

PROTOCOLE POUR L'AMELIORATION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DU RESEAU BUS PARISIEN

Ville de Paris / Ile de France Mobilités / RATP



Parties

Ville de Paris

La Ville de Paris est gestionnaire de la voirie parisienne et aménageur de l'espace public

Ile de France Mobilités

Autorité Organisatrice des mobilités en Île-de-France, ci-après désignée « IDFM »

RATP

Opérateur du réseau de transport

Préambule

Malgré une restructuration du réseau bus Paris en 2019 et ses 15% de kilomètres commerciaux supplémentaires, la fréquentation du bus parisien a chuté de 29% entre 2019 et 2023.

Cela peut en partie s'expliquer par les différentes crises rencontrées depuis 2020 (Covid, pénurie d'effectif, ajustement de l'offre,...) qui ont fortement impacté le mode bus et engendré des modifications d'habitudes de transports, le développement de nouvelles pratiques (concurrence de nouveaux moyens de mobilité principalement sur les courts trajets comme le vélo ou la marche à pied) mais aussi par une altération de la qualité du service due aux perturbations sur la voirie (travaux de concessionnaires, de requalification de l'espace public, manifestations, etc...) qui entraînent des déviations de plus ou moins longue durée, de l'irrégularité et donc des conditions de voyages dégradées.

Dans ces circonstances, les Parties s'engagent par le présent protocole à analyser les difficultés et mettre en œuvre des solutions d'amélioration de la performance du réseau de bus Paris pour endiguer la perte de voyageurs et lui rendre son attractivité. Ces solutions devront s'intégrer dans le partage équilibré de l'espace public entre tous les usagers du quotidien.

En complément, les Parties s'engagent à partager les bonnes pratiques d'aménagements concourant à améliorer la performance du bus.

ARTICLE 1 – OBJET DU PROTOCOLE

Ce protocole a pour objet de promouvoir un échange d'informations et d'analyses entre les trois Parties et de mettre en place des actions en vue d'améliorer la performance et l'attractivité du réseau bus parisien.

Dans ce cadre, il organise les relations et décrit les actions et engagements des trois Parties.

ARTICLE 2 – DUREE DU PROTOCOLE

Le présent protocole est conclu jusqu'à prise d'effet de la dernière délégation de service public exploitant des lignes parisiennes. Sur décision d'Île-de-France Mobilités, son format pourra évoluer pour inclure les titulaires d'un contrat de service public couvrant des lignes parisiennes.

ARTICLE 3 – INSTANCES DE GOUVERNANCE

Un comité stratégique est mis en place et organisé alternativement par les Parties. Il se réunit trimestriellement pour assurer le suivi du protocole avec notamment le suivi de la réalisation des actions nécessaires à l'amélioration de la performance du réseau bus.

Un compte-rendu sera rédigé par l'organisateur à l'issue de chaque comité stratégique et transmis à l'ensemble des membres afin d'évaluer l'évolution des améliorations et les points demeurant encore problématiques.

Pour réaliser un travail continu et préparer les comités stratégiques, les Parties se réuniront lors :

- Des comités techniques aménagements organisés trimestriellement par IDFM ;
- Des réunions spécifiques organisées par la Ville de Paris sur les aménagements les plus impactant pour le bus ;
- Des comités points durs organisés trimestriellement en alternance des comités aménagements par la Ville de Paris ;
- De réunions préparatoires au Comité stratégique pour préparer l'ordre du jour planifié par l'organisateur.

ARTICLE 4 – PARTAGE DES CONNAISSANCES SUR LE FONCTIONNEMENT ET L'USAGE DU RESEAU

Afin de partager les connaissances sur le fonctionnement et l'usage du réseau bus parisien, un suivi trimestriel et/ou annuel selon les indicateurs est mis en place. Ce suivi sera présenté lors des comités stratégiques. Ainsi :

La RATP partagera à chaque comité stratégique les indicateurs suivants :

- Vitesses des bus, régularité ;
- Production (aléas internes et externes) ;
- Trafic voyageurs ;
- Un état des lieux du programme bus 2025 sera réalisé semestriellement.

