

Voies dédiées pour le partage de l'usage du RRN en Île-de-France

La rocade bordelaise
Quelle utilisation de la 3ème voie ?

Séminaire - 1^{er} juillet 2015



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale
et interdépartementale
de l'Équipement
et de l'Aménagement
ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF

Direction des routes
Île-de-France (DiRIF)



Le réseau routier national non-concédé (RRN) en Île-de-France

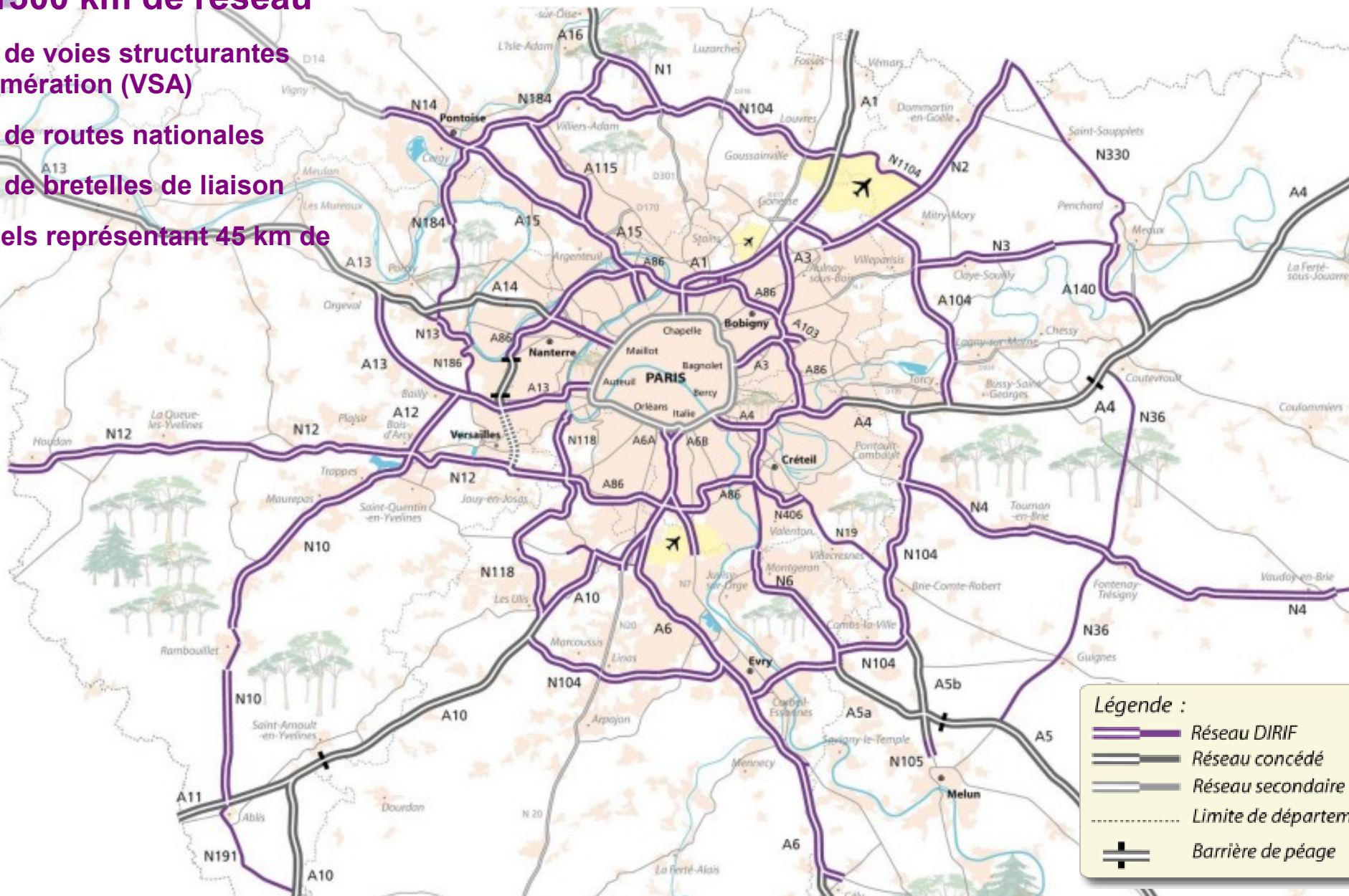
1300 km de réseau

450 km de voies structurantes d'agglomération (VSA)

320 km de routes nationales

500 km de bretelles de liaison

23 tunnels représentant 45 km de voirie



Légende :

- Réseau DIRIF
- Réseau concédé
- Réseau secondaire
- Limite de département
- Barrière de péage

Contexte

- Voiture pour 38 % des déplacements quotidiens en Île-de-France et pour 50 % hors Paris
 - Demande quotidienne sur le RRN Île-de-France de l'ordre 80 000 à 250 000 véh/jour, soit près de 4,5 millions d'usagers quotidiens en moyenne
 - ➔ Fortes congestions quotidiennes (100 à 300 km de bouchons) pendant les périodes de pointe du matin et soir (4 à 6 heures) en semaine
 - L'augmentation du trafic sur le RRN Île-de-France est d'autant moins envisageable qu'elle nuirait à la qualité de l'environnement, notamment à la qualité de l'air
 - Une plus grande maîtrise du trafic, notamment des congestions du réseau (25 % des émissions de gaz à effet de serre et 25 % des particules fines), tout en faisant face à l'augmentation de la demande de déplacements, devient une priorité
- ➔ Augmenter le taux d'occupation des véhicules sur le RRN

