq Enjeu de desserte à Bobigny nord à l'Ouest de l'autoroute (près du quartier de l'Abreuvoir) et Bondy nord à l'est de l'autoroute en lien avec la mise en œuvre de la ZFE.
L'Ourcq	<ul style="list-style-type: none"> Adaptation de l'offre de service à l'augmentation de demande sur les lignes existantes en radiale avec correspondances tramway et métro Amélioration du rabattement sur RER E à Pantin et Bondy Evaluation de l'impact de la navette fluviale
Bondy sud	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement potentiel de l'attractivité du RER E du fait de son extension vers l'ouest (La Défense / Nanterre) Améliorer la connexion avec le métro 11 au sud à Rosny Bois Perrier Renfort d'offre de service liée à l'augmentation de la population (diffus) et amélioration de la desserte des secteurs en PRU
Romainville Noisy le Sec – le Londeau	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte maillée pour le tissu urbain au nord de l'autoroute, notamment en raison d'une sensibilité marquée de la population au déploiement de la ZFE. Enjeu de franchissement de l'autoroute et du fort de Noisy pour rabattement vers les nouvelles stations de métro 11, et notamment la station Hôpital de Montreuil. Enjeu de robustesse des lignes face à la livraison de la ZAC des Côteaux Beauclair. Enjeu fort de maintien du lien Boissière – Gare pour Noisy le Sec Enjeu de la desserte du centre-ville : hôtel de ville, commerces et marché



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	Intervention	Détail
8	Itinéraire Fréquence	/ Renfort d'offre (HP/HC) entre Bobigny et Livry Gargan (voir pour un terminus technique pertinent) + prolongement total ou partiel à Eglise de Pantin
76	Itinéraire Fréquence	/ Prolongement vers l'Hôpital intercommunal de Montreuil. Amélioration de la fréquence de passage de la ligne
102	Itinéraire Fréquence	Modification avec nouveau terminus à Bondy RER. Au lieu de Rosny Bois Perrier. Passage par le Londeau, et correspondance avec le M11 à la Dhuis, T1 à rue de Rosny et M9 à Montreuil Evolution vers standard Mobilien
105	Matériel Itinéraire	/ Passage en matériel standard La ligne ne passera plus par la Rue Jean Jaurès sur Noisy-le-Sec mais par la rue Michelet à l'est dans le sens vers le nord et à l'ouest dans le sens vers le sud A Romainville, la ligne passera par la rue de la République, Rue de la Résistance et l'avenue de Verdun, desservant ainsi le centre-ville dont ses commerces et le marché.
129	Itinéraire	Prolongement Sud vers Porte de Montreuil et Terminus Nord à Boissière Acacia
143	Fréquence	Amélioration de la fréquence sur les flancs de pointe
145	Itinéraire Fréquence	/ Reprise de la ligne 116 à l'est du territoire entre Rosny Bois Perrier et Val de Fontenay. Renfort d'offre vers une évolution en offre mobilien
146	Itinéraire Fréquence	/ Passage de la ligne au nord du canal de l'Ourcq pour desserte de l'hôpital, et de la ZAC des rives de l'Ourcq Fréquence renforcée (HP/HC) : vers Mobilien
147	Fréquence Amplitude Matériel	/ Amélioration de la fréquence minimum et passage en matériel standard afin de rattraper une offre similaire à celle de la ligne 170.
545/245	Itinéraire Matériel	/ Refonte en nouvelle ligne 245 d'Eglise de Pantin à Rosny Bois-Perrier par Noisy le Sec RER Passage en midibus
251	Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC)
301	Itinéraire	Passage par l'avenue Karl Marx à Bobigny avant l'arrivée à Préfecture.
322	Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC) : vers Mobilien



2.3. Cadran Sud-Ouest

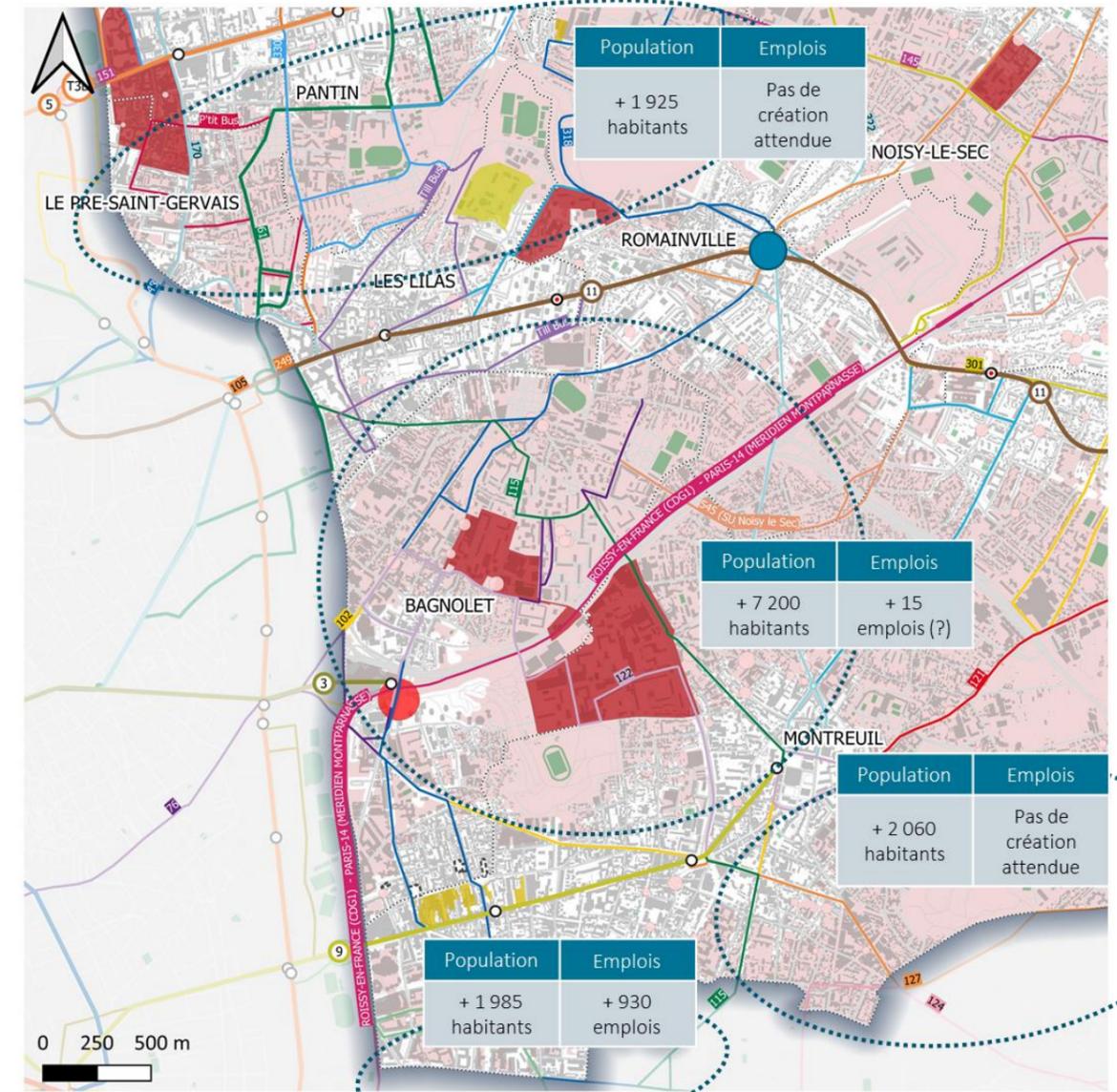
Le cadran Sud-Ouest présente les enjeux et propositions couvrant les communes du Pré-Saint-Gervais, des Lilas, de Romainville, de Bagnolet et d'une partie de Montreuil et de Noisy-le-Sec.

Les évolutions et enjeux sur le secteur sont multiples avec une croissance urbaine globale et une nécessité de rattrapage de l'offre de transport collectif actuelle dans le secteur de Bagnolet.

Environ 13 500 habitants et 1 000 emplois supplémentaires sont attendus sur le secteur à horizon 2024 avec des projets d'envergure déjà en cours de réalisation à proximité de l'échangeur autoroutier de Bagnolet.

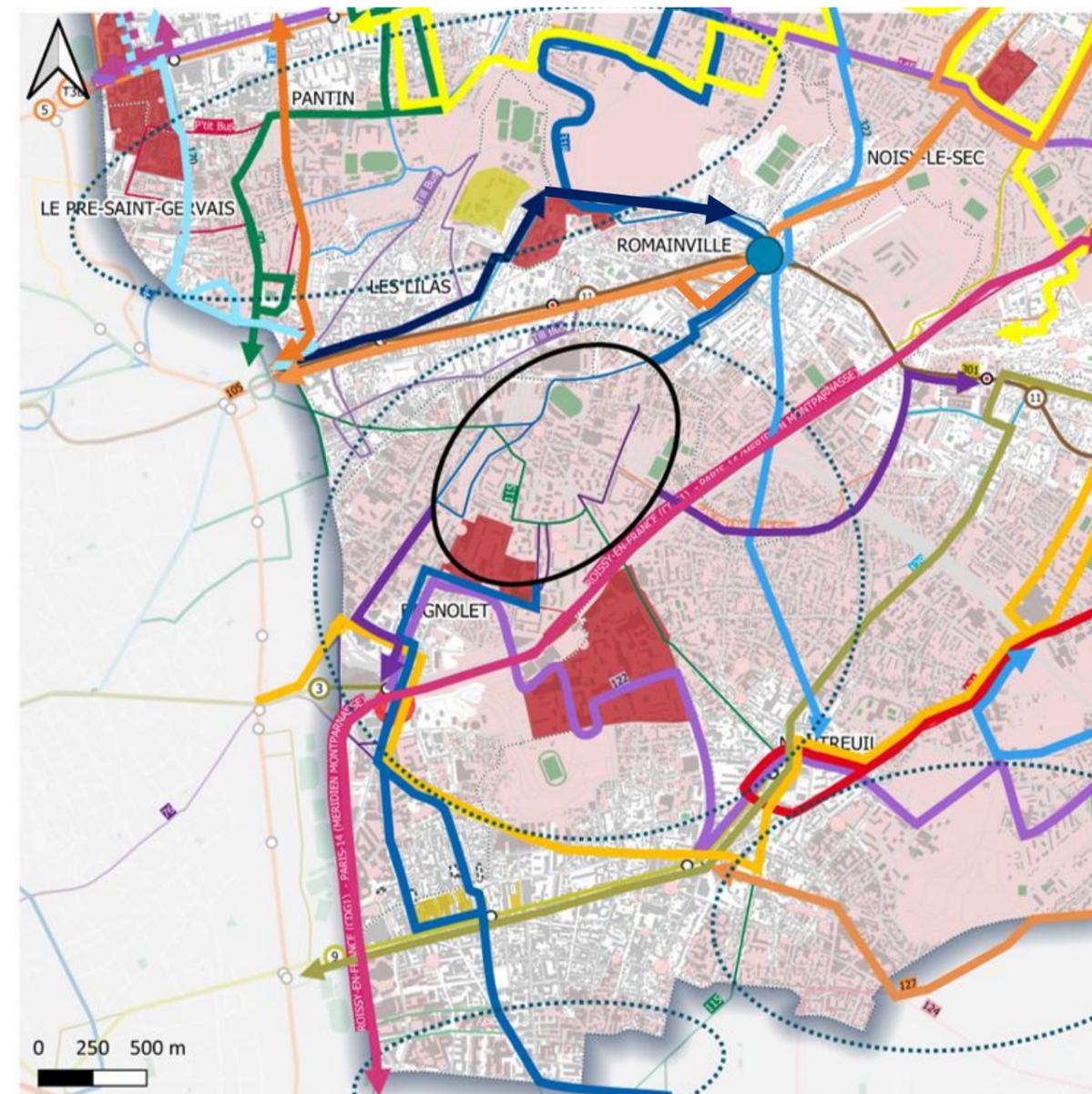
Les évolutions attendues du réseau de transports structurant sur le cadran impactent la desserte du nord du cadran avec l'arrivée du prolongement du métro 11, mais les propositions portent également sur la nécessité d'amélioration globale de la desserte du secteur.

