



### Défi Action 2.4 : Un réseau de bus plus attractif

#### 1 DESCRIPTION DU PROJET

Dès la fin 2012, le Département s'est engagé dans une démarche volontariste afin de rendre le réseau de bus plus attractif (action 2.4 du PDUIF) en formalisant un programme de « résorption des Points Durs Bus (PDB) ». Ce dernier vise à traiter les difficultés de circulation des bus et améliorer durablement la régularité des lignes. Il répond à l'objectif stratégique de rendre le mode bus plus attractif et de faciliter la mobilité des usagers sur l'ensemble du territoire de la Seine-Saint-Denis.

Cette démarche, co-pilotée par deux directions du Département (Direction de l'Aménagement et du Développement / Direction de la Voirie et des Déplacements), s'est articulée autour de la constitution d'une base de données. Elle a été élaborée à partir des retours des transporteurs, des anciens contrats d'axe, des PLD, d'études générales, des sollicitations ponctuelles des partenaires, etc. Mise à jour annuellement, elle constitue un véritable outil d'aide à la décision.

#### Architecture de la base de données

IDENTIFICATION LIGNE DE BUS										
numéro ligne	Transporteurs	origine / destination	Matériel roulant	restructuration ligne bus	Impact de la restructuration sur le PDB	En cas de restructuration : PDB maintenu	Echéance de la restructuration	classification	Existence d'un contrat d'axe	longueur de la ligne
nb d'arrêts	nb de courses	Fréquentation	Renforts réalisés	Temps de parcours théorique	Temps de parcours réel					
IDENTIFICATION DU POINT DURS										
nom point dur	Source du PDB	N° PDB dans l'étude opportunité et enjeux	caractérisation du PDB	Détails sur le PDB	Commune concernée par le PDB	Localisation exacte du PDB				Secteur
						Localisation	Du n°... de la rue	Au n°... de la rue	Lien plan localisation	
domanialité de la voie	intitulé de la voie départementale	gestion de la SLT	Contraintes particulières	Temps de parcours réel	Charge ou Nb Montées / descentes	Temps d'immobilisation / temps perdu				
CRITERES DE PRIORISATION										
rabattement TC	rabattement TC (à spécifier)	Nb de lignes empruntant ce tronçon (y compris avec la ligne concernée par PDB)	Nb de PDB sur la ligne	desserte équipements départementaux	SRD	PLD	gain de tps estimé	opportunité travaux voirie		
ETUDES				TRAITEMENT PDB			CONCLUSION			
Etude d'enjeux et d'opportunité	Proposition d'amélioration	Gain attendu	Etude de faisabilité et AVP	lien esquisse	chiffrage	gain de tps réel attendu	PDB résorbé			

Chaque PDB est identifié avec un descriptif de la/les ligne(s) de bus associée(s) et du dysfonctionnement constaté. Des éléments complémentaires caractérisant le point dur sont mentionnés afin de mieux prioriser les actions à déployer tant en termes d'études que de travaux. Les dysfonctionnements sont répartis dans les catégories suivantes : circulation, stationnement, géométrie, signalisation lumineuse et tricolore (feux de signalisation), signalisation, franchissement, point d'arrêt/terminus.

La base de données permet d'identifier simultanément *les différents points durs concernés par une même ligne de bus* et *les différentes lignes impactées par un même point dur*. Cette double entrée permet de conserver une logique d'axe tout en offrant la possibilité de se concentrer sur un segment précis. Elle permet ainsi la résorption d'un point dur bénéficiant à plusieurs lignes de bus et la résorption de plusieurs points durs sur une même ligne.

## 2

### LES ACTEURS DU PROJET

Le Département pilote la démarche de résorption des PDB et réalise les études de diagnostic de ligne et de faisabilité pour les PDB situés sur voirie départementale et sous son domaine de compétences. Le budget d'études du Département est de 150 K€ en 2015.

Il s'agit d'une démarche partenariale avec les transporteurs, le STIF, les intercommunalités et les communes. Les communes ou intercommunalités assument par ailleurs les aménagements et actions sur leur voirie ou relevant de leur compétence.