La Ville de Paris partagera annuellement les indicateurs suivants :

- Objectivation des suppressions/créations de couloirs de bus depuis 2020 : les indicateurs mesurés seront les créations et suppressions « brutes » réalisées dans l'année à savoir tout aménagement existant supprimé sans être compensé et tout nouvel aménagement créé n'ayant pas fait l'objet d'une réaffectation ;
- Evolution de la vitesse de la circulation générale ;
- Etat des lieux des campagnes de verbalisation et vidéo verbalisation : les indicateurs mesurés comprendront le nombre de contraventions dressées par mois, type (circulation sur les voies bus, stationnement gênant (ou arrêt) dans les voies bus, stationnement gênant (ou arrêt) sur un arrêt de bus sur l'ensemble du territoire parisien.

IDFM partagera :

- A la signature du présent protocole, les résultats de l'étude qualitative (accompagnée d'un volet quantitatif) réalisée en 2023 pour définir les profils d'usagers et de non-usagers du bus à Paris ainsi que leurs attentes, dans le but d'identifier des leviers permettant d'améliorer la fréquentation du réseau ;
- Les études réalisées sur la base de ses propres indicateurs issus notamment de l'analyse des données du Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) ;
- La doctrine sur les aménagements bus contenue dans le guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers dont la dernière mise à jour date de début 2024.

En parallèle, l'ensemble des Parties s'engage à partager les éléments de benchmark en tant que de besoin de l'attractivité du réseau de bus dans d'autres villes européennes.

Afin de compléter et mettre à jour les indicateurs décrits ci-dessus, la RATP s'engage à produire :

- un retour sur expérience à 6 mois/1 an sur les aménagements et/ou les dispositifs (Zone à Trafic Limité par exemple) identifiés comme les plus impactants pour le réseau de bus (bilan de la performance avant/après), ainsi que sur ceux qui s'avèreraient bénéfiques à l'exploitation des lignes parisiennes mais aussi ceux qui fonctionnent et qu'il serait donc intéressant de développer. Les indicateurs mesurés seront notamment le temps moyen de traversée de la place ou du carrefour concernés (avant/après), la vitesse commerciale sur les tronçons concernés (avant/après), l'impact sur le temps de parcours de la ligne et sur

sa régularité. Le format de ce retour d'expérience devra être défini au préalable avec Île-de-France Mobilités.

Dans ce cadre, un premier bilan sera réalisé d'une part sur la voie réservée de la rue Rivoli (entre septembre 2019 et septembre 2023) et d'autre part sur la Place et la rue de Clichy. De nouveaux bilans seront effectués au fur et à mesure de la livraison des projets préalablement identifiés par l'ensemble des Parties. Ces retours d'expérience seront à mettre en perspective avec l'exploitation de la ligne dans son ensemble ;

- un bilan de la Restructuration du Réseau Bus Paris de 2019, notamment en termes de fonctionnement des lignes et de leur fréquentation, et d'identification de l'impact de la crise sanitaire sur la fréquentation et l'exploitation du réseau bus (offre produite et sur les vitesses commerciales). Ce travail s'attachera à identifier précisément les raisons internes à la RATP (RH, matériel...) et les raisons externes (voirie parisienne, incidence tiers : non-respect des aménagements).

ARTICLE 5 – ACTIONS POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DU MODE BUS DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS PORTÉS PAR LA VILLE DE PARIS

La Ville de Paris s'engage à présenter à RATP et IDFM ses projets d'aménagements impactant le bus. Dans le cadre de ses projets, la Ville de Paris s'engage à respecter les prescriptions d'aménagement d'IDFM dans la limite de leur faisabilité technique. Pour ce faire, plusieurs jalons sont définis :

- Les comités Techniques Aménagements : lors de ces comités organisés trimestriellement par IDFM, la Ville de Paris réalise un état des lieux des aménagements dont les études sont programmées dans les 6 prochains mois. Cette présentation comprendra à minima les périmètres et le type de projet (aménagements cyclables, aménagements de places, végétalisation...).

Suite à cette présentation, IDFM et RATP devront formuler sous 6 semaines un premier avis pour apporter toutes les informations utiles à la bonne réalisation du projet et signaler le besoin d'une démarche d'instruction de projet. Cette dernière pourra être motivée par :

- o Des aménagements rendant la circulation ou le stationnement des bus impossible ou dangereux ;
- o Une dégradation des conditions de circulation, d'exploitation et de stationnement des bus sur la voirie concernée (par exemple la suppression d'un couloir bus ou une modification de la capacité des voies empruntées).
- o Une opportunité d'amélioration de la performance des bus.

