



# AVIS DU GROUPE RATP SUR LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE VOIE DEDIEE

Consultation du public sur le projet de  
voie dédiée au covoiturage, aux transports  
collectifs et aux taxis sur le boulevard  
périphérique au-delà des JO 2024

GROUPE  
RATP

26 mai 2023

# Sommaire

**01. Enjeu et intérêt du projet**

**03. Limitation de vitesse**

**02. Ayants droit de la voie  
dédiée**

# 01. Enjeu et intérêt du projet

L'intérêt d'une voie dédiée dépend en grande partie :

- ▶ de la réduction de capacité qu'elle provoque
- ▶ de son trafic

La réduction de capacité est importante dans le cas présent, l'une des voies de circulation étant temporairement neutralisée.

La prévision de trafic est difficile à établir, surtout en matière de covoiturage. Ce point avait déjà suscité des interrogations pour le projet de l'A1 auquel la RATP avait participé aux phases d'étude et de test.

Les opérations de création de voies dédiées sur les axes rapides en Île-de-France ont une incidence positive sur les transports collectifs.

L'enjeu de la voie dédiée du périphérique en termes de fonctionnement est beaucoup plus important que lorsque l'on exploite la bande d'arrêt d'urgence d'une section autoroutière.

Si la voie dédiée est chargée, les utilisateurs autorisés pourront ne pas l'emprunter.

Si la voie dédiée est peu chargée, par contre, la saturation des autres voies risque d'en compromettre le fonctionnement.

La RATP souhaiterait ainsi connaître les résultats des simulations et savoir si une phase transitoire difficile est envisagée par la Ville.

## 02. Ayants droit de la voie dédiée

Il est mentionné dans le dossier d'information que la Ville de Paris envisage, parmi les ayants droit de la voie dédiée, les transports publics collectifs. Cependant, la liste des transports publics collectifs est limitative puisque seulement:

- ▶ 5 lignes de bus (Roissy bus, Orlybus, N216, N299, N351),
- ▶ les lignes touristiques habilitées par IDFM,
- ▶ les transports scolaires,
- ▶ les transports PMR,
- ▶ les services librement organisés sont envisagés.

Concernant l'usage de la voie dédiée pendant les horaires d'ouverture, la RATP demande à la Ville de Paris la prise en compte des demandes suivantes :

- ▶ **usage de la voie dédiée par tous les véhicules logotypés Groupe RATP en service ou en intervention, nécessaire à l'exploitation du réseau de surface du Groupe RATP :**
  - les bus sans distinction d'indice de ligne y compris les bus en service non commercial sans voyageurs (itinéraires de remisage ou manœuvres de régulation) pour limiter l'impact de la mesure sur l'offre théorique et assurer le service public.
  - les dépanneuses pour les bus du Groupe RATP
- ▶ **usage de la voie dédiée par tous les véhicules de service logotypés Groupe RATP nécessaires aux activités de maintenance et/ou d'intervention d'urgence du Groupe RATP**

Les mainteneurs itinérants du Groupe RATP rencontrent de plus en plus de difficultés à circuler dans Paris et sa banlieue, ce temps perdu dans la circulation automobile ne leur permet pas d'intervenir suffisamment rapidement pour améliorer la disponibilité des équipements et la qualité des espaces au bénéfice des clients voyageurs.

L'organisation du travail des mainteneurs, avec des véhicules disposant de stock, qui interviennent directement sur les sites, les livraisons de matériel sur les lieux d'intervention et l'utilisation de vélos cargo (limités en stock et en rayon d'action) ne sont pas suffisants pour améliorer le temps de production répondant aux besoins des clients et ainsi améliorer significativement la qualité des espaces RATP.

La RATP constate, comme pour les stationnements, de plus en plus de difficultés liées à l'augmentation des temps de parcours dans l'utilisation de ses véhicules de service. Ces derniers sont pour autant essentiels à la réalisation des activités de maintenance dont la grande majorité se fait en recourant à l'utilisation de ces véhicules de service.

