

PARTAGE DE LA VOIRIE : QUELLE PLACE POUR LES BUS ?



Webinaire de l'Institut Paris Région : petit-déjeuner décideur-chercheur du 16 février 2022



SOMMAIRE

01 La ligne de bus et le projet de voirie en Île-de-France

Années 1990-2020 : les concepts de ligne en site propre et de partage de la voirie s'imposent

02 Cinq exemples franciliens

Les voies dédiées sur les axes express régionaux,

Le projet interdépartemental de liaison bus des bords de Marne Val-de-Fontenay – Chelles,

Le projet Bus Entre Seine dans le Val d'Oise et les Yvelines,

L'alternat routier de la rue de Charonne à Paris

Le barreau piétons-vélos-bus de Saint-Paul à Paris

03 Synthèse sur les contraintes d'insertion du bus en voirie partagée

Les enjeux de pérennité du transport en commun en lien avec les aménagements urbains

Et demain, l'arrivée du véhicule connecté et autonome...



1 La ligne de bus et le projet de voirie en Île-de-France

Années 1990-2020 : les concepts de ligne en site propre et de partage de la voirie s'imposent

La ligne en site propre, la recherche de performance pour les liaisons à fort trafic de banlieue à banlieue

Le Trans-Val-de-Marne (Saint-Maur - Créteil RER, MIN de Rungis), 1993, prolongé à La Croix de Berny RER, 2007

Site propre quasi-intégral principalement en position axiale, priorité aux feux, infrastructure réservée à la ligne de bus

Le 393 (Carrefour de la Résistance à Thiais - Sucy-Bonneuil RER), 2011

Position du site propre en lien avec les activités riveraines, aménagements paysagers, tronc commun avec le TVM

Le partage de la voirie routière, l'ambition d'une voirie optimisée localement pour l'ensemble des usages

Le développement des couloirs de bus parisiens et leur ouverture aux vélos dans les années 2001-2014

Mise en œuvre de projets anciens de la RATP, en 2012 : 190 km de couloirs dont 161 km ouverts aux vélos

L'affectation variable des voies

Programme régional 2014-2020 d'aménagement de voies dédiées au transport en commun et éventuellement aux taxis et au covoiturage sur les axes express régionaux



2 Cinq exemples franciliens

Les voies dédiées sur les axes express régionaux (cartographie Île-de-France Mobilités)

Un programme de voies bus partagées

Programme prioritaire de 65 M€ État-Région : 9 voies dédiées sur 6 des 11 axes express, dont l'A1 (29/04/15, lignes RATP 250-350-352), l'A6 (03/06/15, lignes RATP 216-283-299) et la RN118 (19/01/21, lignes RATP 179-291, Phébus 40-45, Savac)

Principes et description

Voie intermittente ou permanente, bus, taxis et covoiturage

Voie de circulation existante (de droite ou de gauche) ou BAU

Lorsque la voie est intermittente, gestion par signalisation lumineuse sur panneau à message variable

➤ A1 : province-Paris, intermittente sur voie de gauche à l'heure de pointe du matin (HPM), 5 km entre l'aéroport de Roissy et le tunnel du Landy, voie bus-taxis, ouverte en 2020 au covoiturage

➤ A6a : province-Paris, intermittente sur voie de droite à l'HPM, 3 km avant Porte d'Orléans, voie bus-taxis, ouverte en 2020 au covoiturage

➤ N118 : Paris vers Vélizy, permanente sur 4^{ème} voie à droite, voie bus, (élargissement et BAU réduite), 1,2 km en amont sortie n° 3 Meudon



Enjeux pour le transport en commun

Performance



2 Cinq exemples franciliens

Le projet interdépartemental de liaison bus des bords de Marne Val-de-Fontenay – Chelles (documents du projet Île-de-France Mobilités)