Localisation	Enjeux 2023-2024
Le Pré St Gervais Les Lilas nord Pantin sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte maillée pour le tissu urbain au centre du secteur, notamment en raison d'une sensibilité marquée de la population au déploiement de la ZFE. Enjeu de valorisation des nouvelles stations du métro 11 par un meilleur rabattement. Enjeu de création d'un lien plus direct Nord / Sud entre les lignes de métros 5 et 11.
Bagnolet Montreuil	<ul style="list-style-type: none"> Secteur à forte perspective de densification urbaine Pas d'impact direct du prolongement de M11 sur l'accessibilité du secteur au réseau structurant mais problématique de l'amélioration du rabattement sur cette nouvelle ligne. Enjeux de liaison nord/sud efficace dans ce secteur notamment pour assurer une liaison directe entre les Malassis et le Plateau et le M11 vers Paris au Nord et un lien au métro 9 voir au métro 1 et au RER A au sud. Desserte du cœur du quartier de la Noue à renforcer.
Montreuil sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de maintien du maillage existant ouvrant sur les transports structurants proches. Enjeux de renforts d'offre sur la relation Montreuil Métro 9 et Val de Fontenay RER
Montreuil sud-ouest	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de maintien du maillage existant ouvrant sur les transports structurants proches.



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	Intervention	Détail
48	Itinéraire	Prolongement jusqu'au fort de Romainville par la reprise d'une partie de la ligne 129 actuelle. Renfort d'offre pour une fréquence équivalente à celle de la 129 actuelle. + demande d'une étude de prolongement jusqu'à l'Hôtel de Ville de Romainville
76	Itinéraire / Fréquence	Prolongement vers l'Hôpital intercommunal de Montreuil. Amélioration de la fréquence de passage de la ligne.
105	Matériel / Itinéraire	Passage en matériel standard La ligne ne passera plus par la Rue Jean Jaurès sur Noisy-le-Sec mais par la rue Michelet à l'est dans le sens vers le nord et à l'ouest dans le sens vers le sud A Romainville, la ligne passera par la rue de la République, Rue de la Résistance et l'avenue de Verdun, desservant ainsi le centre-ville dont ses commerces et le marché.
116	Itinéraire	Déviation de la ligne pour arriver en terminus Nord à Rue de Rosny.
121	Fréquence	Amélioration de l'offre (aujourd'hui inférieure à la moyenne des lignes mobilien)
122	Fréquence	Renfort d'offre pour tendre vers une offre Mobilien
127	Itinéraire / Fréquence	Scission de la ligne en 2, coupée entre les arrêts « Jean Jaurès » et « Les 10 000 Rosiers » créant une ligne ouest entre Croix de Chavaux et Val de Fontenay. Amélioration de l'offre sur la partie Ouest après scission
129	Itinéraire	Prolongement Sud vers Porte de Montreuil et terminus Nord à Boissière Acacia
145	Itinéraire / Fréquence	Reprise de la ligne 116 à l'est du territoire entre Rosny Bois Perrier et Val de Fontenay. Renfort d'offre vers une évolution en offre mobilien
545/245	Itinéraire / Matériel	Refonte en nouvelle ligne 245 d'Eglise de Pantin à Rosny Bois Perrier par Noisy-le-Sec RER Exploitation en midibus compte-tenu de la voirie utilisée très contrainte.
249	Fréquence	Augmentation de la fréquence de passage (complément de la ligne 170)
322	Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC) : vers Mobilien
351	Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC)



NB : Le secteur nord-est de Bagnole est aujourd'hui très mal desservi en transports lourds et réseau bus. Par conséquent il sera nécessaire de poursuivre les réflexions sur ce secteur avec Ile-de-France Mobilité afin d'améliorer la desserte en mode structurant et réseau bus.

2.4. Cadran Sud-Est

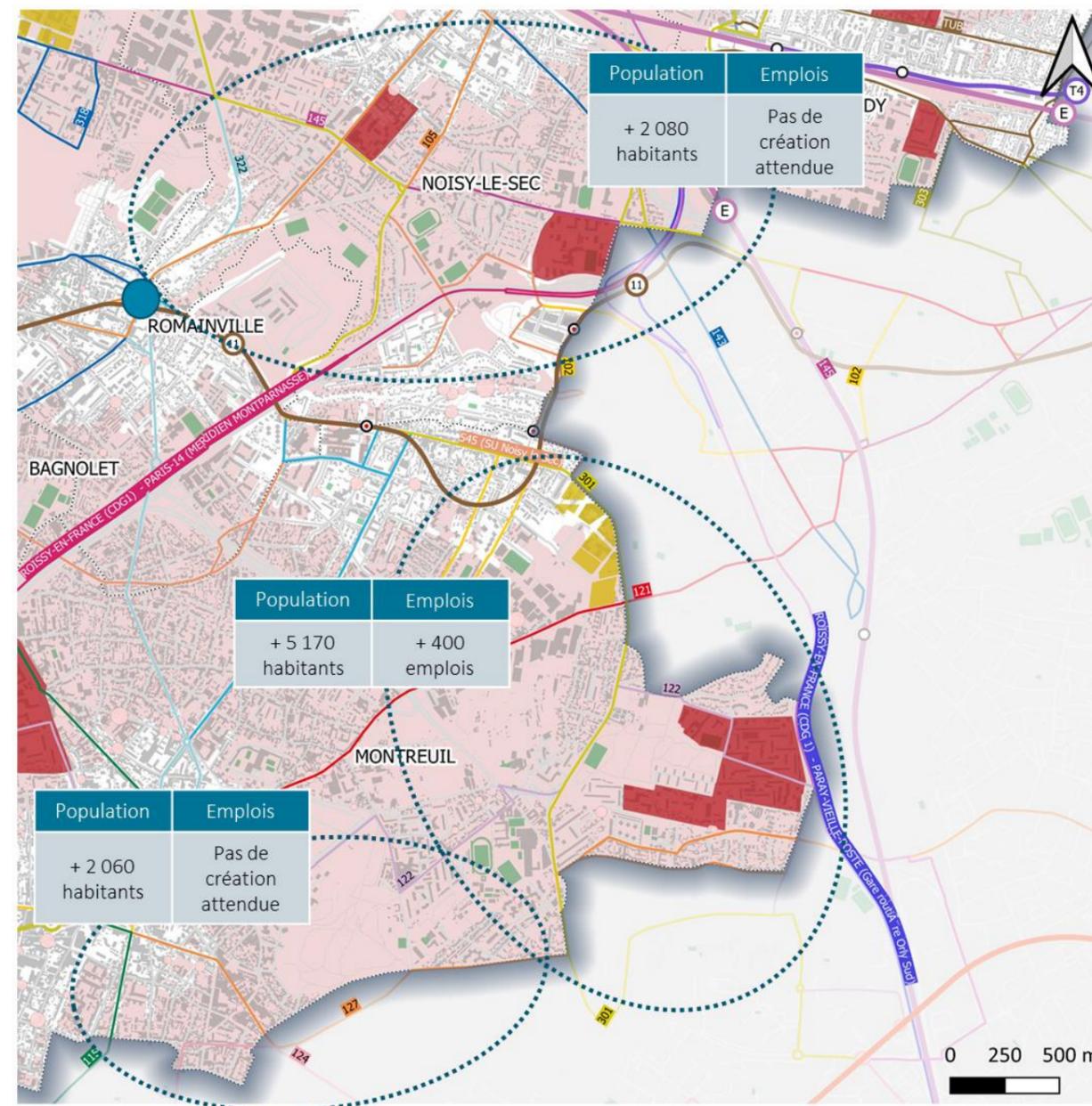
Le cadran Sud-Est présente les enjeux et propositions couvrant les communes de Noisy-le-Sec, de Romainville et de la partie Est de Montreuil.

Les évolutions et enjeux sur le secteur sont disparates avec une croissance urbaine concentrée dans la ZAC de Boissière Acacia, en frange du territoire, mais également avec des enjeux notables dans le tissu diffus.

Environ 10 000 habitants et 400 emplois supplémentaires sont attendus en plus sur ce secteur à horizon 2024, dont la moitié au sein de la ZAC Boissière Acacia.

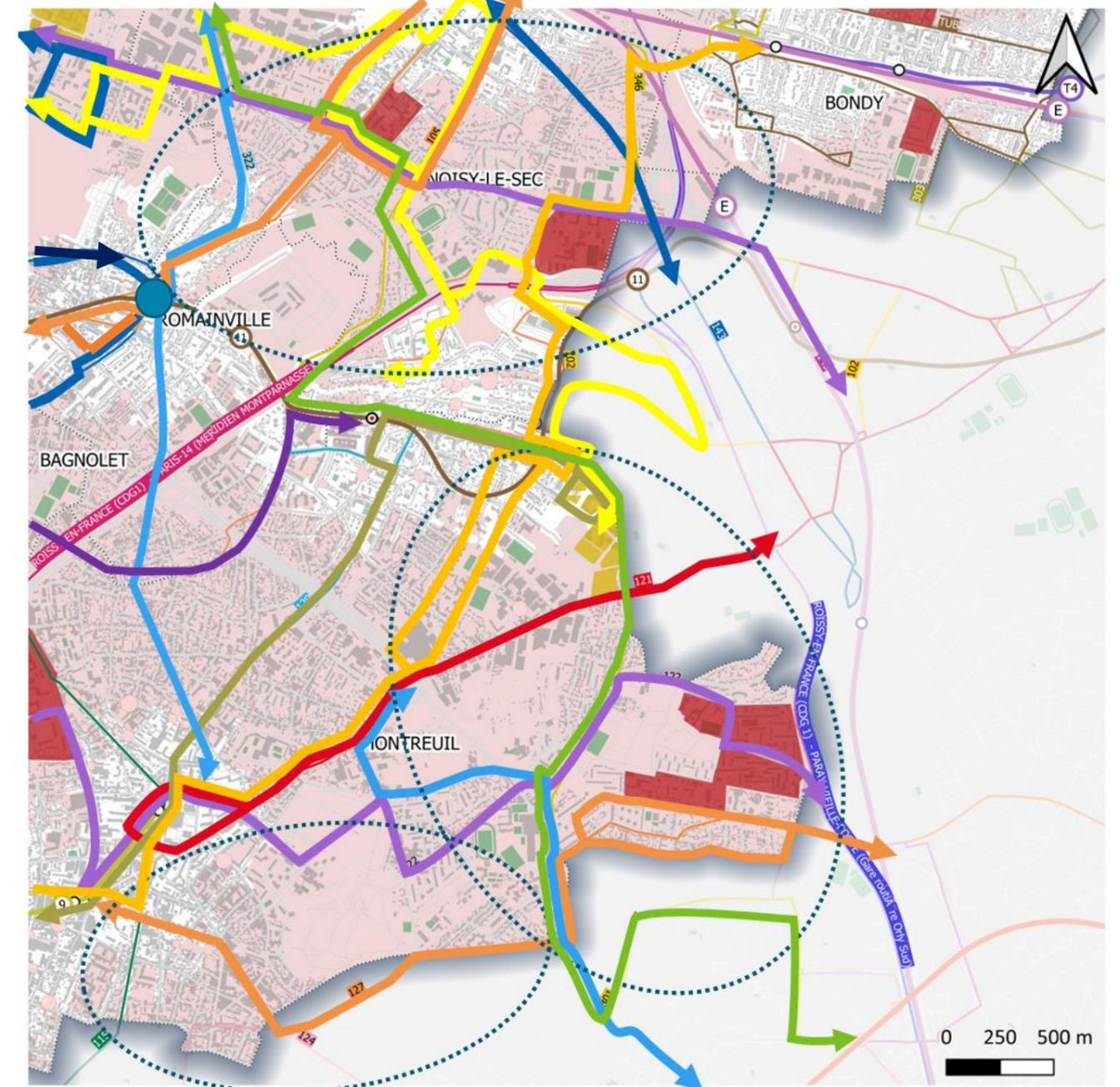
Les évolutions attendues du réseau de transports structurant sur le cadran impactent la desserte du nord du cadran avec l'arrivée du prolongement du métro 11 et questionne notamment sur les liens à créer entre les zones de densification et ce nouvel axe de transport.