Les mainteneurs qui garantissent le bon fonctionnement des transports en commun devraient ainsi pouvoir accéder aux voies de circulation dédiées pour être plus réactifs et efficaces.

- ▶ **usage de la voie dédiée par tous les véhicules logotypés Groupe RATP nécessaires aux activités de sûreté RATP: les véhicules du Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux, les véhicules légers de conduite des interpellés et ceux du recueil social.**
- ▶ **usage de la voie dédiée par tous les véhicules logotypés TOOTBUS (filiale de la RATP de cars touristiques opérant sur Paris et sa banlieue) en service non commercial (sous-entendu, sans voyageurs, uniquement le conducteur à bord) ou en intervention et pas uniquement lorsque ces cars touristiques transportent des voyageurs.**

Par conséquent, du fait du nombre limité de véhicules concernés, une autorisation d'utilisation de la voie dédiée dans les tranches horaires d'ouverture – par tous les véhicules du Groupe RATP en service devrait être acceptée, car elle n'aurait pas d'effet significatif sur le trafic de la voie.

S'agissant des véhicules de maintenance ou d'intervention, une liste des plaques minéralogiques concernée pourra bien évidemment être transmise.



## 03. Limitation de vitesse

### ► Données disponibles.

Aujourd'hui la valeur médiane de la vitesse sur le périphérique varierait entre 30 et 45 km/h aux heures de pointe, selon la Ville, et elle serait d'environ 60 km/h la nuit.

La Ville utilise deux sources principales de données de vitesse, les comptages par boucles et les analyses des données GPS.

Les informations mises en ligne sur le projet du périphérique sont insuffisantes pour que la RATP puisse juger de l'impact qu'aurait une réduction de la vitesse maximale, notamment en début de matinée. La tranche horaire 21h00-7h00 n'est pas renseignée sur les serpents de vitesse moyenne journalière que l'on peut trouver dans les différents documents. Les données les plus représentatives sont sans doute celles du bilan des déplacements 2019, reprises dans le rapport Kisio. La vitesse moyenne d'un jour ouvrable en 2019 n'atteint jamais 45 km/h dans la tranche horaire 7h00-21h00.

La RATP demande à la Ville de préciser les données de vitesse entre 21h00 et 7h00, et plus particulièrement entre 5h00 et 7h00 pour que l'impact de la mesure de réduction de vitesse sur les lignes de la RATP en sortie de centre de bus puisse être estimé.

## 03. Limitation de vitesse

### ► Différentiel de vitesse entre voies

La sécurité invite à abaisser le différentiel entre la voie dédiée et la voie adjacente à une valeur d'au plus 20 km/h. C'est la solution qui a été retenue sur les voies dédiées franciliennes en service. La limitation de vitesse à 50 km/h sur le périphérique pourrait favoriser la réduction du différentiel et accompagner au mieux le projet de voie dédiée.


Le point de vue de la Ville sur cette question intéresse la RATP.


## 03. Limitation de vitesse

### ► Impact sur les temps de parcours de la limitation à 50km/h envisagée

L'impact sur les temps de parcours dû à la limitation de vitesse à 50km/h n'est pas anodin car la RATP a beaucoup de lignes qui empruntent le périphérique en sorties/rentées de centre bus, avec certaines d'entre elles qui font quasiment un ½ tour de périphérique soit un peu plus de 15 kms (comme les lignes 95, 80, 38 par exemple).

La majorité des bus RATP sort avant les heures de pointe et pourrait subir une augmentation d'environ +1min tous les 3kms soit +5min de temps de parcours pour les lignes précitées. Un tel impact potentiel sur le temps de parcours se répercuterait nécessairement sur le temps de travail global et individuel des machinistes receveur avec potentiellement des moyens supplémentaires nécessaires (risque limité, peu probable) et une augmentation du temps de travail supplémentaire (risque probable, mais chiffrable après construction des tableaux de marche).



**GR****UPE**  
**RATP**