Un corridor bus

Livraison en 2029, études préliminaires en cours

Infrastructures : 157 M€, matériel bus : 28 M€

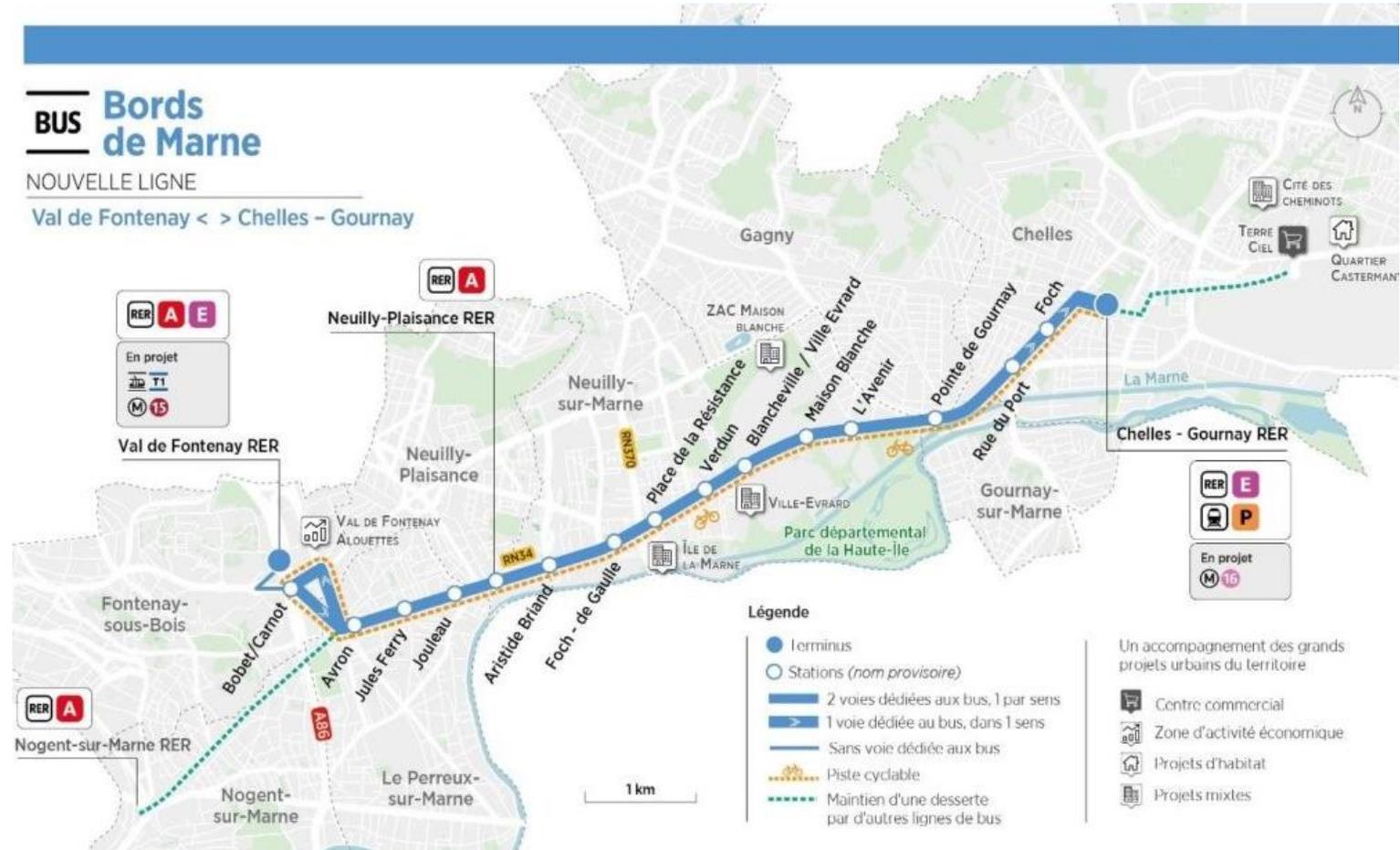
Projet interdépartemental reliant le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne, intéressant 7 communes

8,3 km de voies dédiées le long de l'ancienne RN34, 17 stations, 3 gares, 1 dépôt, prévision de trafic à l'ouverture : 40 000 v/j

Reprise partielle de l'itinéraire de la ligne de bus RATP-113, une autre ligne à créer

Enjeux pour le transport en commun

Performance



2 Cinq exemples franciliens

Le projet Bus Entre Seine dans le Val d’Oise et les Yvelines (documents du projet Île-de-France Mobilités)