Le STIF finance les aménagements pour les lignes Express ou Mobilien à hauteur de 75% selon des montants plafonds. Les tronçons de voirie empruntés par des lignes fortes ou par plusieurs lignes locales peuvent aussi ponctuellement être éligibles à ce dispositif.

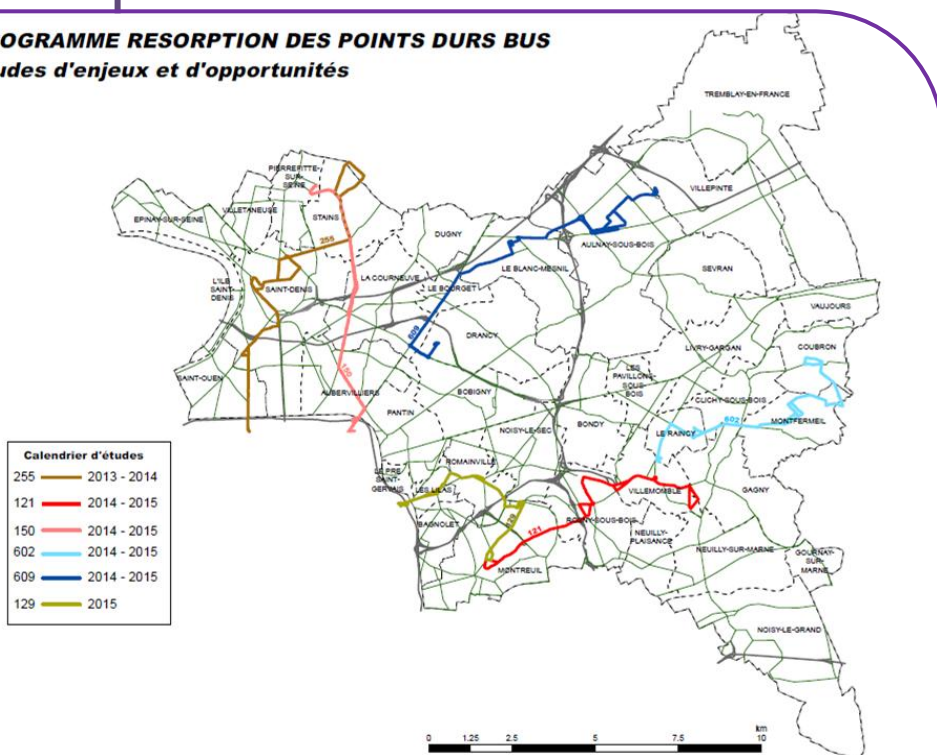
## 3

### VIE ET SUITES DU PROJET

L'analyse de la base de données a permis d'identifier 314 points durs bus, tous axes confondus, sur l'ensemble du territoire, dont 65% sont situés sur la voirie départementale.

Le croisement des informations issues de la base de données a permis de dégager un certain nombre de lignes de bus et de points durs à traiter en formalisant un programme prévisionnel opérationnel 2014-2020.

#### PROGRAMME RESORPTION DES POINTS DURS BUS Etudes d'enjeux et d'opportunités



Celui-ci s'est traduit par le lancement de six études d'enjeux et d'opportunité. Les diagnostics sont partagés et mis à disposition des partenaires (transporteurs, collectivités et du STIF) afin que chacun se saisisse des difficultés rencontrées sous son domaine de compétence. Des études de faisabilité sont en cours sur six points durs situés sur le domaine public départemental.

Enfin, deux chantiers importants restent ouverts :

- Le traitement des points durs bus sur le domaine départemental dont la compétence relève des pouvoirs de police du Maire ou du Préfet (stationnement notamment).
- L'intégration de la base de données dans un système d'information géographique.

## 4

### CONTACTS

Département de Seine Saint Denis : Sabine Lefoulon (Direction de l'Aménagement et du Développement) ou Stéphanie Da Silva (Direction de la Voirie et des Déplacements)  
Pour plus de précisions : pduif@stif.info