



Séminaire Régional  
sur **les Déplacements  
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : **UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

*22 & 23 janvier 2008, Skhirat, Maroc*

# LE MOBILIEN : UN NOUVEAU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC PARISIEN

*Daniel GARAUD, Ingénieur en Chef Mairie de Paris*

- **Le cadre institutionnel**
- **Le Mobilien : définition et mise en œuvre**
- **Un processus de concertation**
- **Bilan et perspectives**



Présentation du 23 janvier 2008, Maroc





## → Cadre réglementaire

- 30/12/1982 Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), pour rationaliser l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Elle crée les plans de déplacements urbains (PDU)
- 30/12/1996 La LOTI modifiée, crée obligation de PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- 30/12/1996 Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), elle fait, des PDU, des outils de lutte contre la pollution atmosphérique
- 15/12/2000 Le PDU d'île de France est arrêté.  
Le PDU d'île de France définit les principes d'organisation des transports de personnes, de marchandises, de la circulation et du stationnement.  
Il crée un réseau de bus structurant dans la région d'Ile-de-France :  
**le Mobilien.**  
Il est actuellement en cours de révision
- 2004 Loi Libertés et responsabilités locales (PLD).
- 12/02/2007 Le Plan de Déplacements de Paris est arrêté.



**Des objectifs ambitieux :** améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances liées aux transports

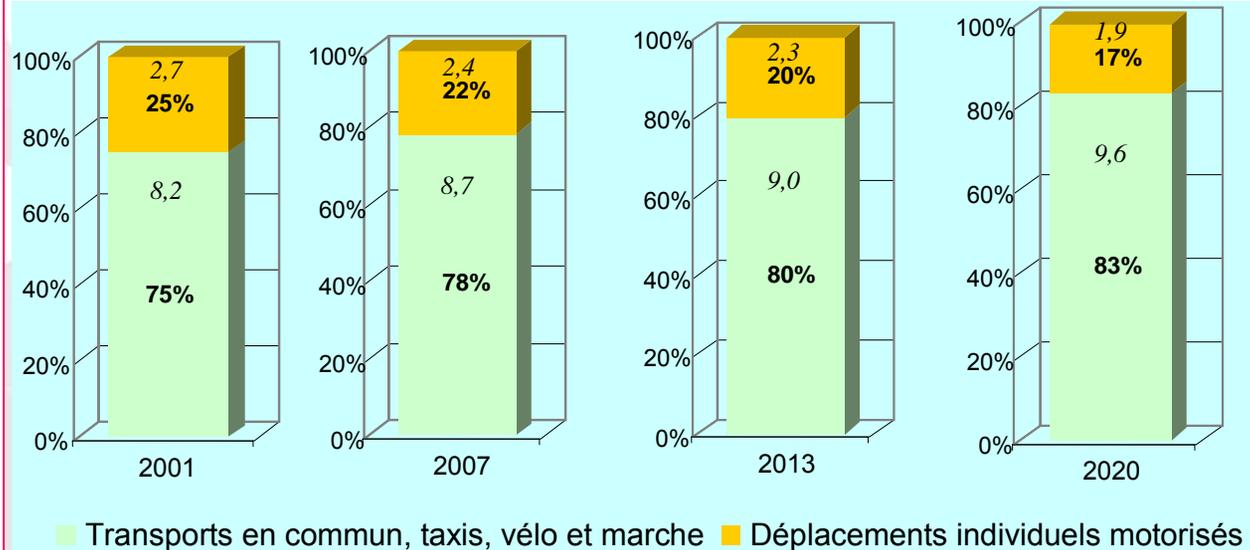
## En termes de gaz à effet de serre :

- **en 2013 : Réduire de 25% les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux circulations par rapport à 2001**
- **en 2020 : Réduire de 60% les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux circulations par rapport à 2001**

## → Le Plan de Déplacements de Paris

Dans une perspective d'accroissement de la mobilité globale,

Grâce à un plus grand recours à des pratiques de déplacements durables



## → Le Plan de Déplacements de Paris

**Partager l'espace public pour que chaque mode trouve sa place**

**Aménagements des grandes pénétrantes et des portes : les « espaces civilisés »**



## → Le Plan de Déplacements de Paris

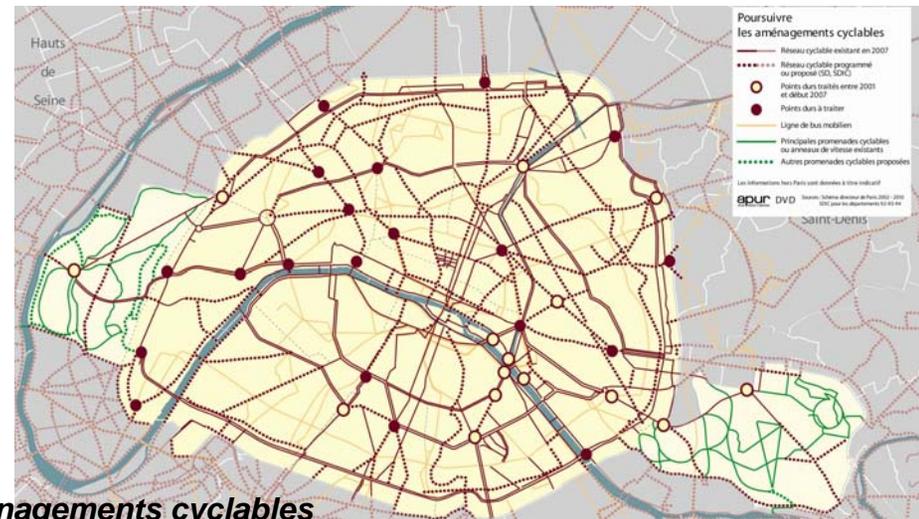
**Diversifier l'offre de déplacements**

**Faciliter les cheminements piétons**

**Développer le réseau cyclable : 500 km en 2010**

**Développer l'autopartage**

**Développer les services aux cyclistes**



*Aménagements cyclables*

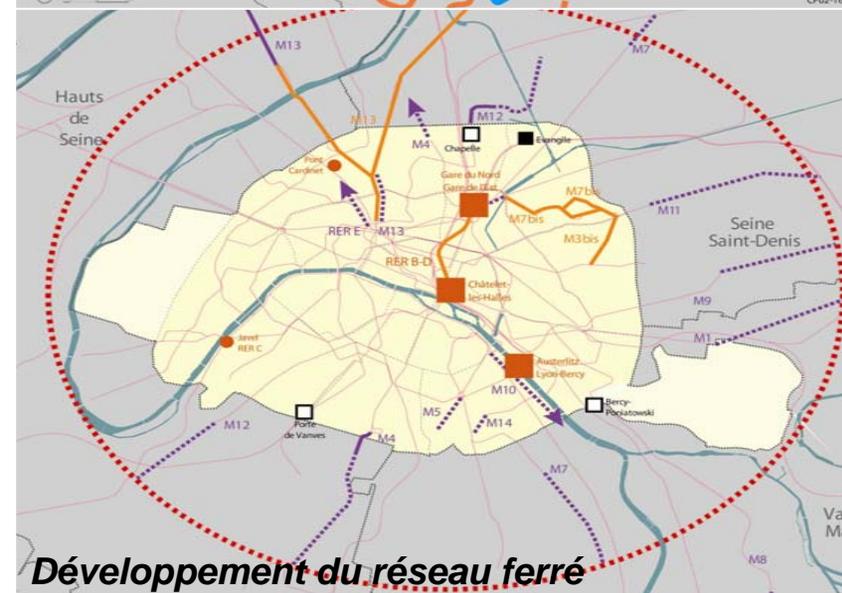
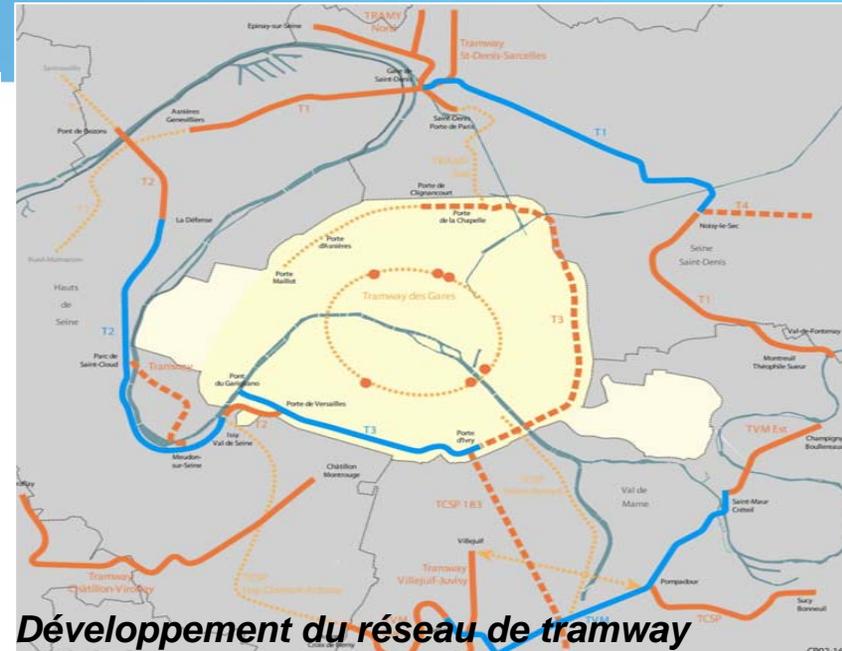
**Développer l'offre de transports publics**