Un ensemble de corridors bus

Livraison en 2028, enquête publique du 6 novembre au 11 décembre 2021

Infrastructures : 125 M€, matériel bus : à préciser

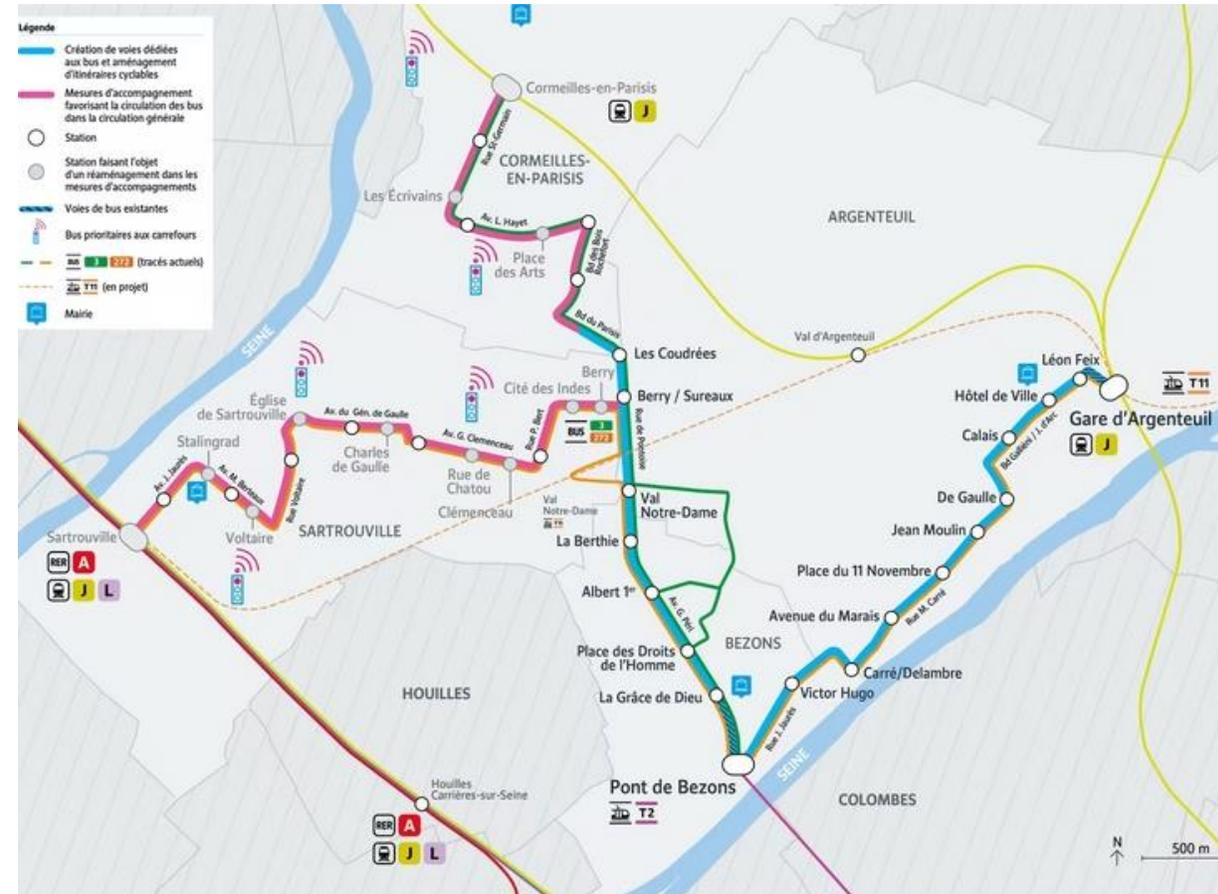
Projet dans le Val d’Oise et les Yvelines, intéressant les villes d’Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Cormeilles-en-Paris

8,2 km de voies dédiées et 16,5 km de parcours bus aménagé, 20 stations réaménagées, 3 gares, correspondance T2, trafic à l’ouverture : 62 000 v/j

Lignes de bus RATP-272, ligne 3 du réseau R’Bus de Transdev/TVO, autres

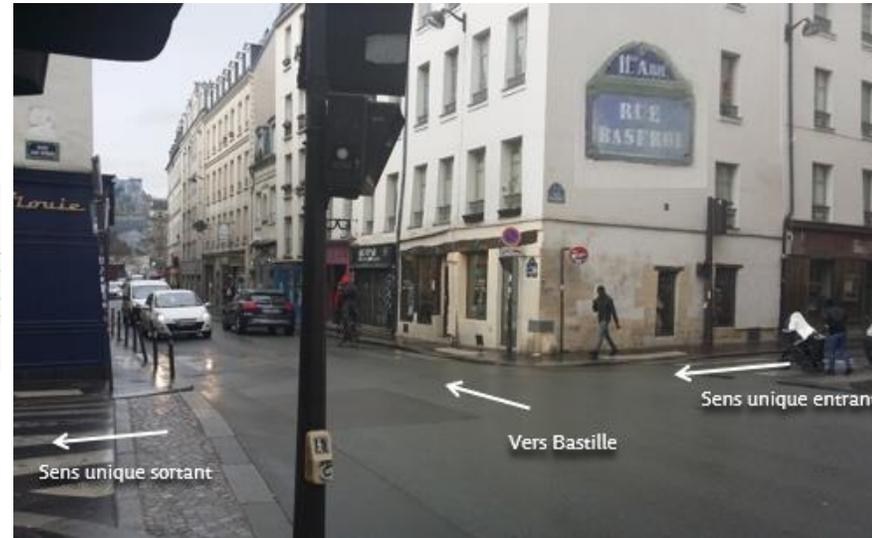
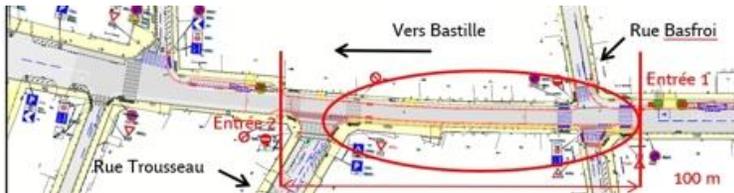
Enjeux pour le transport en commun