Localisation	Enjeux 2023-2024
Romainville / Noisy le Sec – le Londeau	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte maillée pour le tissu urbain au nord de l'autoroute A3 notamment en raison d'une sensibilité marquée de la population au déploiement de la ZFE. Enjeu de franchissement de l'autoroute et du fort de Noisy pour rabattement vers les nouvelles stations de métro 11, et notamment la station Hôpital de Montreuil. Enjeu de robustesse des lignes face à la livraison de la ZAC des Côteaux Beauclair. Enjeu fort de maintien du lien Boissière – Gare pour Noisy le Sec
Montreuil Les Murs à Pêches	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte de la ZAC Boissière Acacias pour améliorer l'accès à M11 Enjeu de renforcement de la desserte bus générale en attendant le tramway Enjeu d'amélioration de l'accessibilité aux transports structurants pour les habitants du sud du secteur (Grands Pêchers)
Montreuil sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de maintien du maillage existant ouvrant sur les transports structurants proches. Enjeux de renforts d'offre sur la relation Montreuil Métro 9 et Val de Fontenay RER.



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	Intervention	Détail
76	Itinéraire Fréquence	/ Prolongement vers l'Hôpital intercommunal de Montreuil. Amélioration de la fréquence de passage de la ligne.
102	Itinéraire Fréquence	/ Modification avec nouveau terminus à Bondy RER. Au lieu de Rosny BP. Passage par le Londeau, et correspondance avec le M11 à la Dhuis, T1 à rue de Rosny et M9 à Montreuil Evolution vers standard Mobilien
105	Matériel Itinéraire	/ Passage en matériel standard La ligne ne passera plus par la Rue Jean Jaurès sur Noisy-le-Sec mais par la rue Michelet à l'est dans le sens vers le nord et à l'ouest dans le sens vers le sud A Romainville, la ligne passera par la rue de la République, Rue de la Résistance et l'avenue de Verdun, desservant ainsi le centre-ville dont ses commerces et le marché.
116	Itinéraire	Déviation de la ligne pour arriver en terminus Nord à Rue de Rosny.
121	Fréquence	Amélioration de l'offre (aujourd'hui inférieure à la moyenne des lignes mobilien).
122	Fréquence	Renfort d'offre pour tendre vers une offre Mobilien
127	Itinéraire Fréquence	/ Scission de la ligne en 2, coupée entre les arrêts « Jean Jaurès » et « Les 10 000 Rosiers » créant une ligne ouest entre Croix de Chavaux et Val de Fontenay. Amélioration de l'offre sur la partie Ouest après scission
129	Itinéraire	Prolongement Sud vers Porte de Montreuil et Terminus Nord à Boissière Acacia
143	Fréquence	Amélioration / Élargissement de la fréquence sur les flancs de pointe
145	Itinéraire Fréquence	/ Reprise de la ligne 116 à l'est du territoire entre Rosny Bois Perrier et Val de Fontenay. Renfort d'offre vers une évolution en offre mobilien
545/245	Itinéraire Matériel	/ Refonte en nouvelle ligne 245 d'Eglise de Pantin à Rosny Bois Perrier par Noisy-le-Sec RER Passage en midibus
322	Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC) : vers Mobilien
351	Fréquence	Renfort d'offre (HP/HC)



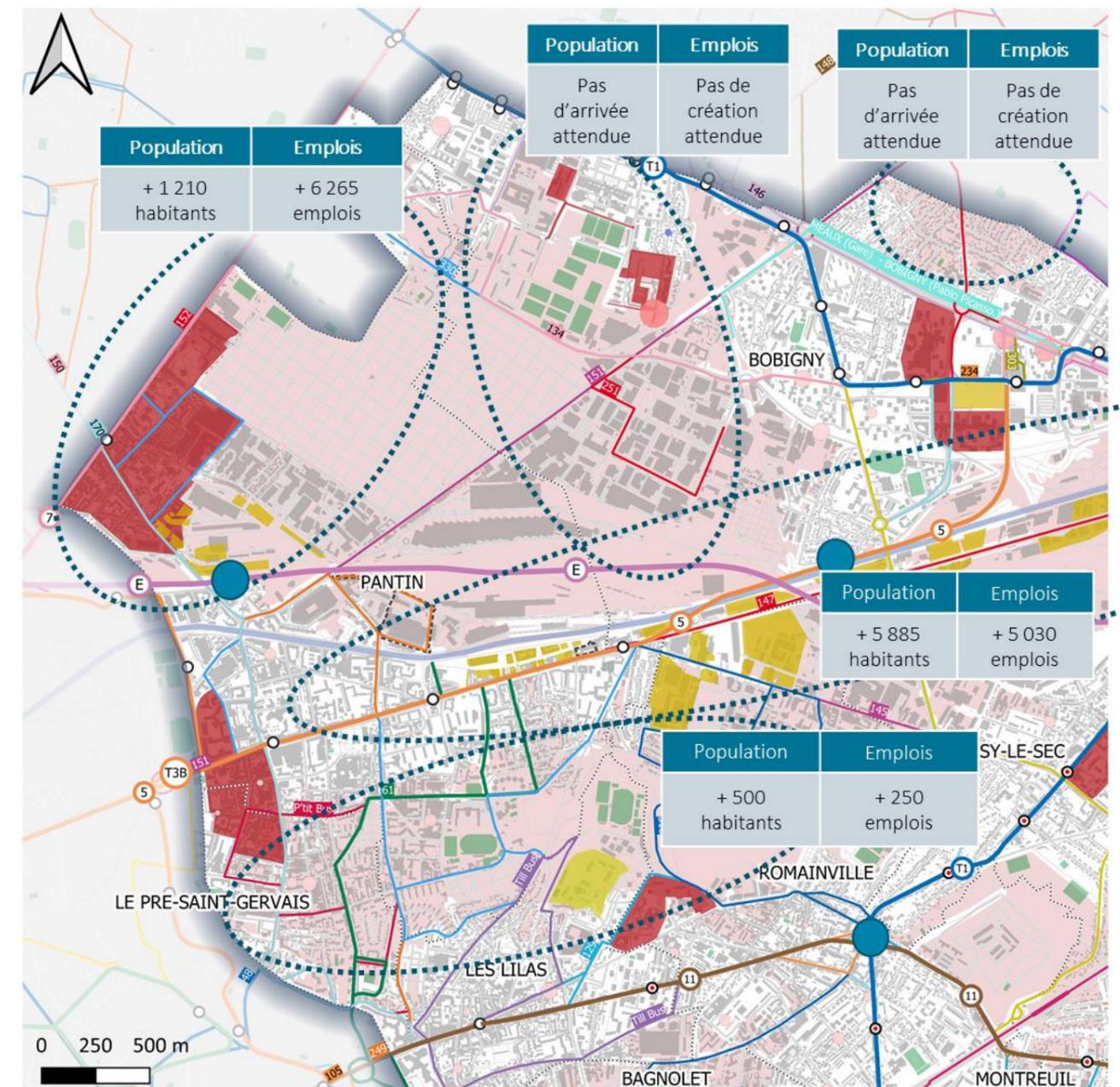
3. Les enjeux et propositions par cadran à horizon 2025-2026

3.1. Cadran Nord-Ouest

Le cadran Nord-Ouest poursuit la dynamique d'évolution constatée pour l'horizon 2023-2024 avec des arrivées d'habitants majoritairement attendus sur la plaine de l'Ourcq : environ 6 000 des 7 500 arrivées se situent le long du canal.

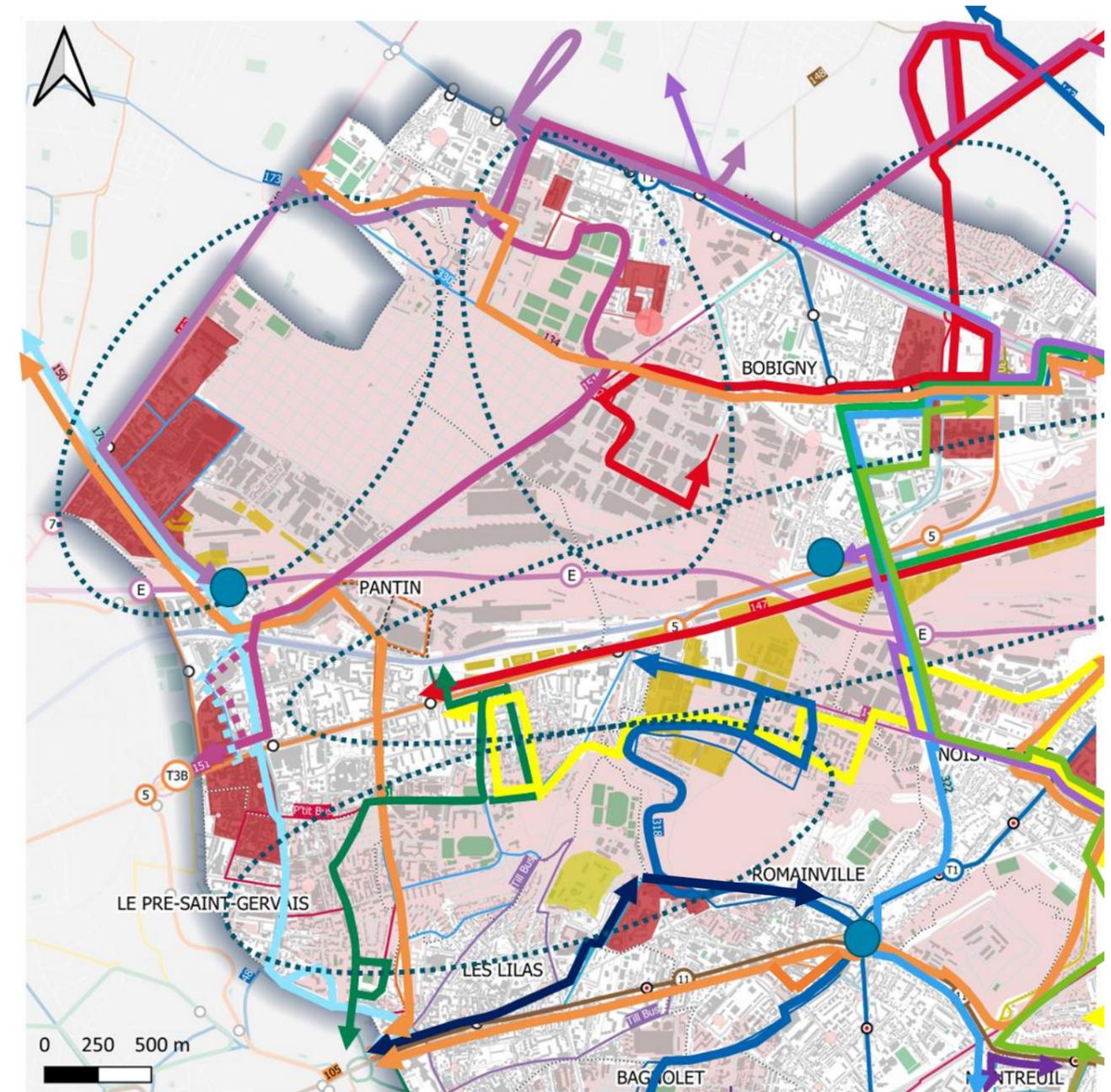
Si le cadran ne bénéficie à priori que de l'attractivité renforcée du tramway T1 prolongé au sud, l'arrivée de la station de métro de La Folie sur le métro 5 représente une opportunité majeure pour ouvrir aux habitants de la plaine de l'Ourcq un accès de proximité au réseau structurant.