**Étendre et mailler le réseau ferré, Paris-Banlieue et Banlieue-Banlieue**

**Développer l'offre de surface**

**Améliorer la qualité de service** (*fréquence, accessibilité, confort, information...*)

**Assurer l'intermodalité** (*information partagée entre opérateurs, tarification intégrée, rabattement sur les gares, échanges facilités dans les pôles existants, création de nouveaux pôles de transports*)



## → Définition et mise en œuvre



Séminaire Régional  
sur **les Déplacements  
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

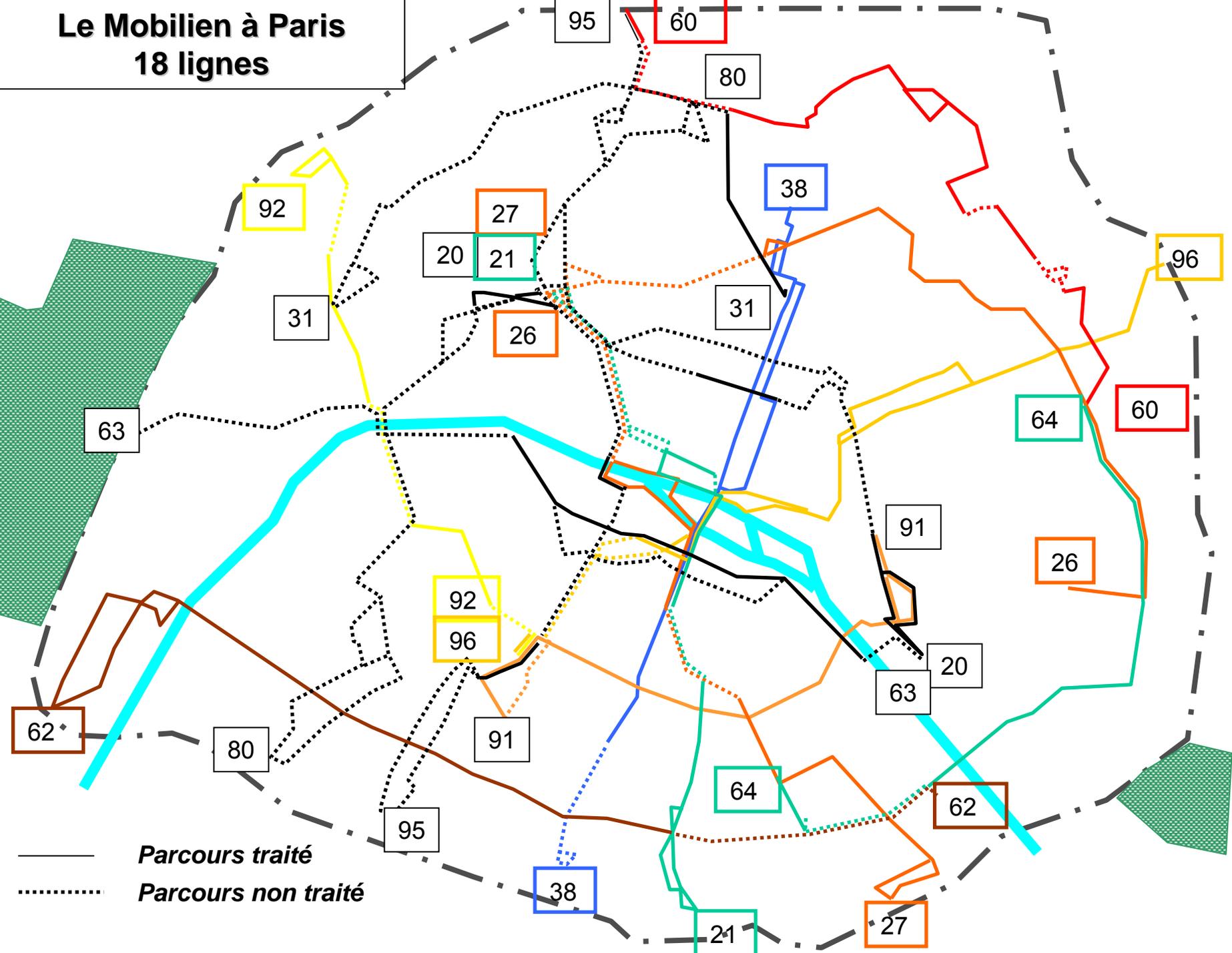
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : **UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

## STIF : autorité organisatrice des transports en Ile-de-France



- Il comprend la Région, les 8 départements franciliens, un représentant des collectivités locales et un représentant du monde économique
- La présidence revient à la Région
- **Budget de 4,134 milliards d'euros**
- **Les ressources**
  - ⇒ **Entreprises 70%**
  - ⇒ **Région + départements 25%**
  - ⇒ **Autres 5 %**

# Le Mobilien à Paris 18 lignes



## → Les objectifs

✓ **SERVICE**

*assuré 7 jours sur 7, de 6h à 0h30*

✓ **VITESSE**

*augmentée de 20% à Paris*

✓ **FREQUENCE**

*au moins un départ toutes les 10 minutes (en journée)*

✓ **REGULARITE**

*un temps de parcours fiable*

✓ **ACCESSIBILITE**

*pour les personnes à mobilité réduite*

✓ **INFORMATION**

*système d'information en ligne à l'intérieur des bus et aux points d'arrêt*



## → Les outils



© RATP - DUMAX Gérard

1970304 - 19/12/2000

Information dans les abris du temps d'attente, et dans les bus des temps de parcours

Accessibilité aux usagers en fauteuil roulant et personnes à mobilité réduite



© RATP - MARGUERITE Bruno

245114 - 25/07/2000

## → Les aménagements

Les objectifs des aménagements visent à résoudre les difficultés de circulation des bus d'une ligne sur l'ensemble de son parcours :

- En créant des sites propres
- En adaptant le parcours des bus
- En modifiant le plan de circulation
- En agissant sur la géométrie ou le fonctionnement des carrefours et de la signalisation lumineuse tricolore



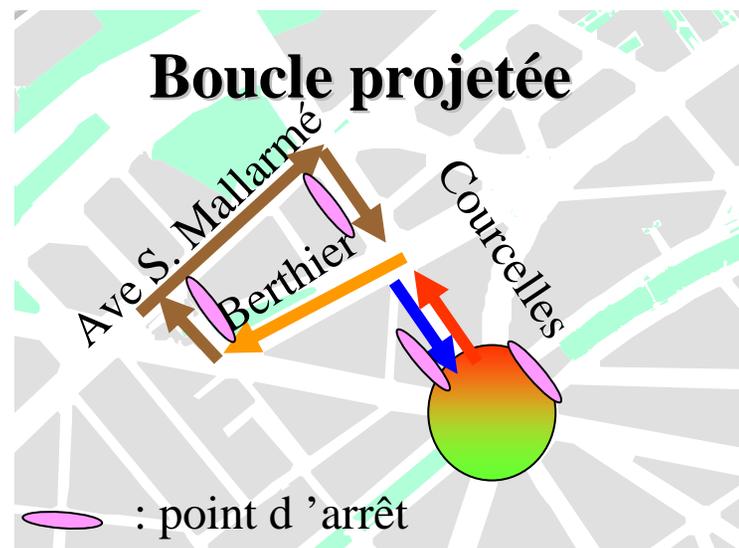
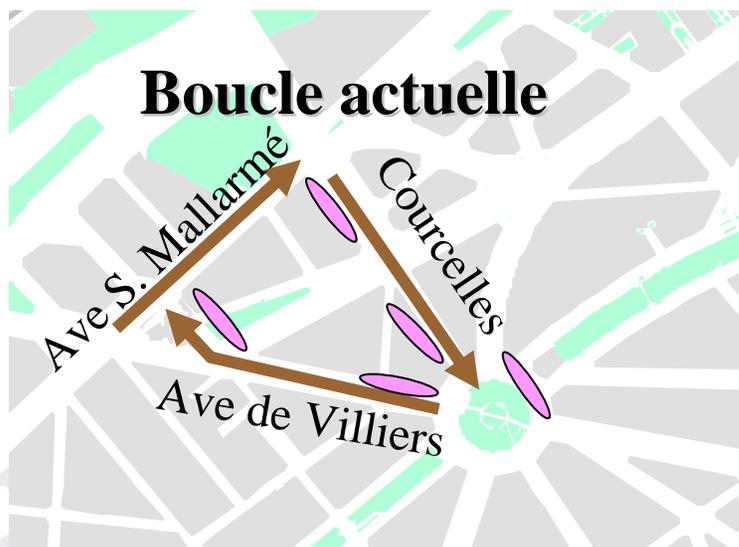
## → Les outils