Performance



2 Cinq exemples franciliens

L'alternat routier de la rue de Charonne à Paris



Situation et enjeux

Mise en sens unique d'une section d'environ 100 m dans la rue de Charonne aux fins d'élargissement des trottoirs

Enjeux d'exploitation : pérennité du service, conservation du double sens pour la ligne 76 ou déviation (dissociation)

Avant

Photo RATP, mars 2017

Rue de Charonne en double sens.

Trottoirs étroits de 1,40 m

Après

Photo Google Maps, août 2020

Rue de Charonne en sens unique vers Bastille, circulation alternée avec le sens opposé réservé aux bus et aux vélos

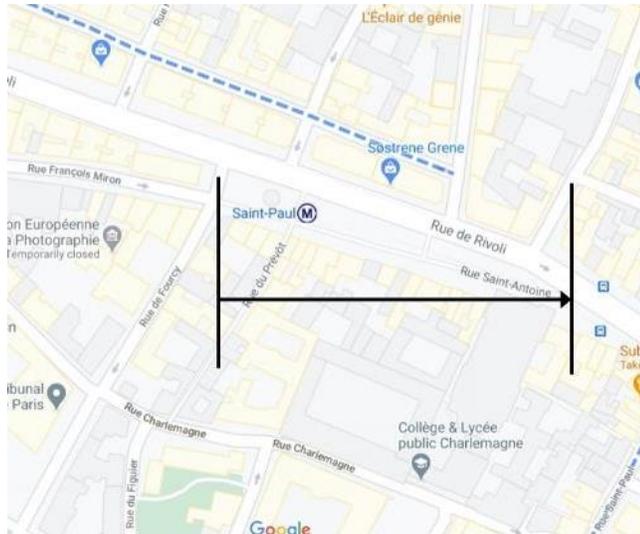
Modifications du plan de circulation

Élargissement des trottoirs



2 Cinq exemples franciliens

Le barreau piétons-vélos-bus de Saint-Paul à Paris (plan et photos Google Maps, vidéo RATP)



Situation et enjeux

Barreau de 150 m dans la rue Saint-Antoine, aire piétonne, concept innovant

Trois lignes de bus : RATP-69- 76-96

Enjeux d'image : intégration réussie du transport en commun à la vie locale

Impact modéré sur le temps de parcours

Entrée

Signalisation panneau B54 (aire piétonne) + panneau B1 (sens interdit) + trois panonceaux « sauf »

Pavage, lisibilité de l'aménagement

Sortie

Point d'arrêt Saint-Paul en sortie du barreau



3 Synthèse sur les contraintes d'insertion du bus en voirie partagée

Les enjeux de pérennité du transport en commun en lien avec les aménagements urbains

Exploitabilité



Préserver les conditions de l'exploitation

Rechercher les compromis indispensables à la réalisation du service

Performance



Conserver ou accroître l'attractivité du transport en commun et optimiser les moyens d'exploitation

Veiller au maintien et, si possible, à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité

Sécurité



Maîtriser les risques routiers

Réduire les contextes d'accident, fluidifier les interfaces avec les autres modes

Image



Renforcer le lien avec l'urbain

Accroître l'adhérence, la lisibilité et l'accessibilité du transport en commun



3 Synthèse sur les contraintes d'insertion du bus en voirie partagée

Et demain, l'arrivée du véhicule connecté et autonome...

Meilleure efficacité des aménagements partagés existants, nouveaux principes de partage de la voirie ?

Virtualisation à moyen terme de certains couloirs ?

Disparition à plus long terme de la signalisation tricolore ?

Dans un premier temps, prise en compte plus fine des besoins en régulation de la ligne de bus par les systèmes de l'infrastructure routière ?

Dialogue entre le PC routier et le PC de régulation du transport en commun ?

...



MERCI DE VOTRE ATTENTION



à demain