Localisation	Enjeux 2025-2026
Pantin nord (Aubervilliers)	<ul style="list-style-type: none"> Montée en puissance de la ZAC (partie sud et ouest) Enjeu de desserte de ces nouveaux éléments (identique à la phase précédente mais accentué)
Bobigny nord-ouest	<ul style="list-style-type: none"> Pas de densification attendue à cet horizon par rapport au précédent Intérêt d'un rabattement / connexion avec Métro 5 à la nouvelle station La Folie. ? L'intérêt de l'amélioration de la connexion avec la Plaine de l'Ourcq.
Bobigny centre-nord	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'évolution significative à noter du point de vue urbain Extension sud du T1 peu impactante à priori La mise en service d'une nouvelle station du Métro 5 à la Folie peut engager une réflexion sur l'évolution de l'itinéraire de la ligne 251 (prolongement au-delà de la ZA des Vignes jusqu'à la nouvelle station ?)
L'Ourcq	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'offre (niveau de service) pour la couverture de la Plaine de l'Ourcq (limitée à l'ouest du secteur, forte dans le secteur central, très forte sur le secteur est) Modification/gestion des stations de correspondance avec M5 (dont La Folie) et à Pont de Bondy avec T1 prolongé au sud (également vers le nord)
Le Pré St Gervais Les Lilas nord Pantin sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte maillée pour le tissu urbain au centre du secteur, notamment en raison d'une sensibilité marquée de la population au déploiement de la ZFE. Enjeu de création d'un lien plus direct Nord / Sud entre les lignes de métros 5 et 11 Enjeu de desserte du secteur du Fort de Romainville aux Lilas



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	O/D actuelle	Intervention	Détail
105	Porte des Lilas Mairie des Pavillons-sous-Bois	Itinéraire	Passage par le sud du Fort de Romainville afin d'éviter le doublon du T1
145	Eglise de Pantin Cimetière de Villemomble	Itinéraire	Terminus 145 ramené d'Eglise de Pantin à la station de La Folie
147	Eglise de Pantin Sevrans	Fréquence	Recherche d'une augmentation de fréquence (optimisation, aménagements, exploitation...)
301	Bobigny P. Picasso Val de Fontenay	Fréquence	Evolution vers une offre Mobilien Passage par l'arrêt de tramway Théophile Sueur à Montreuil (connexion tramway T1)
322	Mairie de Montreuil Bobigny P. Picasso	Itinéraire	Déviations par l'Est (D40) pour éviter doublon avec le T1



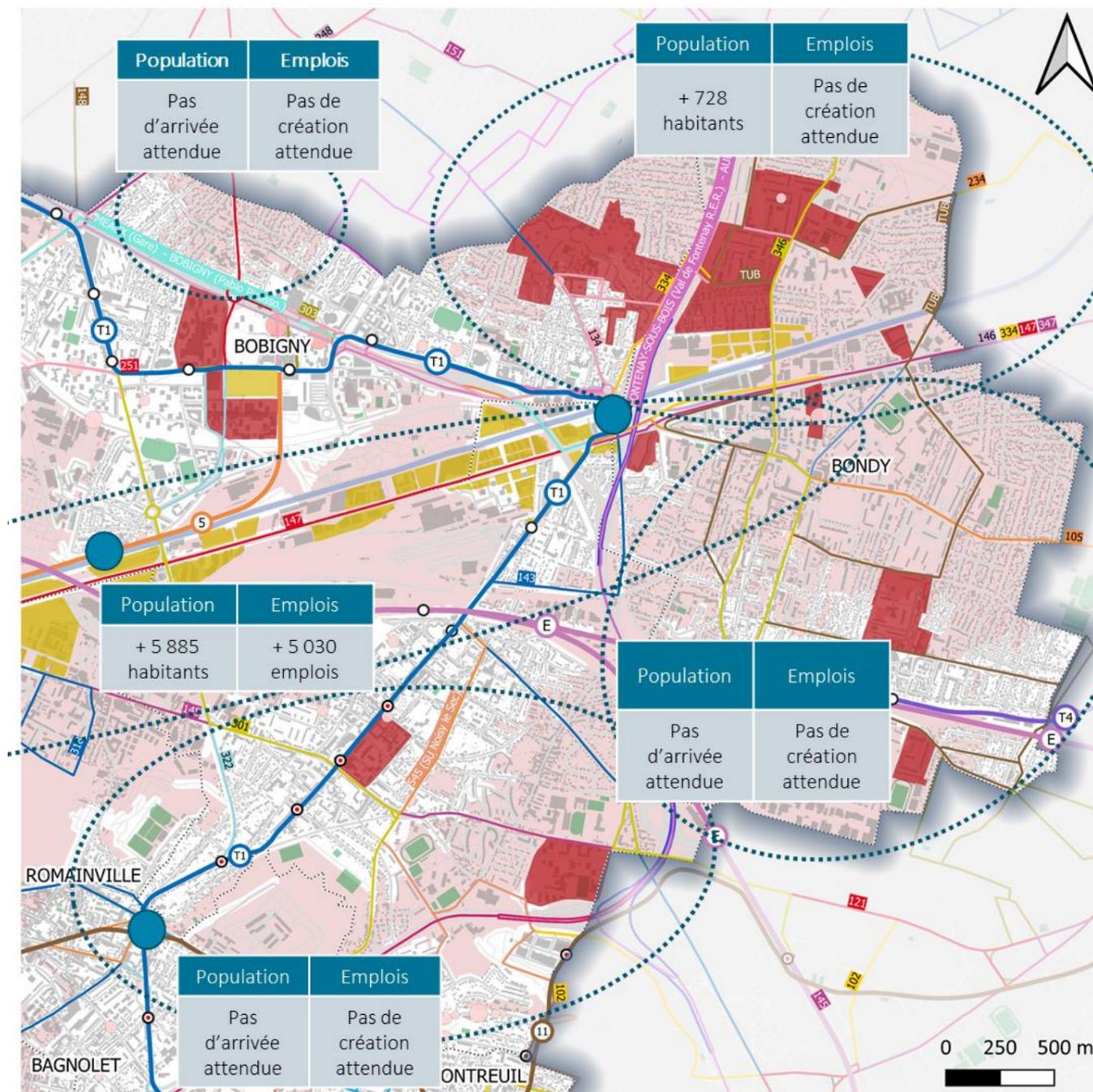
3.2. Cadran Nord-Est

Le cadran Nord-Est poursuit la dynamique d'évolution constatée pour l'horizon 2023-2024 avec des arrivées d'habitants majoritairement attendus dans la plaine de l'Ourcq : environ 6 000 des 6 500 arrivées se situent le long du canal.

De manière similaire, les emplois prévus aujourd'hui se concentrent dans ces zones de projets urbains. Environ 5 000 emplois sont attendus dans le secteur de la plaine de l'Ourcq entre 2025 et 2026.

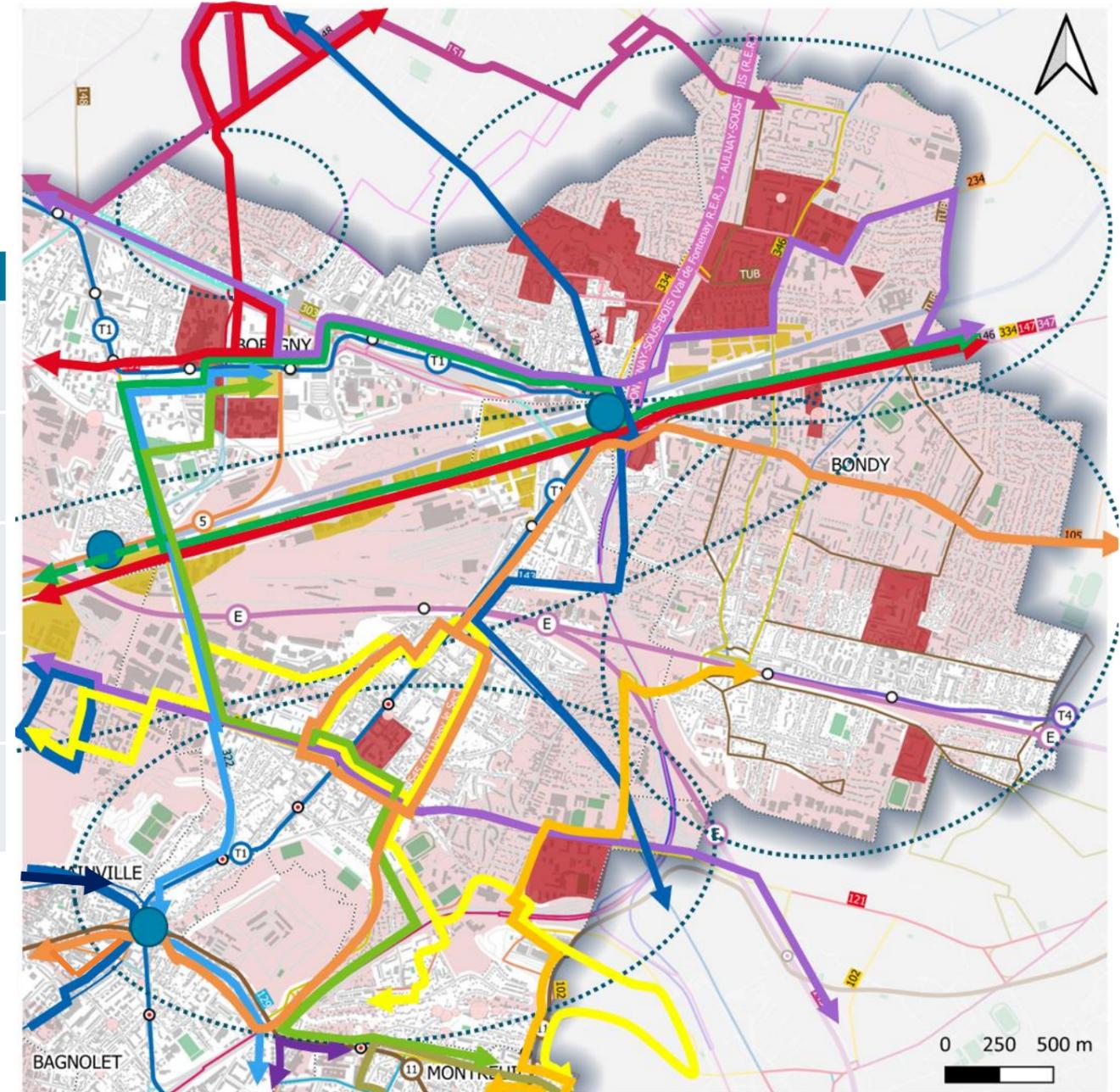
Ce secteur bénéficiera d'un accroissement de l'attractivité du tramway T1 prolongé au sud, et, à l'instar du secteur Nord-Ouest, l'arrivée de la station de métro de La Folie sur le métro 5 représente une opportunité majeure pour ouvrir aux habitants de la plaine de l'Ourcq un accès de proximité au réseau structurant.

Localisation	Enjeux 2025-2026
Bobigny centre-nord	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'évolution significative à noter du point de vue urbain Extension sud du T1 peu impactante à priori La mise en service d'une nouvelle station du Métro 5 à la Folie peut engager une réflexion sur l'évolution de l'itinéraire de la ligne 251 (prolongement au-delà de la ZA des Vignes jusqu'à la nouvelle station ?)
Bobigny / Bondy nord	<ul style="list-style-type: none"> Adaptation du niveau de service pour la desserte de la ZAC et du NPNRU en rabattement sur le Pont de Bondy / T1 avec les propositions de l'horizon 2023-2024. Renforcement d'offre de part et d'autre de la Rd 933 à l'est du secteur
L'Ourcq	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'offre (niveau de service) pour la couverture de la Plaine de l'Ourcq (limitée à l'ouest du secteur, forte dans le secteur central, très forte sur le secteur est) Modification/gestion des stations de correspondance avec M5 (dont la Folie) et à Pont de Bondy avec T1 prolongé au sud (également vers le nord)
Bondy sud	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'offre sur le secteur de l'Ourcq et du maillage interne Modification/gestion des correspondance à Pont de Bondy avec T1 prolongé au sud
Romainville / Noisy le Sec - le Londeau	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de franchissement de l'autoroute et du fort de Noisy pour rabattement vers le T1 au sud du secteur. Prise en compte de la création de la voie verte le long de l'A3 (entre le CTM et la station Côteaux Beauclair) en contribution (ou non) au désenclavement de la Boissière partie basse.