Organisation du stationnement et des livraisons



## → Ligne 92 : place du Maréchal Juin, rue de Courcelles



Modifications de parcours

Équipement en feux tricolores d'un carrefour

## → Les outils

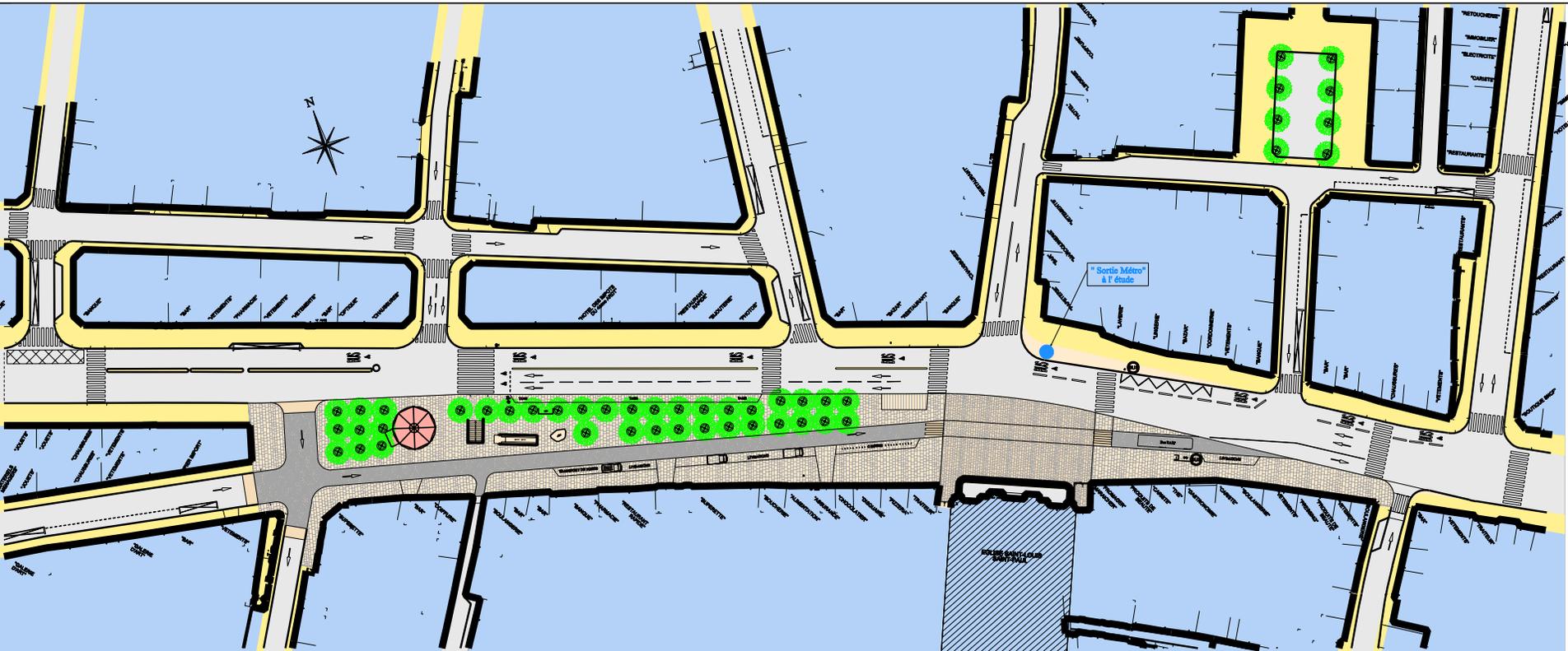
Réaménagement de carrefour



Neutralisation de la circulation générale



# Terre plein St Paul - Plan État projeté



2008

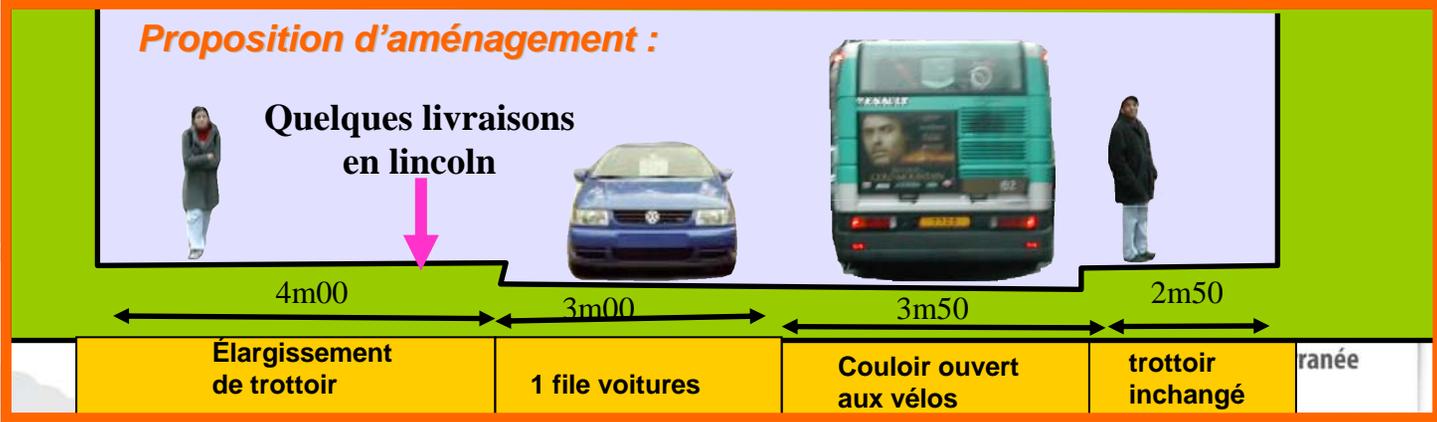


Séminaire Régional  
sur les Déplacements  
Urbains en Méditerranée

Sous le thème  
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

# Rue de Turenne

Sens unique avec couloir bus peinture à contre sens





## → Un processus de concertation

**Chaque projet de ligne est soumis à la Commission extra municipale des déplacements (CEMD) à trois reprises :**

- ✓ **N°1 : validation du diagnostic,**
- ✓ **N°2 : choix d'un parti d'aménagement,**
- ✓ **N°3 : approbation du contrat d'axe.**

**La CEMD réunit les élus des arrondissements concernés, le STIF, la préfecture de police, la région d'Ile-de-France, les associations d'usagers de transport, des syndicats de taxis des représentants des personnes à mobilité réduite, la CCIP, des associations de cyclistes...**

**Au cours de la vie d'un projet des réunions de concertation sont organisées:**

- ✓ **réunions publiques**
- ✓ **conseils de quartier**



## → Faire partager un diagnostic



Séminaire Régional  
sur **les Déplacements  
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