La RATP s'engage à fournir à la Ville de Paris les données d'exploitation des lignes de bus parisiennes impactées par un projet ou pouvant potentiellement impacter la réalisation d'un projet : zone de retournement, itinéraire d'accès aux dépôts, etc.

Île de France Mobilités s'engage à fournir à la Ville de Paris, les données permettant de mieux apprécier une demande de redistribution des points d'arrêts proposée dans le cadre d'un projet d'aménagement.

- Les instructions de projets : si un projet rencontre les conditions susmentionnées, il fera l'objet d'une procédure de travail spécifique consistant d'une part à organiser des réunions techniques portées par la Ville de Paris et à transmettre à RATP et IDFM les plans d'aménagements disponibles pouvant leur être utile, et d'autre part à transmettre à RATP et IDFM une analyse préliminaire de l'impact de cet aménagement sur les conditions de circulation lorsque celui concerne :
 - o la modification de la capacité routière ou de la signalisation tricolore d'une section d'axe empruntée par des lignes de bus ;
 - o la création, la suppression ou la modification significative d'un couloir bus et/ou un aménagement existant en faveur du bus;
 - o des axes sur lesquels circulent plus de 450 bus par jour. Etant entendu que cette capacité peut ne concerner qu'un seul tronçon du projet.
- Les instructions techniques : au regard de la convention qui lie la Ville de Paris avec les concessionnaires présents sur son territoire, la Ville transmettra à IDFM et RATP les plans d'aménagements de projets ayant un impact sur le bus pour avis.

IDFM et RATP s'engagent à y répondre sous 1 mois. Une réponse commune devra être réalisée pour les projets les plus stratégiques ainsi que ceux impactant la répartition des points d'arrêts.

En parallèle, la Ville de Paris s'engage à informer la RATP au moins 3 mois avant la mise en place d'emprises de chantier et/ou de modification de circulation pour tous les projets qui ont un impact significatif en termes d'information voyageur sur le fonctionnement du réseau de bus.

ARTICLE 6 – ACTIONS POUR LA RESORPTION DES POINTS DURS

Afin d'établir une liste de point durs de circulation et entamer un travail collectif visant à les améliorer, IDFM et RATP s'engagent à transmettre à la Ville de Paris un certain nombre d'éléments. Ainsi :

- La RATP élabore sur la base des observations partagées (vitesses commerciales et régularité des lignes) une liste de points durs de circulation sur le réseau de bus parisien. Ces observations seront complétées des difficultés d'exploitation rencontrées au quotidien par les chefs de lignes.
- IDFM transmet à la Ville de Paris une première liste issue des analyses de temps de parcours de niveau 1 (ATeP-1) (données datées de septembre 2021). En complément, IDFM propose sur la base des ATeP de niveau 2 une liste d'actions à mener sur certaines lignes parisiennes (au 1er semestre 2024, ces enquêtes ont été réalisées sur les lignes 31 et 64). Une à deux fois par an, des ATeP de niveau 2 pourront être réalisées sur d'autres lignes afin d'identifier de nouveaux points durs de circulation. Cette analyse pourra être enrichie par la RATP afin d'obtenir un diagnostic de ligne le plus exhaustif possible.

Sur la base de ces éléments, la Ville de Paris en lien avec IDFM et RATP élabore un tableau de traitement priorisé faisant apparaître à minima :

- La localisation du point dur ;
- Les lignes impactées ;
- La nature de la difficulté constatée ;
- Le temps de parcours effectif/temps de parcours théorique ;
- Les solutions pressenties ;
- L'axe à prioriser si plusieurs lignes concernées (et/ou mode de transport de surface) ;

A la suite d'un travail mené en interne, la Ville de Paris :

- Identifie les points durs qui seront traités dans le cadre de projets d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris qui s'intégreront dans le calendrier de l'opération. Ceux qui ne pourraient être intégrés dans une opération globale d'aménagement seront traités à l'échelle locale et feront l'objet d'une étude dédiée ;
- Confirme les points durs qui seront traités au titre de l'année en cours et ceux dont le traitement est envisagé au titre de l'année suivante.

Afin de pouvoir établir un REX, ce travail devra être réalisé prioritairement par logique d'axe.

Une restitution de ce travail sera réalisée auprès de la RATP et de IDFM lors d'un comité points durs organisé trimestriellement par la Ville de Paris.