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	O/D actuelle	Intervention	Détail
105	Porte des Lilas Mairie des Pavillons-sous-Bois	Itinéraire	Passage par le sud du Fort de Romainville afin d'éviter de doubler le T1
145	Eglise de Pantin Cimetière de Villemomble	Itinéraire	Terminus 145 ramené d'Eglise de Pantin à la station de La Folie
147	Eglise de Pantin Sevrans	Fréquence	Recherche d'une augmentation de fréquence (optimisation, aménagements, exploitation...)
301	Bobigny P. Picasso Val de Fontenay	Itinéraire / Fréquence	Evolution vers une offre Mobilien Passage par l'arrêt de tramway Théophile Sueur
322	Mairie de Montreuil Bobigny P. Picasso	Itinéraire	Déviation par l'Est (D40) pour éviter doublon avec le T1

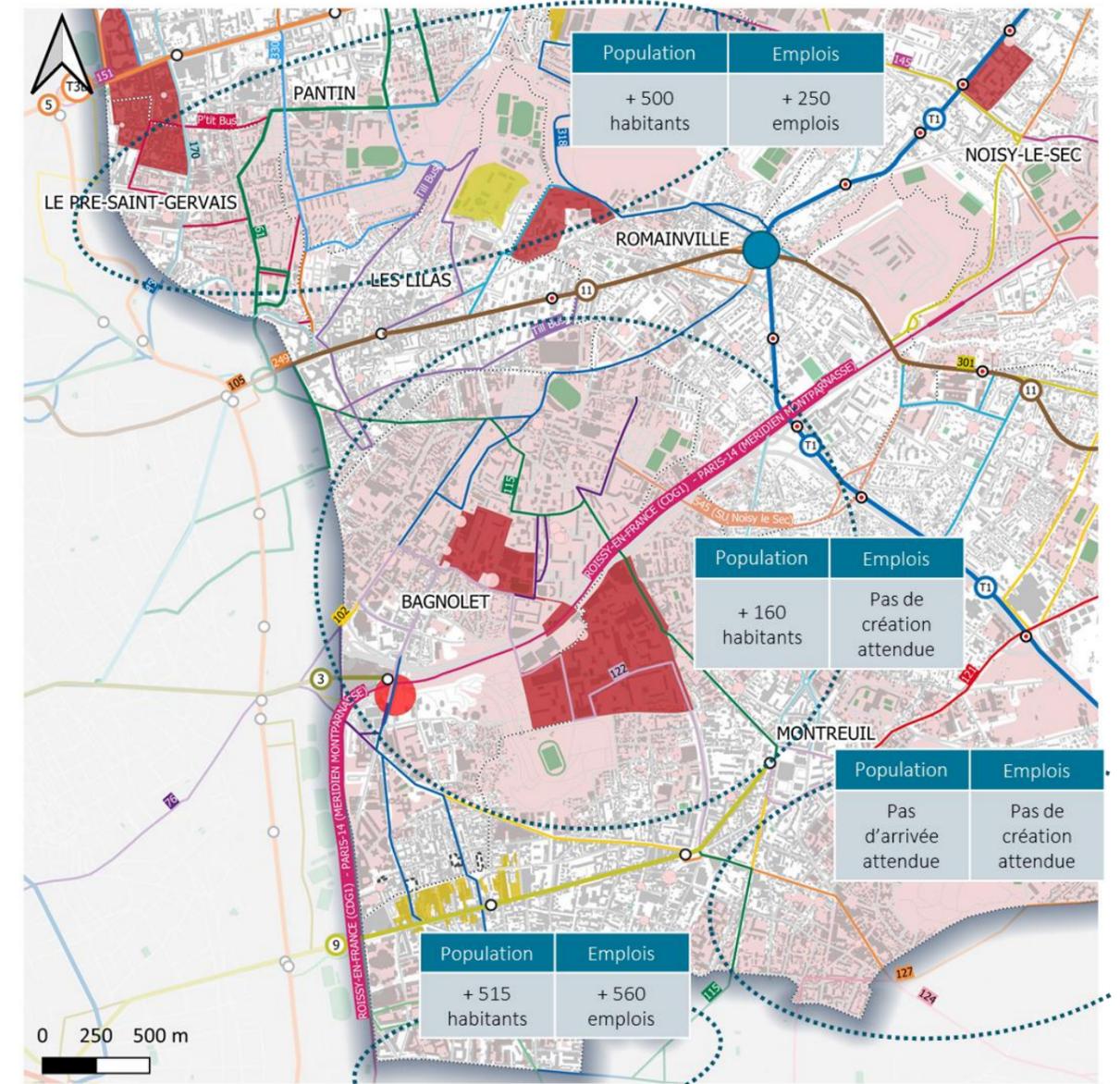


3.3. Cadran Sud-Ouest

Le cadran Sud-Ouest connaît à priori un ralentissement des dynamiques urbaines constatées d'ici à l'horizon 2024, bien qu'il ne soit pas possible d'identifier à ce stade ce que sera la croissance urbaine diffuse sur le secteur.

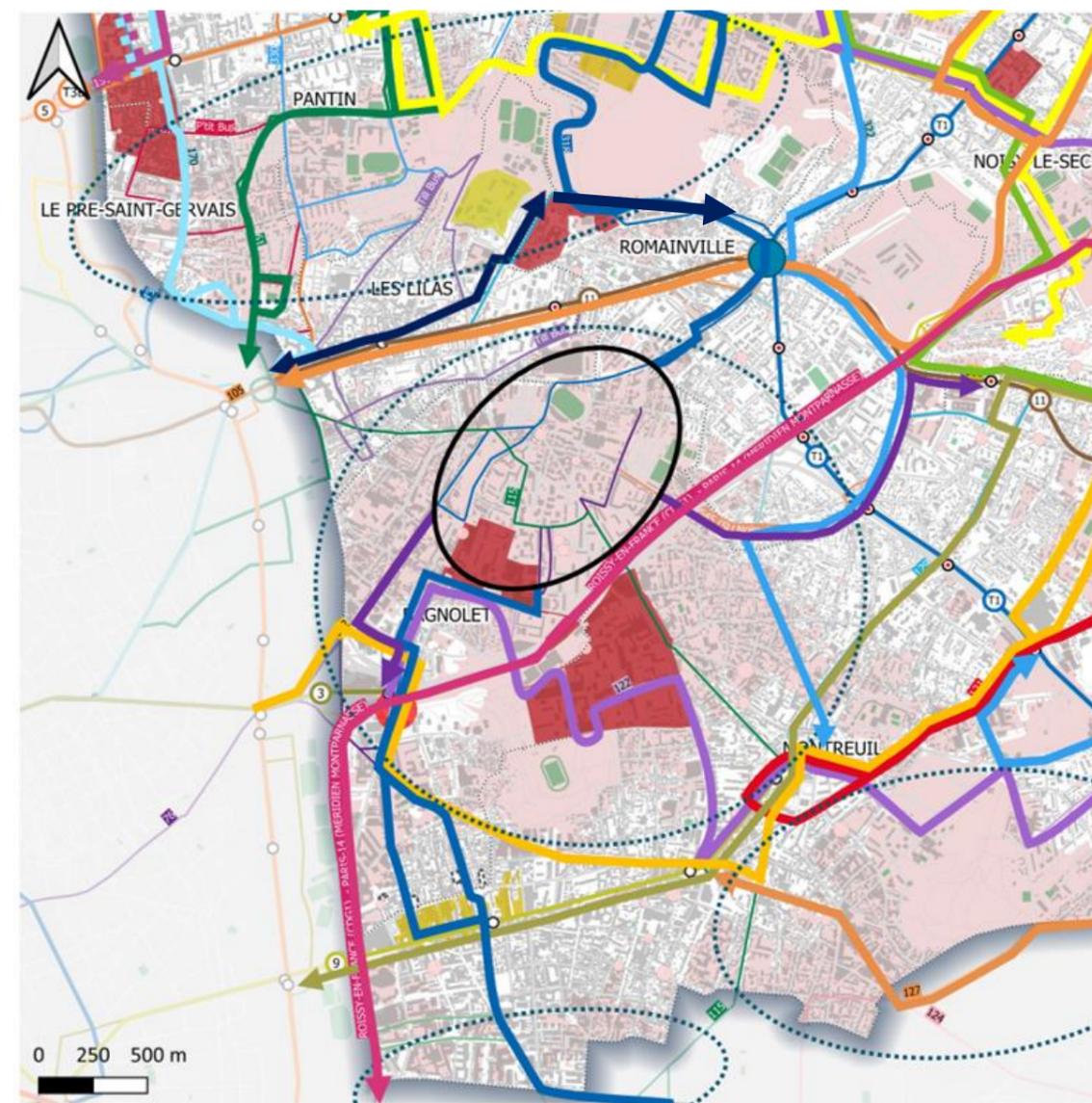
La partie est du secteur verra sa desserte améliorée grâce au prolongement du T1 qui constituera un axe de lien nord/sud majeur pour le territoire. En revanche, le secteur nord-est de Bagnolet restera encore à l'écart des grands projets de transports.

Localisation	Enjeux 2025-2026
Le Pré St Gervais Les Lilas nord Pantin sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de desserte maillée pour le tissu urbain au centre du secteur, notamment en raison d'une sensibilité marquée de la population au déploiement de la ZFE. Enjeu de création d'un lien plus direct Nord / Sud entre les lignes de métros 5 et 11 Enjeu de desserte du secteur du Fort de Romainville aux Lilas
Bagnolet Montreuil	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de la densification dans le tissu diffus Amélioration générale de l'accessibilité au réseau structurant sur la partie Est du secteur avec le prolongement du T1 donnant accès notamment à RER E (Noisy le Sec, Val de Fontenay), M11 à Carnot et RER A à Val de Fontenay Enjeux de liaison nord/sud efficace dans ce secteur notamment pour assurer une liaison directe entre les Malassis et le Plateau et le M11 vers Paris au Nord et un lien au métro 9 voir au métro 1 et au RER A au sud. Desserte du cœur du quartier de la Noue à renforcer.
Montreuil sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de maintien du maillage existant ouvrant sur les transports structurants proches Enjeu de lien Nord/Sud pour ouvrir un accès direct au T1 pour les habitants du Quartier Mendes France.
Montreuil sud-ouest	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de maintien du maillage existant ouvrant sur les transports structurants proches.



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	O/D actuelle	Intervention	Détail
105	Porte des Lilas Mairie des Pavillons-sous-Bois	Itinéraire	Passage par le sud du Fort de Romainville afin d'éviter de doubler le T1
145	Eglise de Pantin Cimetière de Villemomble	Itinéraire	Déviation de la ligne vers un terminus nord à La Folie (passage par la D40)
301	Bobigny Pablo Picasso Val de Fontenay RER	Itinéraire Fréquence	/ Evolution vers une offre Mobilien Passage par l'arrêt de tramway Théophile Sueur
322	Mairie de Montreuil Bobigny P. Picasso	Itinéraire	Déviation par l'Est (D40) pour éviter doublon avec le T1