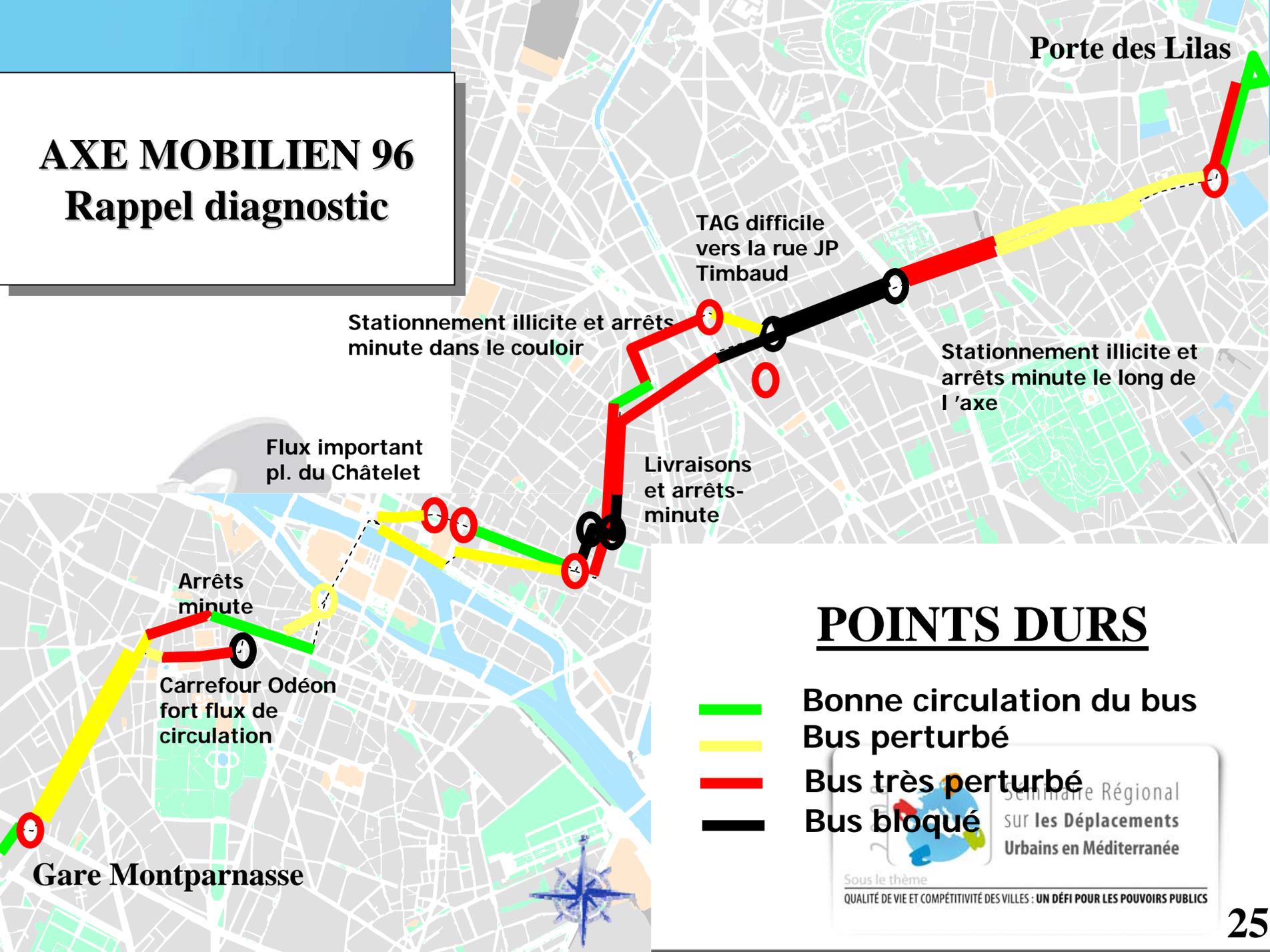
## → Diagnostic de la ligne 96

- 22000 voyages quotidiens
- Vitesse moyenne sur la ligne : entre 9 et 10 km/h mais une amplitude entre 7 et 15 km/h
- Une forte irrégularité à l'origine de fréquences non respectées
- Des missions partielles en soirée entre la porte des Lilas et la place du Châtelet



# AXE MOBILIEN 96

## Rappel diagnostic



Flux important  
pl. du Châtelet

Arrêts  
minute

Carrefour Odéon  
fort flux de  
circulation

Gare Montparnasse

Stationnement illicite et arrêts  
minute dans le couloir

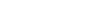
TAG difficile  
vers la rue JP  
Timbaud

Livraisons  
et arrêts-  
minute

Stationnement illicite et  
arrêts minute le long de  
l'axe

Porte des Lilas

## POINTS DURS

-  Bonne circulation du bus
-  Bus perturbé
-  Bus très perturbé
-  Bus bloqué

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Séminaire Régional  
SUR les Déplacements  
Urbains en Méditerranée

## Du diagnostic aux solutions



Séminaire Régional  
sur **les Déplacements  
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

## → Choisir un projet

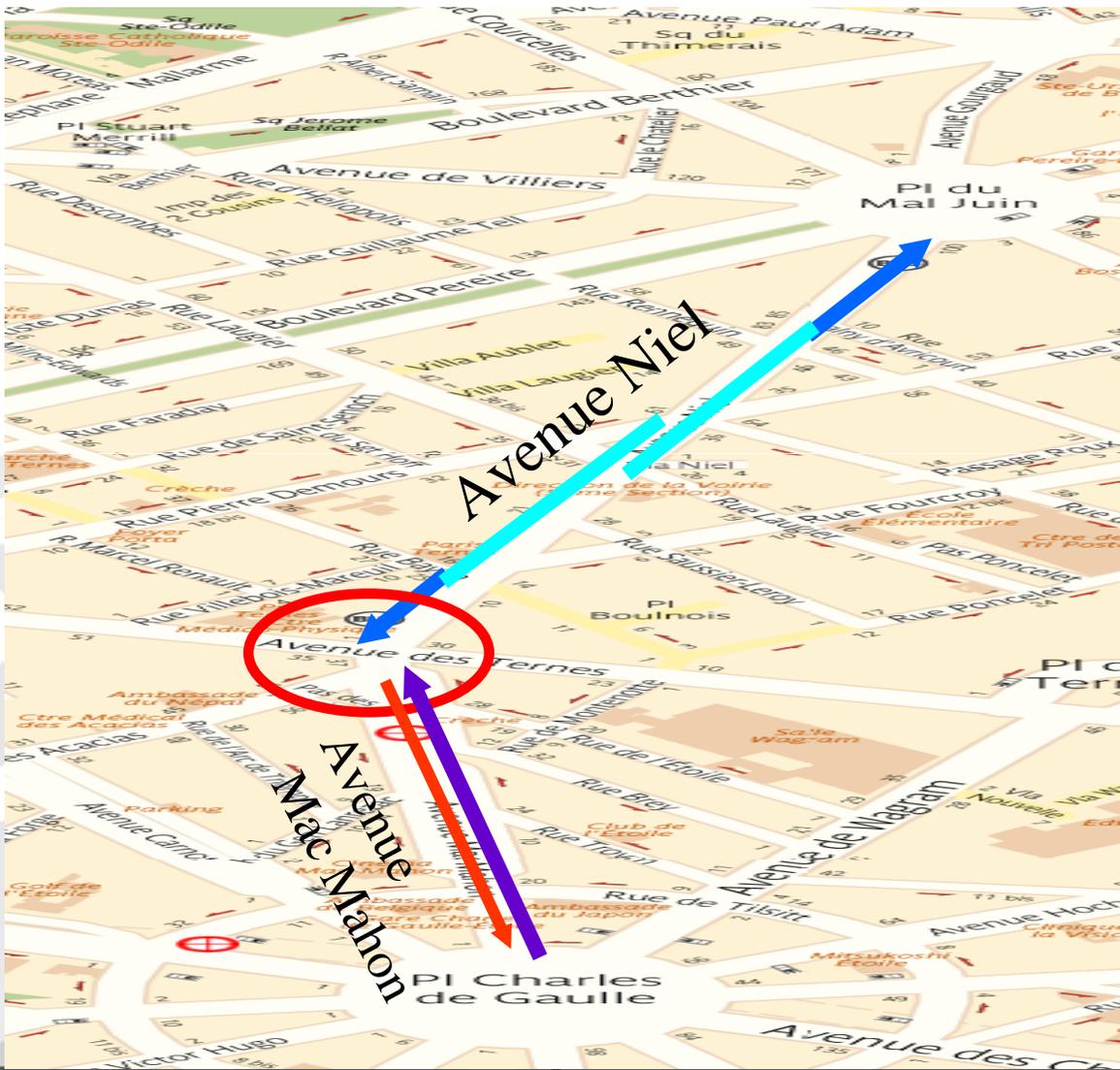


Séminaire Régional  
sur **les Déplacements  
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : **UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