ARTICLE 7 – ACTIONS POUR L'EXPLOITATION DU RESEAU

Afin d'améliorer l'exploitation du réseau bus parisien, les Parties s'engagent sur un certain nombre d'actions à réaliser :

La RATP s'engage à :

- Continuer ses campagnes de verbalisation des stationnements gênants dans les couloirs de bus ou points d'arrêts ;
- Maintenir les ressources nécessaires lui permettant d'atteindre les enjeux de qualité de service définis dans son contrat et à mener une démarche volontariste permettant de fluidifier les gouvernances qui sont ou seront définies par Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris, au travers de son contrat et/ou des conventions tierces existantes ou à venir ;
- Travailler avec Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris à la définition de la gouvernance des points d'arrêts multi-opérateurs, notamment dans le cadre des contenus d'Information Voyageurs statiques et dynamiques présents aux points d'arrêt ;
- Proposer des expérimentations de dispositifs permettant d'améliorer la qualité, la fiabilité et la richesse des contenus d'Information Voyageurs ;

- Couper les moteurs lorsque les bus sont à l'arrêt au terminus afin de réduire d'une part les pollutions sonores et d'autre part la pollution de l'air pour les riveraines et riverains (hors périodes de grand froid et de canicules).

La Ville de Paris s'engage à :

- Partager avec les Parties un travail juridique sur les possibles aménagements pouvant favoriser la circulation des bus à Paris et leurs potentiels de contrôle par la Direction de la Police Municipale et de la Prévention (DPMP) ;
- Réaliser des opérations de verbalisation et vidéo verbalisation dans les espaces relevant de sa compétence où circulent des bus ;
- Etudier la faisabilité technique des bonnes pratiques pouvant permettre d'améliorer la performance du bus sur son territoire comme les outils de priorité au feu.

IDFM s'engage à :

- Piloter l'élaboration et la mise en place d'un « plan d'actions bus Paris » visant à améliorer l'attractivité du réseau, en lien avec la RATP se basant sur les diagnostics établis par les différentes Parties dans le cadre du présent protocole ;
- Piloter et financer des études fines d'analyses de temps de parcours qu'elle juge nécessaires, en complément des analyses réalisées par la RATP ;
- Définir la stratégie régionale en matière d'Information Voyageurs. A ce titre, elle pourra financer les expérimentations proposées par la RATP, après examens et si ces dernières répondent aux objectifs du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs et plus largement du plan d'actions pour l'Information Voyageurs 2018-2024 et suivants ;
- Etudier le renforcement de l'électrification des bus à terme en lien avec les objectifs de réduction des émissions de la Ville de Paris.

En complément, la RATP s'engage, en lien avec IDFM, à accentuer la sensibilisation contre les angles morts afin de réduire l'accidentologie.

ARTICLE 8 – DESTINATIONS DES INFORMATIONS TRANSMISES ET CONFIDENTIALITE

Les Parties siégeant au comité stratégique s'engagent à ce que les informations transmises dans le cadre du présent protocole ne soient divulguées qu'aux seuls membres de leur personnel ayant à les connaître.

ARTICLE 9 – CLAUSE DE REVISION

Les Parties examinent de manière régulière le champ d'application, les objectifs et les dispositions du présent protocole et en engagent, au besoin, une révision.

ARTICLE 10 – FRAIS

Chaque Partie supporte les frais qu'elle expose pour la mise en œuvre des stipulations du présent protocole. Etant entendu que les aménagements réalisés en faveurs des bus feront l'objet d'une demande de financement de la Ville de Paris auprès d'IDFM.

ARTICLE 11 – ENTREE EN VIGUEUR

Le présent protocole entre en vigueur à compter de sa date de signature par les Parties.

ARTICLE 12 – DENONCIATION

Il pourra être dénoncé, pendant la durée du protocole, par accord express des Parties, notifié par lettre recommandée avec avis de réception aux autres Parties au plus tard 6 mois avant son terme.

Fait en 3 exemplaires originaux à Paris le 29 Mai 2024

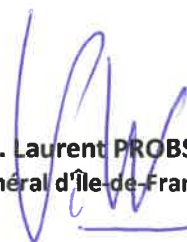
Pour la Ville de Paris



M. David BELLARD

Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation
de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de
la rue et de la voirie

Pour Ile-de-France Mobilités



M. Laurent PROBST

Directeur Général d'Ile-de-France Mobilités

Pour la RATP



M. Jean CASTEX

Président Directeur Général de RATP Groupe