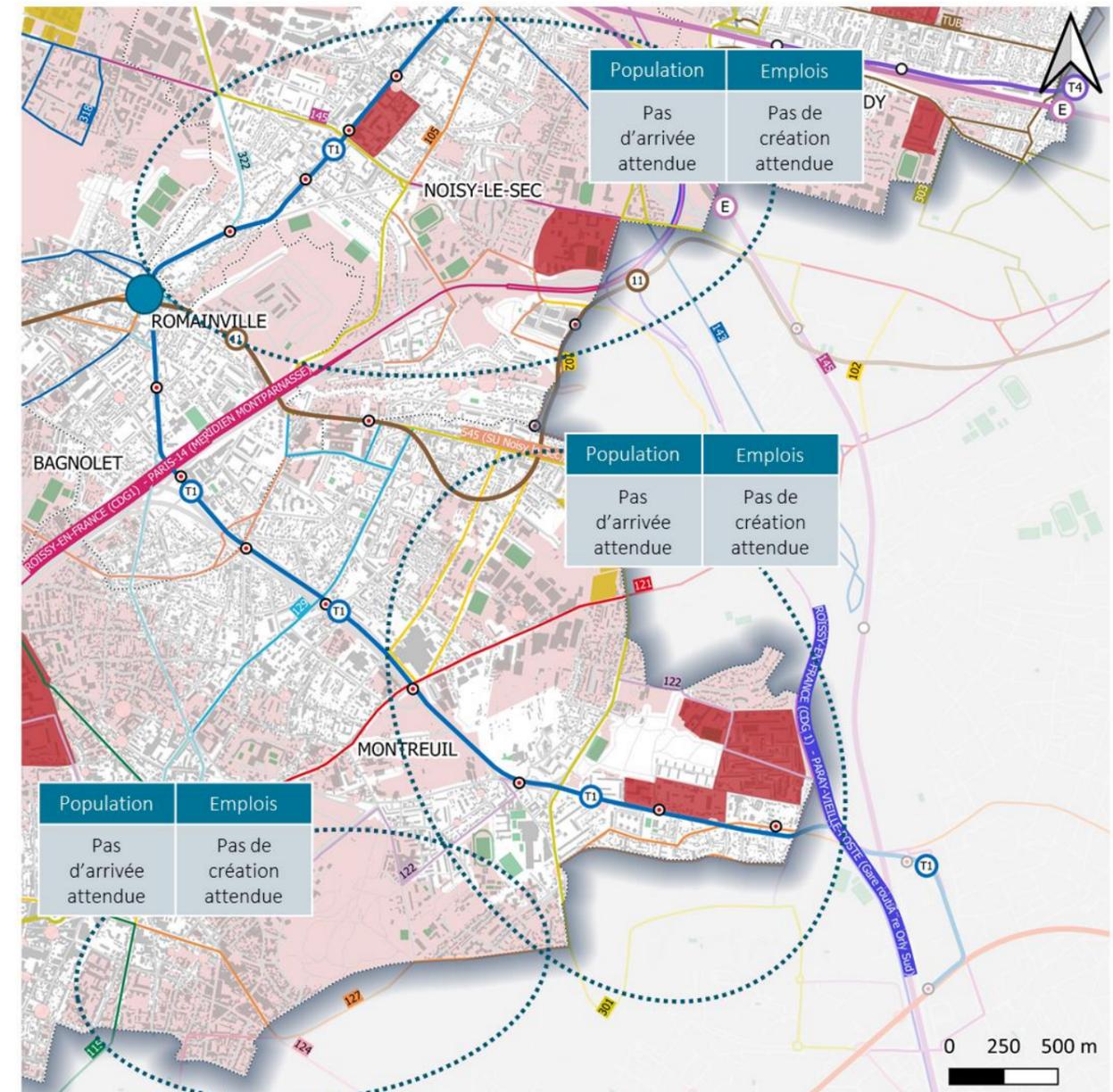
NB : Le secteur nord-est de Bagnolet est aujourd'hui très mal desservi en transports lourds et réseau bus. Par conséquent il sera nécessaire de poursuivre les réflexions sur ce secteur avec Ile-de-France Mobilité afin d'améliorer la desserte en mode structurant et réseau bus.

3.4. Cadran Sud-Est

Le cadran Sud-Est connaît à priori un ralentissement des dynamiques urbaines constatées d'ici à l'horizon 2024, bien qu'il ne soit pas possible d'identifier à ce stade ce que sera la croissance urbaine diffuse sur le secteur.

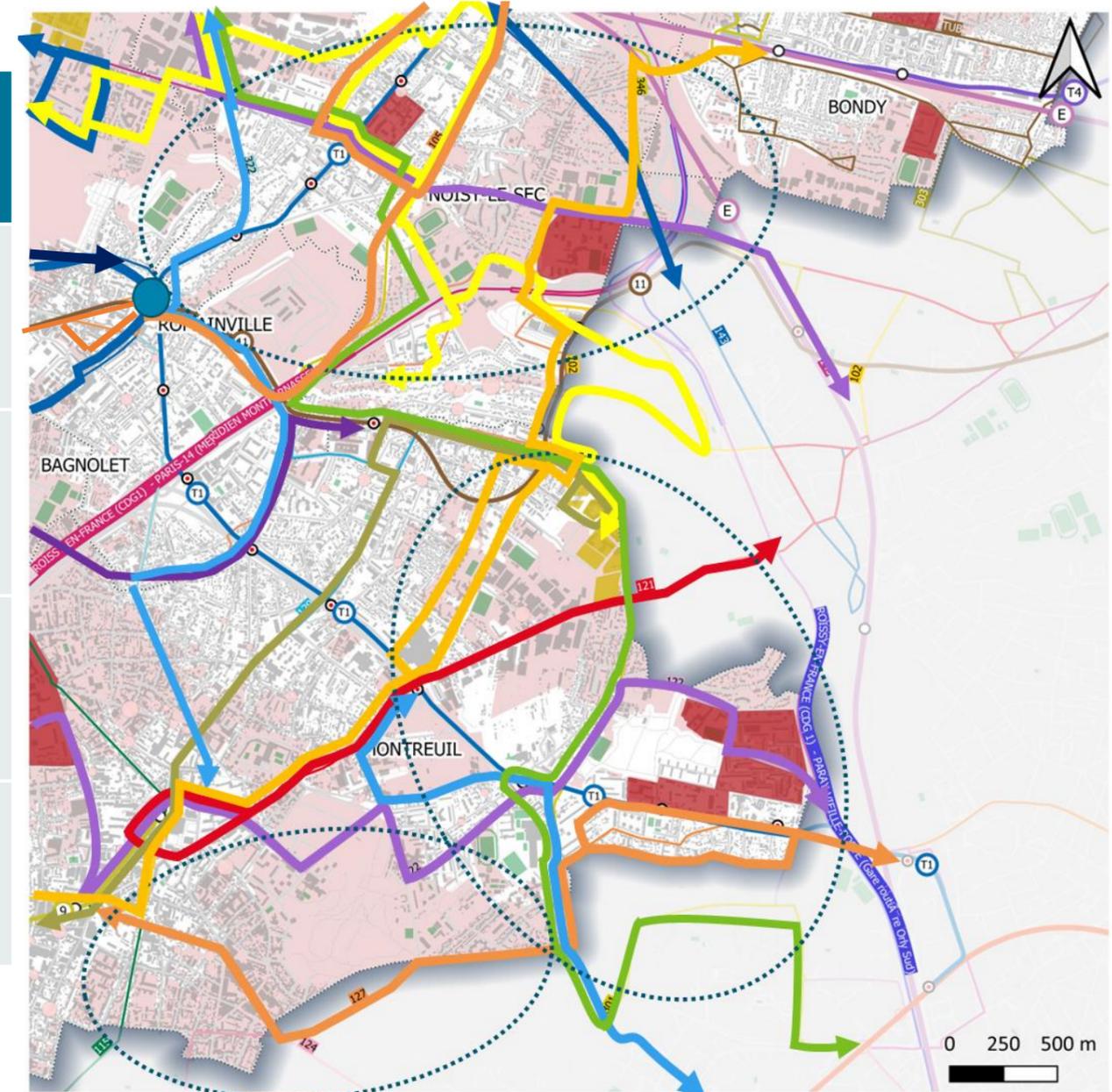
Le secteur verra sa desserte améliorée grâce au prolongement du T1 qui constituera un axe de lien nord/sud majeur pour le territoire.

Localisation	Enjeux 2025-2026
Romainville Noisy le Sec – le Londeau	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de franchissement de l'autoroute et du fort de Noisy pour rabattement vers le T1 au sud du secteur. Prise en compte de la création de la voie verte le long de l'A3 (entre le CTM et la station Côteaux Beauclair) en contribution (ou non) au désenclavement de la Boissière partie basse.
Montreuil Les Murs à Pêches	<ul style="list-style-type: none"> Minimiser l'impact des travaux lié au déploiement du T1 sur le secteur. Assurer un accès satisfaisant aux transports structurant pour les habitants du sud du secteur (Grands Pêchers)
Montreuil sud	<ul style="list-style-type: none"> Enjeu de maintien du maillage existant ouvrant sur les transports structurants proches Enjeu de lien Nord/Sud pour ouvrir un accès direct au T1 pour les habitants du Quartier Mendes France.



Sur la base de ces enjeux, les propositions d'amélioration suivantes sont attendues :

	O/D actuelle	Intervention	Détail
105	Porte des Lilas Mairie des Pavillons-sous-Bois	Itinéraire	Passage par le sud du Fort de Romainville afin d'éviter le doublonnement avec le T1
145	Eglise de Pantin Cimetière de Villemomble	Itinéraire	Déviation de la ligne vers un terminus nord à La Folie (passage par la D40)
301	Bobigny P. Picasso Val de Fontenay	Itinéraire / Fréquence	Evolution vers une offre Mobilien Passage par l'arrêt de tramway Théophile Sueur
322	Mairie de Montreuil Bobigny P. Picasso	Itinéraire	Hypothèse 1 : Déviation par l'Est (D40) pour éviter doublon avec le T1



4. Pistes d'amélioration à explorer avant 2027 :

La mise en service du T11 Express et de la ligne 15 du Grand Paris Express devra faire l'objet d'une révision du réseau en fonction des Origines-destinations rendues possibles par ces nouvelles lignes. Pour autant, les analyses menées sur les évolutions du réseau bus aux horizons précédents ont ouverts de nouveaux champs de réflexions présentés ci-après.

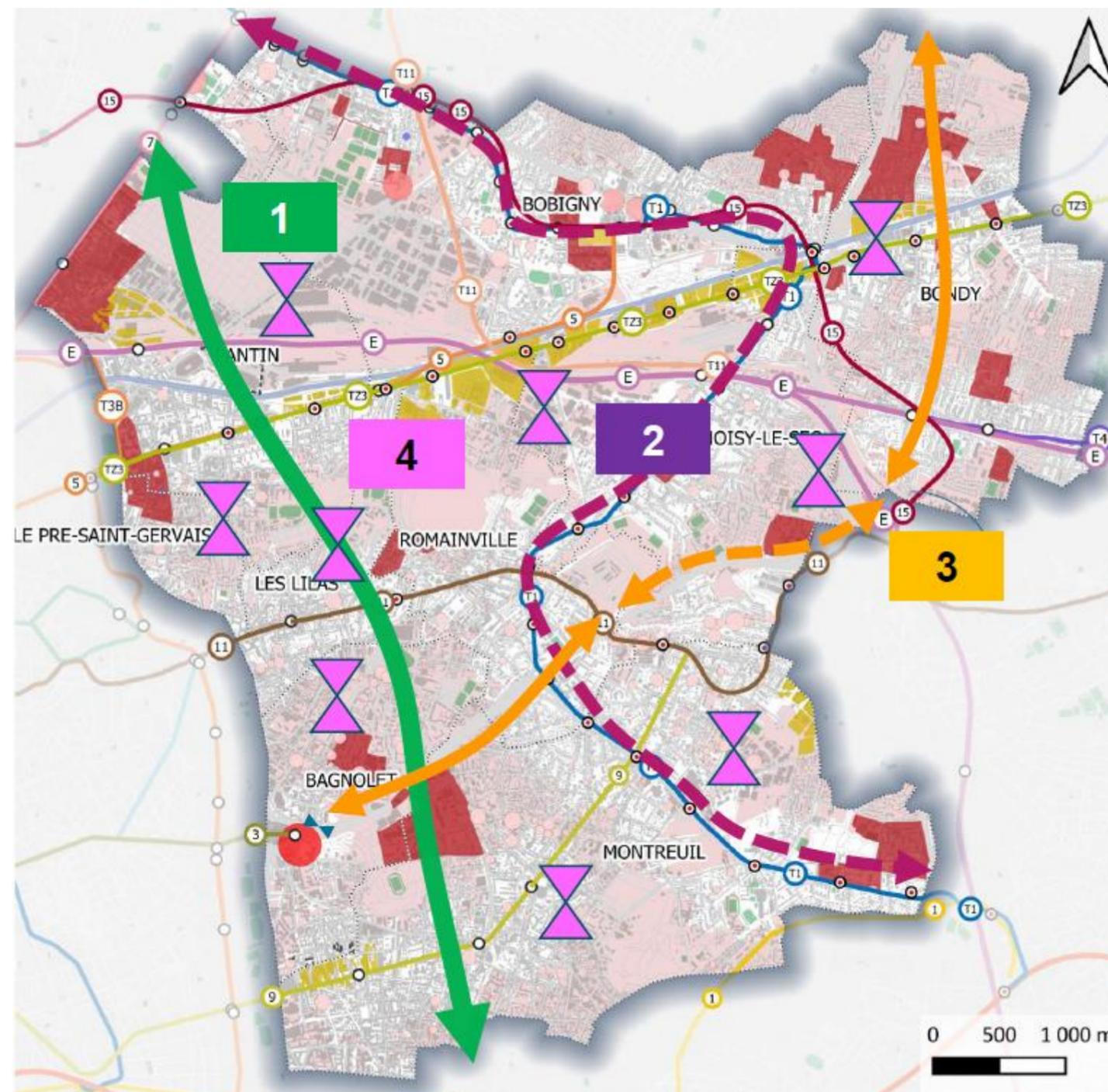
Des liaisons complémentaires envisagées pour l'amélioration de la desserte d'Est Ensemble :

1 - Une liaison bus d'intérêt métropolitain : Ligne nord-sud, une liaison dans la zone la plus dense du territoire, la plus proche de Paris créant un lien inexistant actuellement entre les communes du Faubourg et une connexion améliorée avec le réseau structurant.