# Avenue Niel et Avenue Mac Mahon



-  Couloir protégé
-  Couloir marqué
-  Sécurisation des traversées piétonnes
-  Mise à sens unique
-  Couloir à contre sens



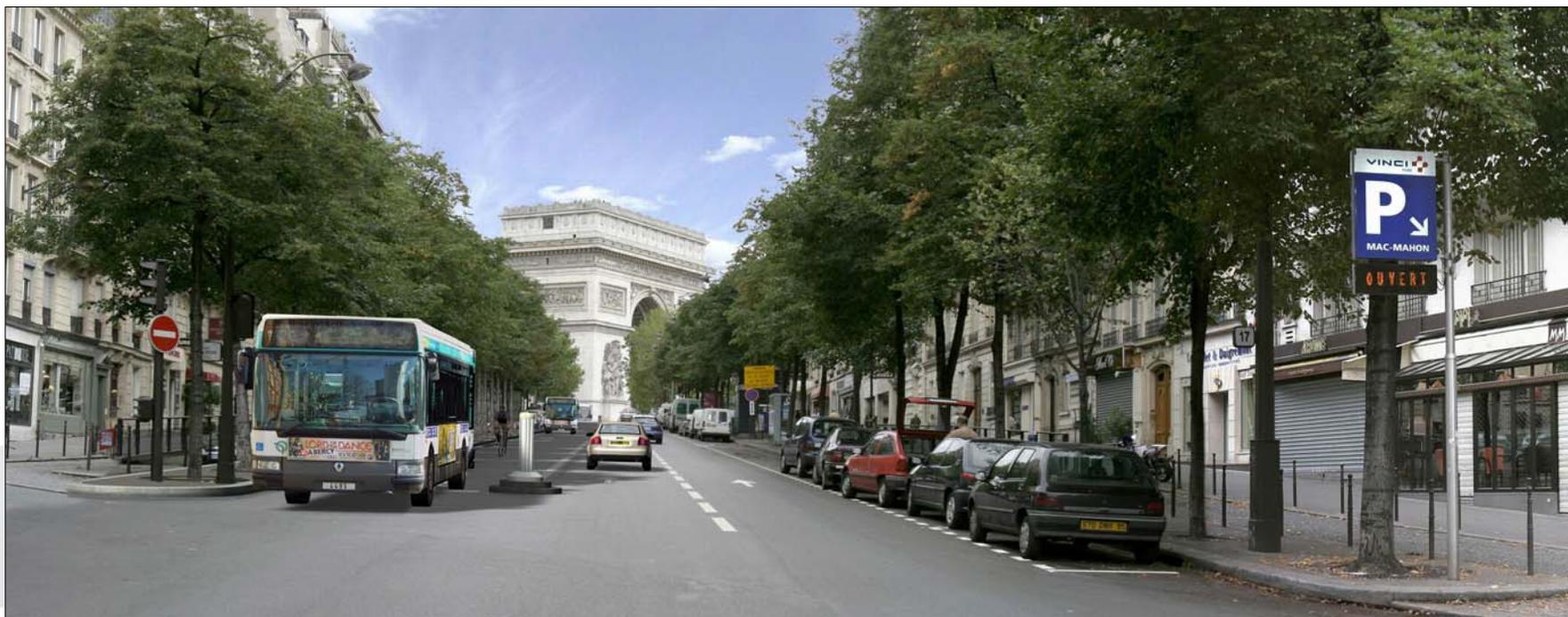
Séminaire Régional  
sur les Déplacements  
Urbanis en Méditerranée

Les couloirs sont ouverts aux vélos

Sous thème  
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

## Avenue Mac Mahon

## Mise à sens unique vers la place Charles de Gaulle



- Couloir bus à contre sens ouvert aux vélos en direction de l'avenue Niel
- Report de la file de stationnement existante côté impair et inversion du sens de la contre allée côté pair.

La population est sollicitée: mini référendum, questionnaire.

Exemples : ligne 27 Rue de Patay, Ligne 96 Oberkampf, Jean-Pierre Timbaud, ligne 60 rue Pelleport.

L' élu intervient dans le choix au nom de ses administrés.  
Exemple: ligne 92 Niel Mac Mahon

Les considérations locales sont intégrées.

Exemple : Ménilmontant-Saint-Fargeau

Le Mobilien rejoint la volonté d'un projet local:

Le terre-plein Saint-Paul, le parvis de la Maison des Métallos.

La commande change alors de tonalité.



BUS



SAUF VELO



SAUF VELO



BUS

San Sebastián

VERE

REYNAL



SAUF VELO

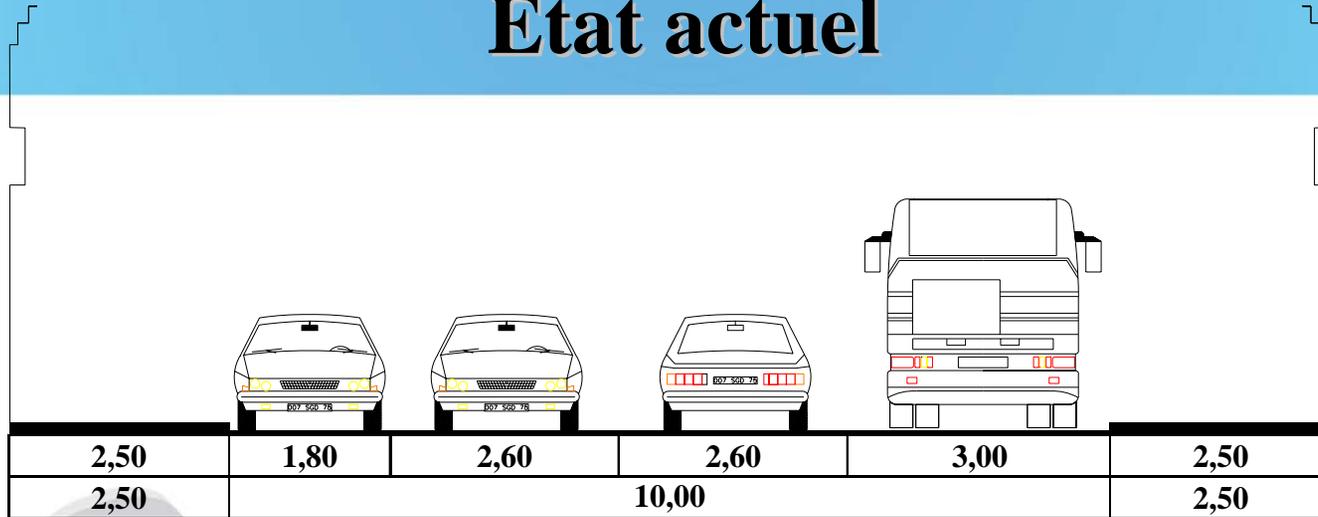


BUS



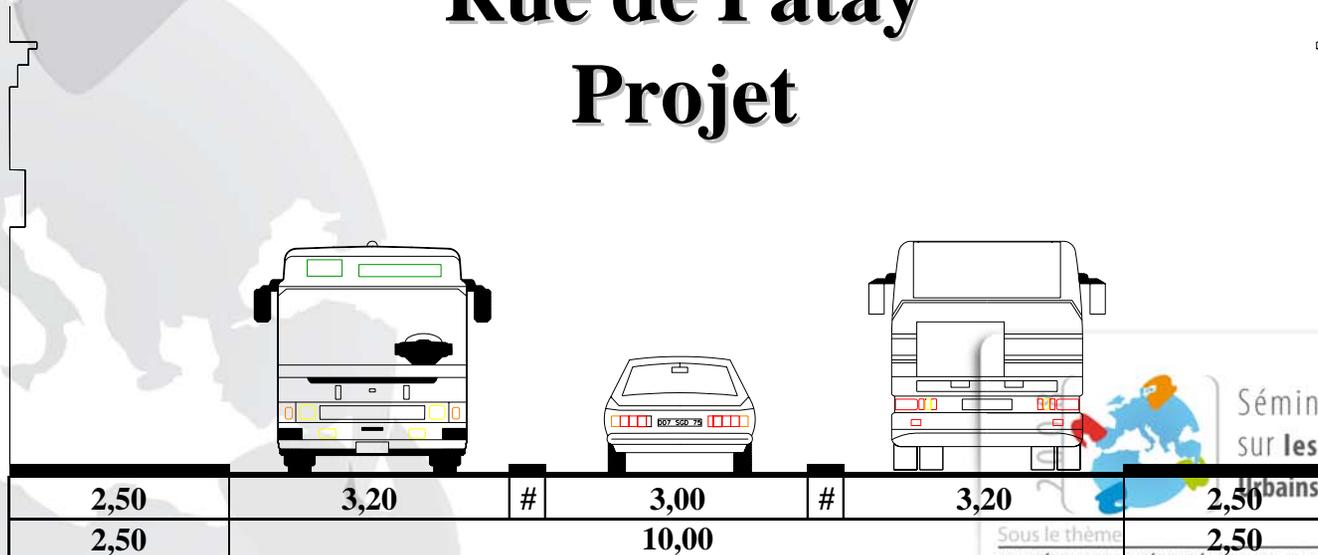
# Rue de Patay

## Etat actuel



# Rue de Patay

## Projet



## → Calendrier ligne 96

- Passage au conseil de Paris de février 2006
- Demande de subventions : février 2006
- Début de travaux : Juin 2006
- Fin de travaux : Avril 2007
- Parvis de la maison des métallos : été 2007