2 - Une liaison bus d'intérêt métropolitain assurant la continuité de l'offre en période nocturne : Noctilien (T1)

3 - Une liaison structurante : Paris - Est Ensemble- Paris Terres d'Envol - Roissy pouvant avoir l'autoroute comme support et facilitant les relations du territoire avec Paris Est et les zones d'emplois de Villepinte/Roissy

4 - Des liaisons communautaires de proximité dont il faut redéfinir l'organisation et le fonctionnement



4.1. Les propositions liées à la ligne Nord/Sud

Le manque de liaison nord-sud structurante, directe et rapide à l'ouest du territoire est identifié de longue date sur le territoire d'Est Ensemble et la création d'une ligne spécifique sur ce secteur dense a été portée dans le cadre du Plan Local de Déplacements de 2015. Au cours des réflexions actuelles autour des propositions d'évolution d'offre, des tracés envisageables pour la ligne Nord/Sud se sont dessinés. Ils répondent à des enjeux sensiblement différents, mais permettent de créer un lien de cohérence pour ce territoire dont la majeure partie des dessertes se font en radiale depuis Paris.

Ces tracés empruntent en partie des tracés de lignes existantes et sont donc envisageables sans travaux de voirie de mise en œuvre. Ces propositions devront faire l'objet d'études plus détaillées afin de clarifier :

- Le tracé à mettre en œuvre, qu'il s'agisse de l'une des propositions ou du métissage de plusieurs d'entre-elles
- Le cadre de reprise des moyens des lignes doublonnées par le nouveau tracé.

Hypothèse 1 (ITER) : Desserte structurante du Faubourg en reprenant l'itinéraire des lignes 249 et 115.

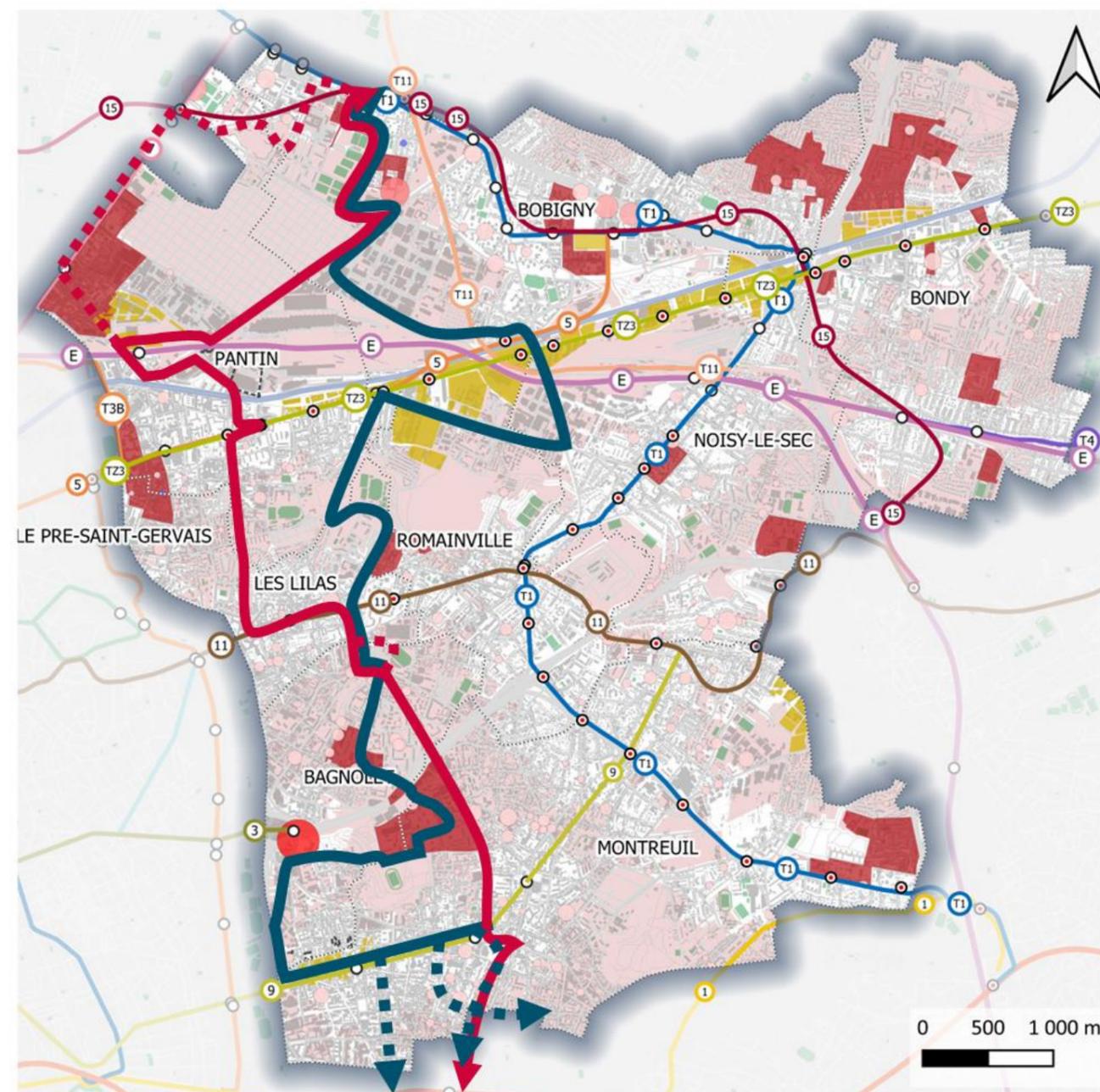
- RER A + Metro 1 : Vincennes
- Metro 9 Croix de Chavaux
- Metro 11 Mairie des Lilas
- Metro 5 : Eglise de Pantin (Gare Routière)
- RER E Gare de Pantin
- (Metro 7 et 15 Aubervilliers-Pantin – Quatre chemin + Fort d'Aubervilliers par itinéraire bis)
- Université Paris Nord (IUT) + Hôpital Avicenne
- Gare de Drancy Bobigny

Les avantages	Les inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Tracé de desserte du Faubourg et des zones les plus denses • Liaison structurante nord-sud directe, plus rapide que l'hypothèse 2 • Refonte possible des lignes existantes en une seule ligne pour éviter les doublons • Utilisation de voiries déjà empruntées par des lignes de bus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de desserte fine des quartiers

Hypothèse 2 (Issu du PLD) : Desserte structurante via Raymond Queneau et La Folie

- RER A + Metro 1 : Vincennes
- Metro 9 : Croix de Chavaux (+ ou Robespierre)
- Metro 3 Gallieni
- Metro 11 (entre Mairie des Lilas et Serge Gainsbourg)
- Metro 5 + Tzen 3 + T11 : La Folie
- Université Paris Nord (IUT) + Hôpital Avicenne
- Gare de Drancy Bobigny

Les avantages	Les inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Desserte fine des quartiers (lien direct Gallieni-La Noue, lien La Noue-Les Malassis-Ligne 11) • Desserte pôle de La Folie 	<ul style="list-style-type: none"> • Efficacité de la ligne ? Temps de parcours potentiellement plus lent étant donné le tracé moins rectiligne



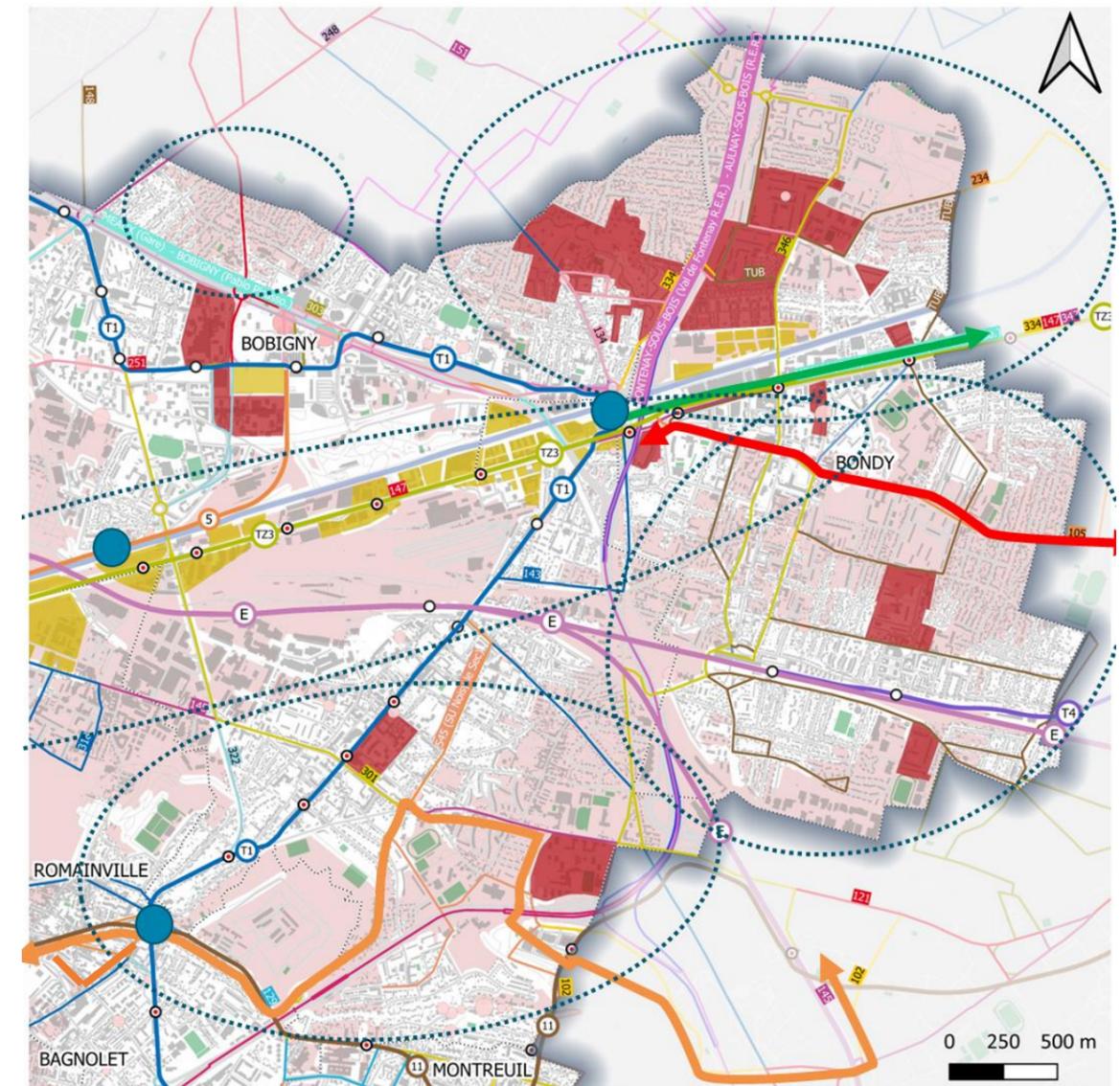
5. Enjeux d'amélioration 2027-2030 :

La densification urbaine et l'arrivée de nouvelles populations et emplois se poursuivront entre 2027 et 2030 et les enjeux de desserte devront donc être pris en compte notamment dans le cadre des restructurations de lignes qui seront engagées par Ile-de-France mobilités ainsi que dans le cadre des études de pôles dont certaines sont actuellement en cours (ex : étude de pôles autour des gares du T11 Express de Drancy-Bobigny, La Folie, Noisy-le-Sec).

Des propositions de modifications ont d'ores et déjà été formulées par IDFM en prévision du déploiement du Tzen3. Elles visent notamment à affirmer les possibilités d'intermodalité avec ces nouvelles offres, et à conforter leur place dans le maillage de l'offre de transport du territoire, notamment en évitant les doublons.

A ce jour, les modifications proposées portent essentiellement sur le secteur Nord-Est mais un travail plus approfondi devra être engagé sur les autres secteurs.

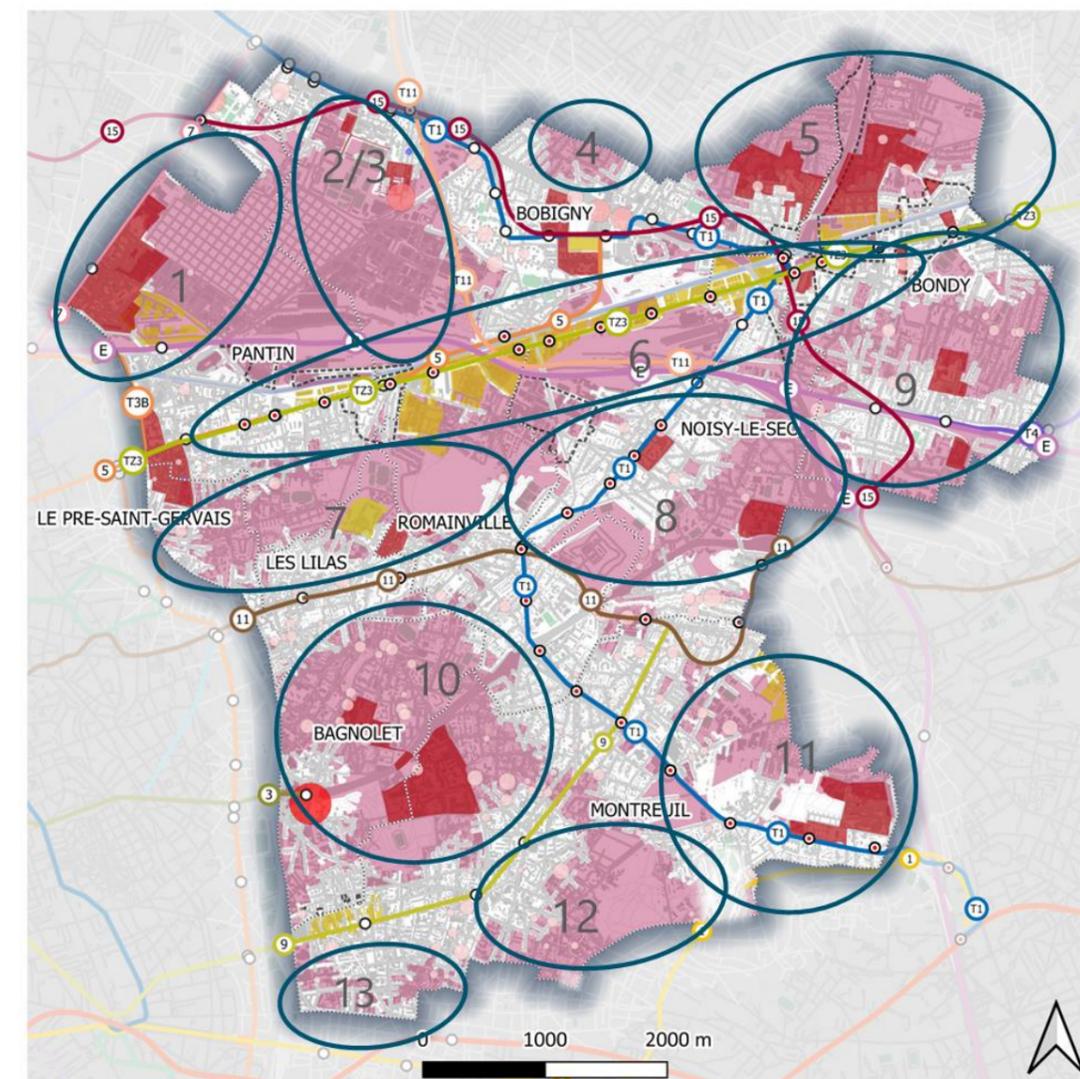
	O/D actuelle	Intervention	Détail
8	Bobigny Pablo Picasso Meaux Gare	Itinéraire	Terminus M5 Bobigny reporté à Pont de Bondy
105	Porte des Lilas Mairie des Pavillons- sous-Bois	Itinéraire	105 par le Londeau et Rosny prend l'itinéraire de la ligne 102 existante à partir de Domus vers Rosny Van Derheyden + prolongement de la ligne jusqu'à Rosny Bois Perrier
147	Eglise de Pantin Sevrans	Itinéraire	Avec le Tzen 3, la 147 reprendra l'itinéraire de la ligne 105 « Est » entre Gargan et Pont de Bondy (Bondy sud)



6. Perspectives 2030 : enjeux d'adaptation du réseau et au-delà

Les dates de livraison des projets de transport structurant ainsi que d'un certain nombre d'études d'évolutions urbaines engagés ne permettent pas à ce jour de rentrer dans le détail de propositions concrètes en termes d'évolution du réseau. Toutefois, le travail d'identification d'enjeux par secteur a été réalisé à cet horizon afin de déterminer un socle de réflexion aux futures études d'optimisation de la desserte.

Localisation	Enjeux au-delà de 2030
1 : Pantin nord (Aubervilliers)	Accès au métro 15 à Fort d'Aubervilliers Problématique d'une liaison nord-sud mutualisant desserte locale et maillage en rabattement depuis le T1 (Hopital Avicenne ?) jusqu'au TZen3 (Hoche/ Eglise de Pantin ?) par modification des lignes existantes ou création d'une ligne nouvelle ?
2/3 : Bobigny nord-ouest	Maillage du réseau de transport structurant fortement renforcé pour aller en direction du nord et de l'est de la Seine St Denis et de l'Île de France mais le déficit de maillage local vers la Plaine de L'Ourcq entre Pantin et Bobigny demeure.
4 : Bobigny centre-nord	Mise en service du Métro 15 avec stations à Drancy-Bobigny et Bobigny P. Picasso, offre à renforcer dans ces deux directions.
5 : Bobigny / Bondy nord	Ajustement du niveau d'offre en fonction de l'évolution de la demande (habitants et emplois) Renforcement de l'attractivité Pont de Bondy avec l'arrivée du métro 15
6 : L'Ourcq	De la même façon, l'ouverture du métro 15 à Pont de Bondy ne modifie pas l'accessibilité directe mais ouvre une nouvelle porte d'échange avec le nord et l'est de la Seine St Denis ainsi que le secteur de Marne la Vallée.
7 : Le Pré/Les Lilas/Pantin	Secteur non concerné par les arrivées des projets structurant à plus long terme, pas d'enjeu par rapport à la phase précédente.
8 : Romainville / Noisy le Sec	Lien avec la Station Hôpital de Montreuil avec l'arrivée du Métro 9. Lien avec la Gare de Rosny Bois-Perrier et Pont de Bondy avec l'arrivée du M15 et l'ouverture sur le réseau du GPE
9 : Bondy sud	Renforcement de l'attractivité Pont de Bondy et Bondy gare avec l'arrivée du métro 15
10 : Bagnolet Montreuil	Pas de modification par rapport à la phase précédente Confortement du rabattement à prévoir du Plateau vers la ligne de Métro 15 à Rosny Bois Perrier (ligne 121) Problématique majeure de l'absence de liaison structurante pour assurer le maillage ligne 3 (Gallieni) à Métro 11 (Rosny Bois Perrier)
11 : Montreuil Les Murs à Pêches	L'arrivée du M1 avec la station Grands Pêcheurs viendra modifier l'organisation de la desserte bus dans la partie sud du secteur, mais permettra d'améliorer notablement l'accessibilité aux réseaux structurants Le prolongement de la ligne 9 du métro donnera lieu à des modifications de desserte bus (notamment la nouvelle ligne 129). Le rabattement sur ce transport structurant sera d'autant plus important qu'il ouvrira l'accès à l'hôpital de Montreuil d'une part et au réseau GPE et à Paris d'autre part.
12 : Montreuil sud	Enjeu de confortement des liens avec le Métro 9 qui ouvrira sur un accès au GPE et à l'Hôpital de Montreuil Enjeu de confortement des dessertes directes des nouvelles stations Les Rigollots et Grands Pêcheurs sur la ligne 1 du métro qui devraient être desservies par les lignes 124 et 127.
13 : Montreuil sud-ouest	Enjeu de confortement des liens avec les Métros 1 et 9 qui ouvriront sur un accès au GPE et pour le métro 9 à l'Hôpital de Montreuil



7. Les points de vigilance

Au cours des échanges avec les élus des communes, techniciens et partenaires, un certain nombre de points de vigilance ont pu être identifiés. Ces derniers regroupent des interrogations qu'il conviendra d'étudier avant la mise en œuvre des propositions formulées dans ce rapport.

Points de vigilance nécessitant une appréciation des propositions :

1. La déviation de la ligne 151 pour desservir le site universitaire, le campus de l'illustration, l'hôpital, le quartier de l'Etoile présente un intérêt manifeste mais la question de la desserte des lycées Costes et Sabatier à proximité doit être étudiée.
2. Dans le cadre de l'étude de pôle de la ZAC Ecoquartier, outre le prolongement de la 248 proposé, d'autres hypothèses ont été évoquées (prolongement de la ligne 61, déviation de la ligne 151 et de la ligne 330).

Points de vigilance demandant un approfondissement technique :

1. Toutes les propositions listées plus haut devront faire l'objet d'études sur les capacités de remisage et d'organisation des services.
2. Le renfort d'offre bus de la ligne 147 sur la RD933 n'est pas compatible avec un prolongement de la ligne au-delà de la fin du couloir bus (Eglise de Pantin) en raison de la congestion. La proposition d'augmentation de la fréquence demandera de vérifier la capacité de l'Eglise de Pantin à supporter une charge supplémentaire, notamment dans le cadre du prolongement de la ligne 8 à Eglise de Pantin.
3. Le fonctionnement de la Place Carnot à Romainville devra être étudiée en raison de la convergence des flux tous modes (dont lignes de bus) sur un site dès aujourd'hui contraint et ayant vocation à devenir un point nodal très important du réseau pour Est Ensemble.
4. La ville du Pré Saint-Gervais alerte sur la proposition de renfort de la ligne 249 : le passage du bus sur la Rue Faidherbe en dessous de laquelle se situe des carrières de gypse cause déjà aujourd'hui des désagréments au niveau des habitations.
5. L'hôpital Verdier à Bondy pourrait déménager en raison de son manque d'accessibilité notamment par les transports collectifs. Une possibilité d'aménagement du Pont de la Forêt pourrait être étudiée afin d'améliorer la desserte actuelle de l'hôpital. Cette réflexion devra associer les acteurs décisionnaires du possible déménagement de l'hôpital.

Point de vigilance dépendant de l'évolutions d'autres études :

1. L'évolution de l'offre dans la ZAC des Rives de l'Ourcq à Bondy sera dépendante du plan de circulation. Une discussion sur le profil du « Chemin latéral » est en cours pour une mise à double-sens afin de permettre la mise en place de la proposition présentée plus haut.
2. Le département de Seine-Saint-Denis réalise une étude sur les volumes de trafic sur la RD116 afin de mesurer les impacts de sa mise en sens unique sur un tronçon en lien avec le déploiement du RER Vélo et les itinéraires à flécher en report de trafic. (A noter que des dérogations à la charte RER V à la charte RER V peuvent être étudiées par un comité récemment mis en place si le besoin de maintenir le bus sur l'axe était partagé).
3. La déviation de la ligne 234 pour desservir le quartier au nord de l'Abreuvoir à Bobigny a été demandée par la ville de Bobigny. Toutefois, une modification de la ligne 234 nous semble inappropriée à un maintien de cohérence de cette ligne. Une réflexion approfondie sur la déviation de la ligne 616 ou sur la mise en place de navettes d'utilité locales pourrait répondre aux besoins de ce secteur.