## → Bilan et perspectives

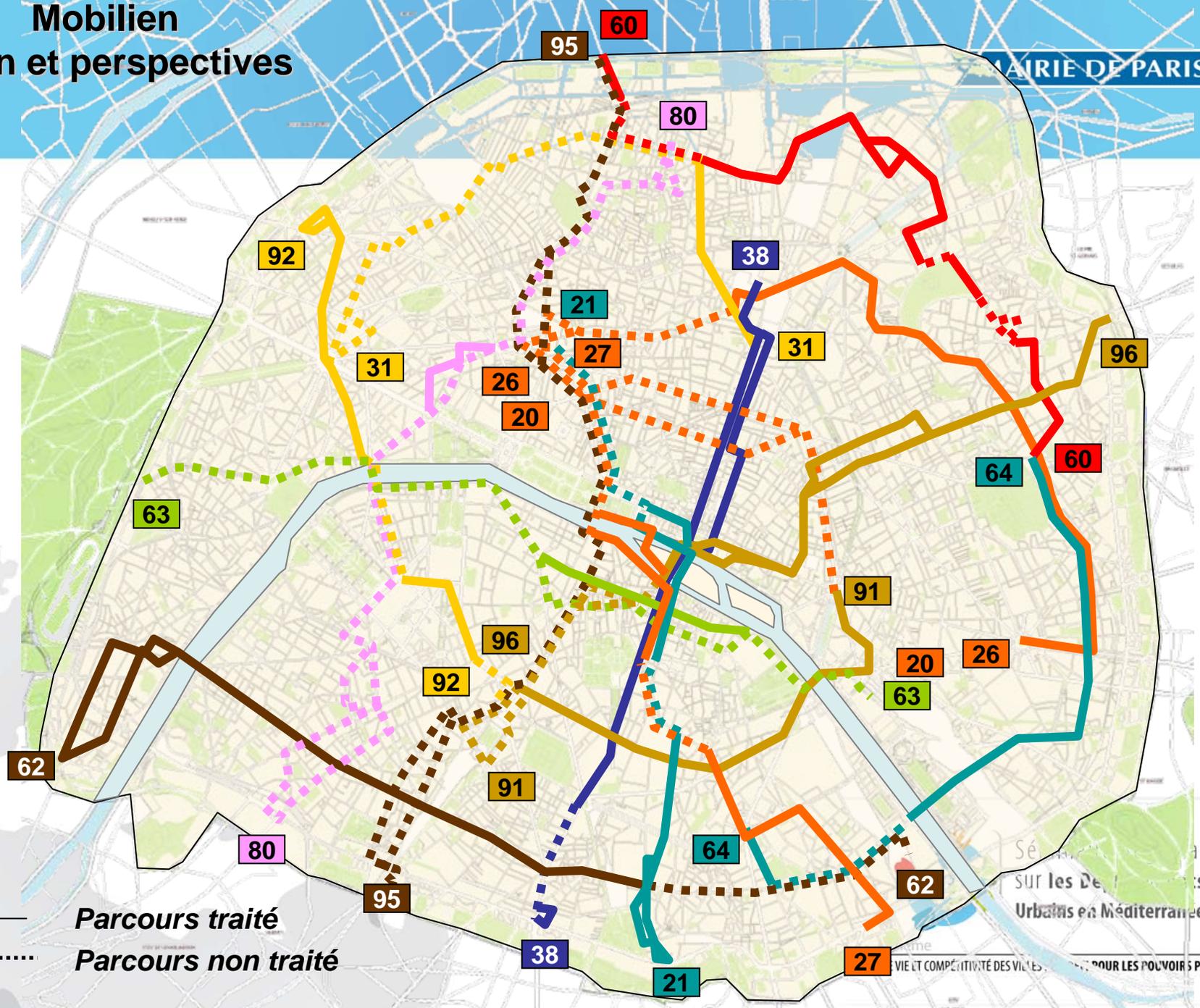


Séminaire Régional  
sur **les Déplacements  
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : **UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

# Mobilien Bilan et perspectives



**Parcours traité**

**Parcours non traité**

Séminaire  
SUR les Déplacements  
Urbains en Méditerranée

Rappel des Objectifs : Augmenter la vitesse de 20% et améliorer la régularité

Résultats obtenus :

Gains de vitesse

96 +16%

91 +3%

27 +5%

38 +9%

60 +8%

Gains de régularité

38 +20%

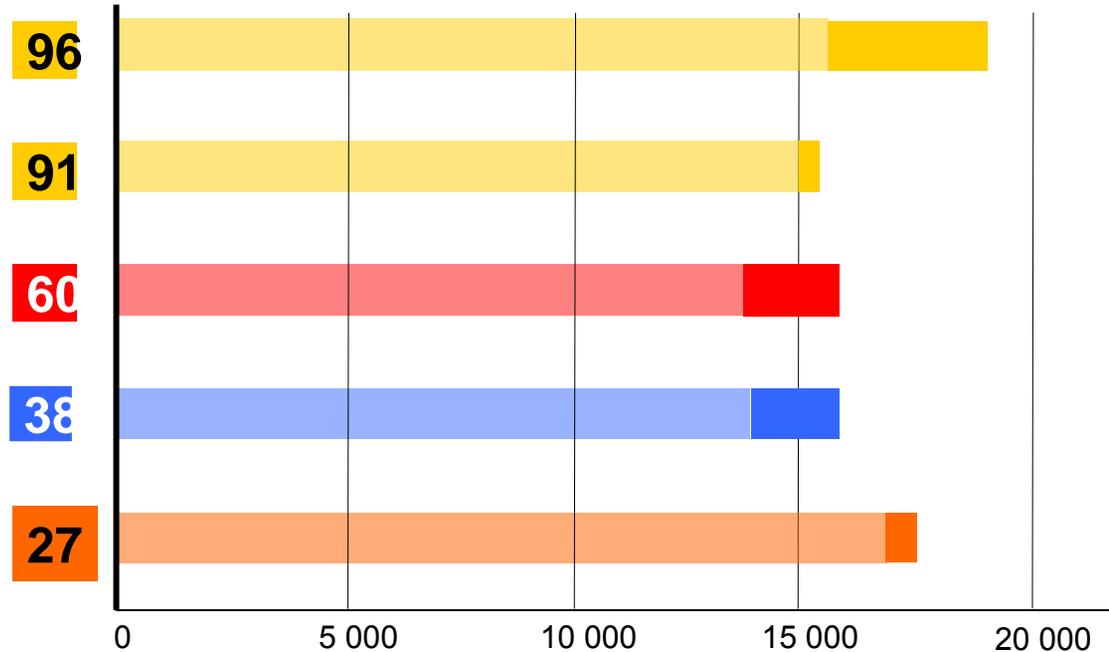
60 +8%

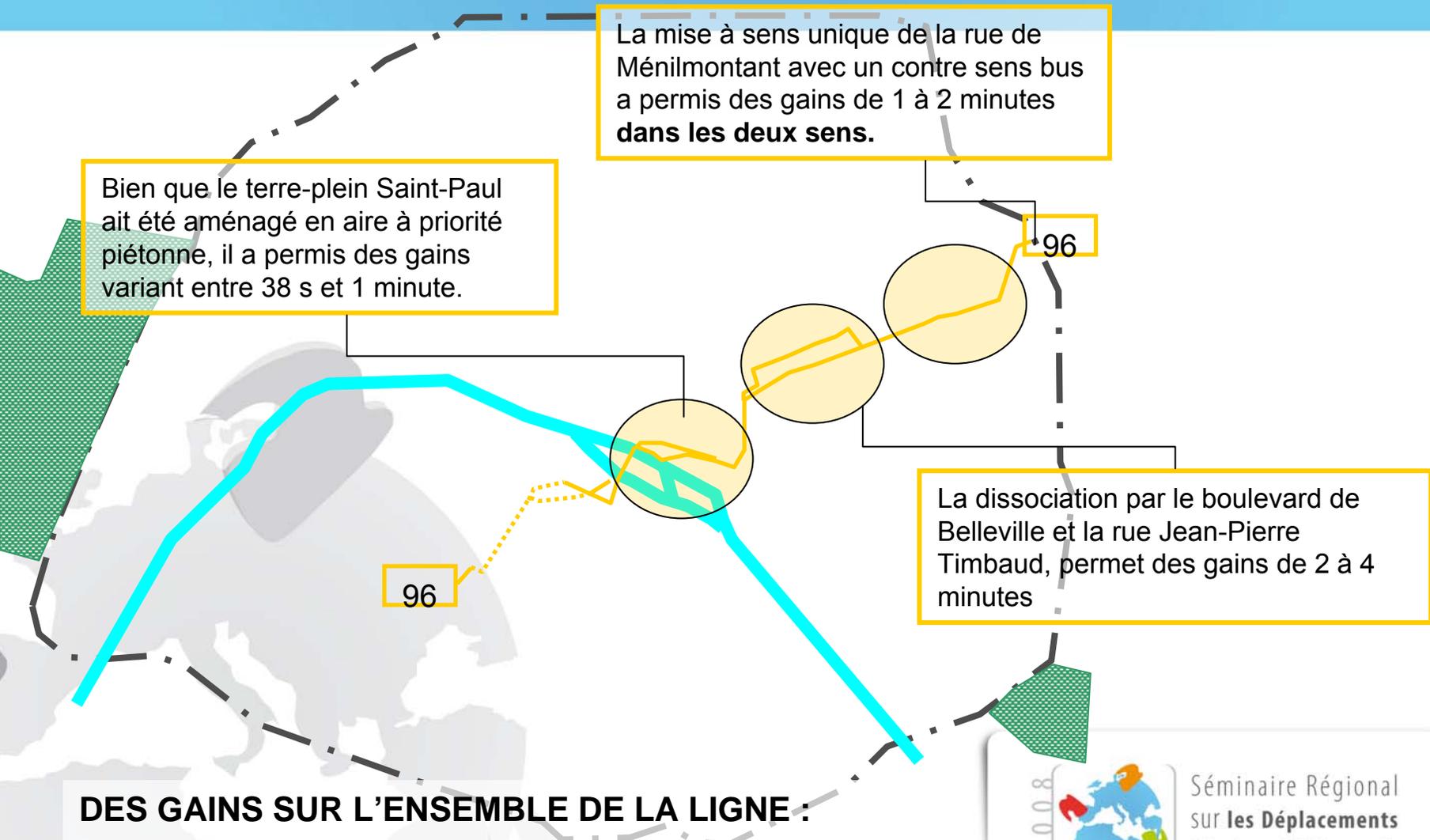
91 +42%

92 +70%

96 +54%

Kilomètres supplémentaires parcourus par semaine





**DES GAINS SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE :**

- En moyenne de **10mn** le matin sur un trajet aller et retour, par rapport à 2002.

2008  Séminaire Régional  
sur les Déplacements  
Urbains en Méditerranée

Sous le thème  
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Les aménagements Mobilien établissent un itinéraire Nord/Sud pour le réseau cyclable

Les Mobilien 91 et 92 permettent d'établir une liaison cyclable dans les deux sens sur cette rocade

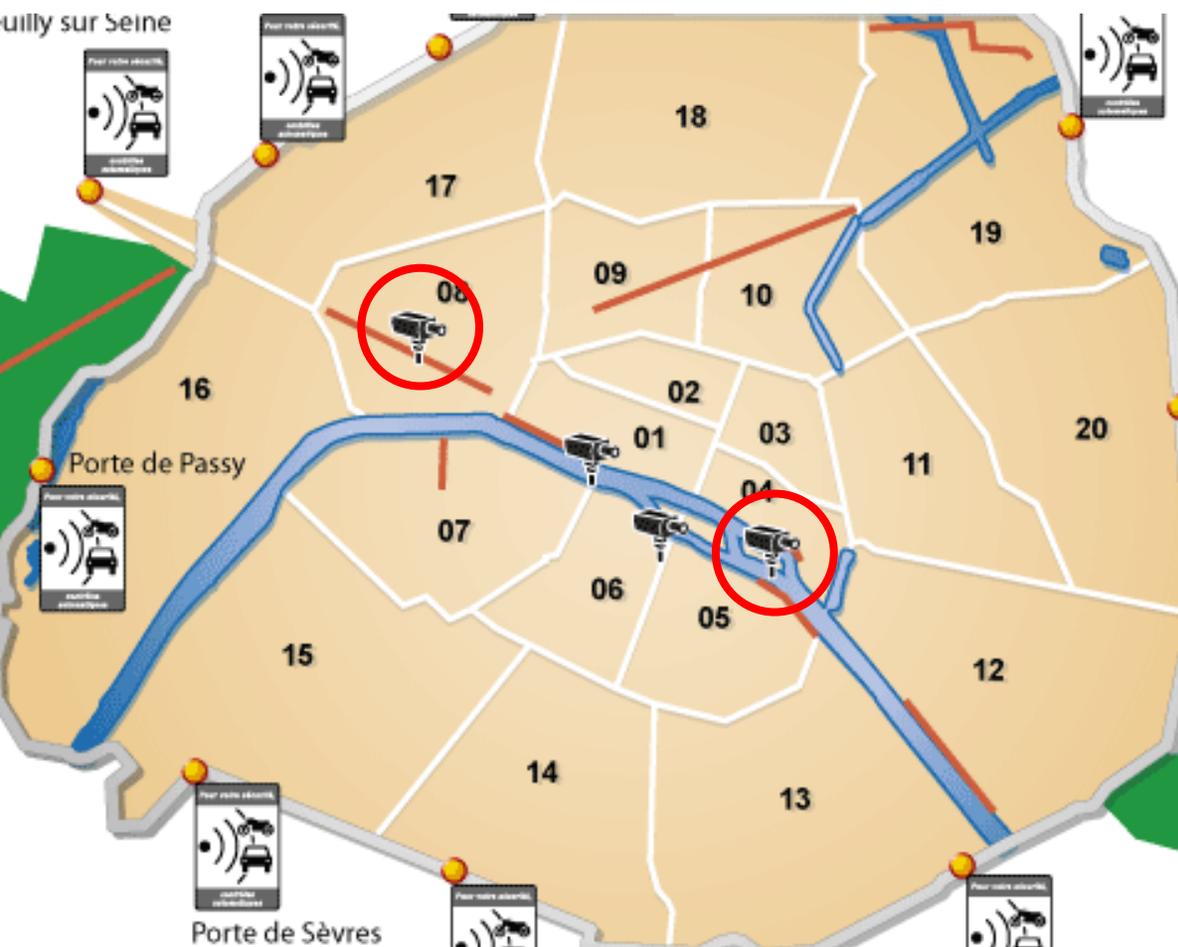
L'aménagement de la piste cyclable de la ligne 96 relie deux itinéraires existants

-  Itinéraires cyclables Préexistant sur les lignes Mobilien
-  Vélos dans couloirs bus protégés
-  Vélos dans couloirs bus peinture
-  Vélos dans couloirs bus à contre sens
-  Pistes cyclables créées



Séminaire Méditerranéen  
des Déplacements  
Urbains en Méditerranée

Sous le thème  
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS



### 1 la préfecture de police.

Les couloirs protégés devaient éviter circulation et arrêts pour pallier la défaillance de verbalisation. Nombre d'arrêt s'effectuent encore dans ces couloirs conduisant les bus à en sortir.

### 2 La RATP.

Elle intervient sporadiquement en verbalisant les arrêts dans les couloirs.

### 3 Les caméras de vidéo surveillance.

Quatre caméras existent aujourd'hui. 25000 verbalisations en 2006.

Les caméras Pont de Sully et rond Point des Champs Elysées ont été débranchées en mai 2007. Le système s'est dégradé, si bien qu'en 2007 on tombe à 400 verbalisations.

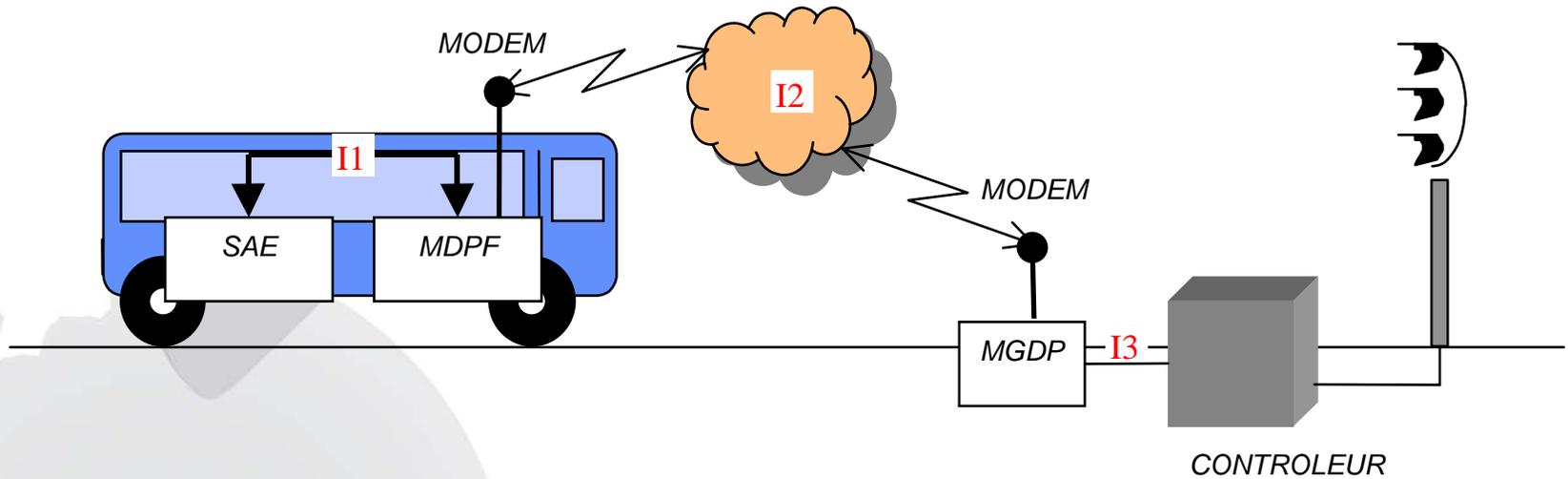
Une étude de faisabilité est en cours pour définir les nouveaux sites à équiper.

# COULOIRS DE BUS A PARIS AU 31/12/06

- Dans le sens de circulation →
- À contresens →
- Site propre →
- Site propre bidirectionnel →
- Espace à priorité piétonne ▶
- Tramway T3 →



# Priorité bus : description du Système



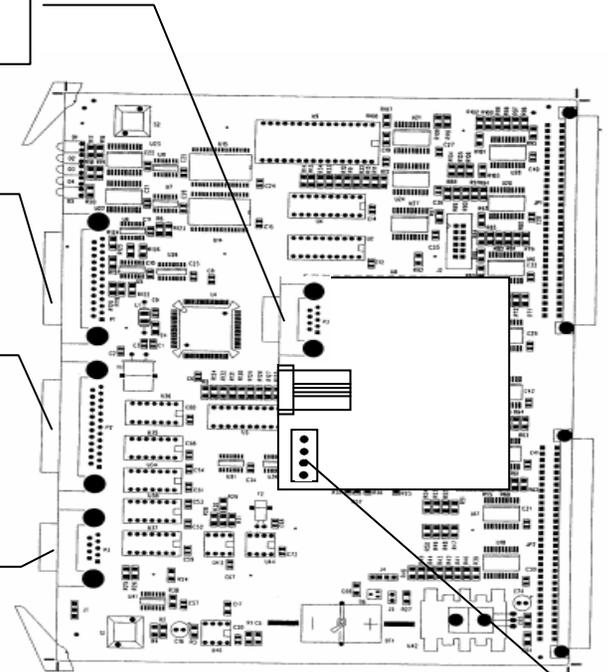


Port série DB 9 points RS 232  
pour liaison DIASER

Port série DB 25 points RS 232  
pour liaison PC SWING

Port série DB 25 points pour  
liaison DIASER RS 232  
Destiné à certaines fonctions  
DIASER (Modem Radio pour  
fonction MGDG)

Port série DB 9 points RS 232  
pour liaison DIASER



Port (HE10 mini) RS 485 pour  
liaison longue distance

Module de Gestion de la  
Priorité (MGDP)

Contrôleur compatible  
priorité et SURE

# Priorité bus : Ligne 26

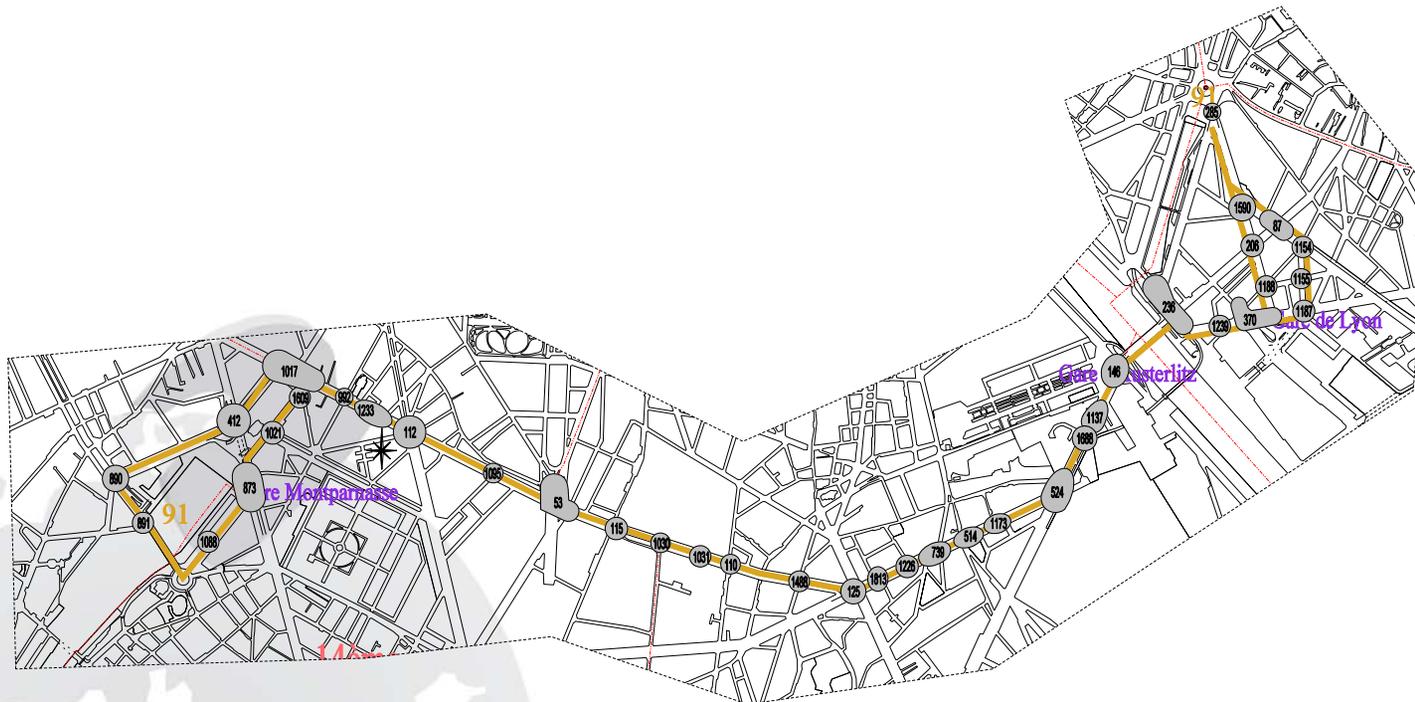


47 carrefours, 11 millions de voyageurs / an :

- Gains de temps : de 5 à 6 %



# Priorité bus : Ligne 91



30 carrefours, 10 millions de voyageurs / an :

- Gain de temps: de 3 à 4 %



# Priorité bus : Ligne 96



60 carrefours, 7 millions de voyageurs / an:

-En cours d'équipement, prévisions de gain de 7 à 8 %

Séminaire Régional  
sur les Déplacements  
Urbains en Méditerranée