Finalités et objectifs

- Stabiliser la performance de l'offre de déplacement, en optimisant les temps de parcours et la régularité des véhicules à haut taux d'occupation
- Maîtriser le trafic routier et les temps de parcours de tous les usagers, en répondant au mieux aux besoins de déplacements
 - ➔ **Minimiser l'impact des congestions sur la performance des véhicules à haut taux d'occupation**
- Véhicules à haut taux d'occupation :
 - autobus et autocars de lignes régulières
 - taxis
 - covoiturage dès que la définition légale et réglementaire sera stabilisée et les moyens de contrôles arrêtés
 - Auto-partage, en particulier en véhicules électriques à étudier

Étude globale de faisabilité

- Choix de l'aménagement en fonction :
 - des conditions de trafic et de sécurité
 - des contraintes techniques
 - des points d'entrée et de sortie à privilégier

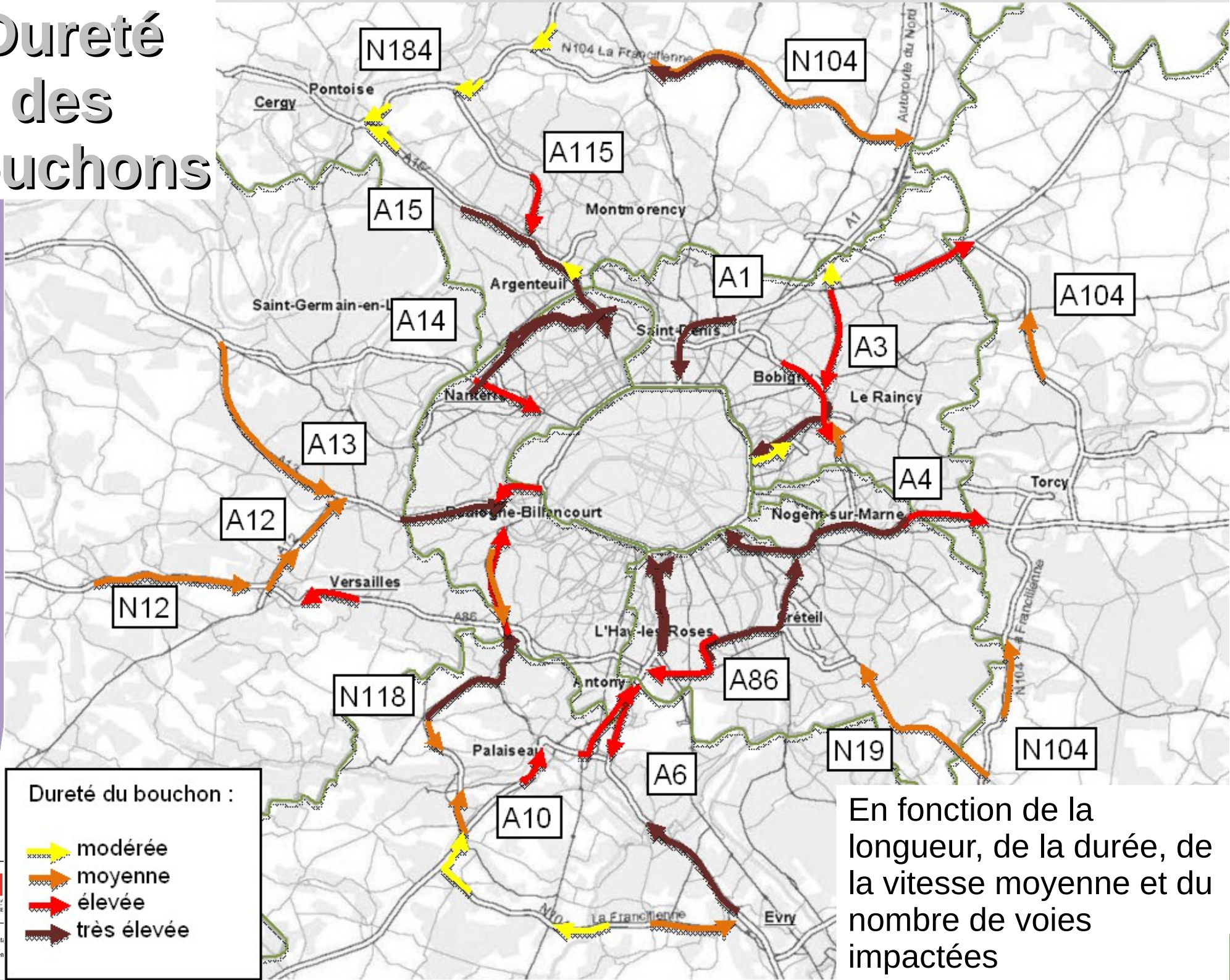
- Options techniques retenues :
 - pas d'élargissement d'ouvrages d'art
 - élargissement de plateforme
 - renforcement de chaussées
 - acquisitions foncières

Voies dédiées en permanence (statique)

Voies dédiées en temporaire (dynamique)

		Voie désactivée	Voie activée
Site propre intégral à droite			
VR par élargissement en rive			
VR par élargissement en TPC			
VR sur voie rapide (avec BAU dynamique)			
VR sur BAU			
VR sur voie existante			

Durété des bouchons



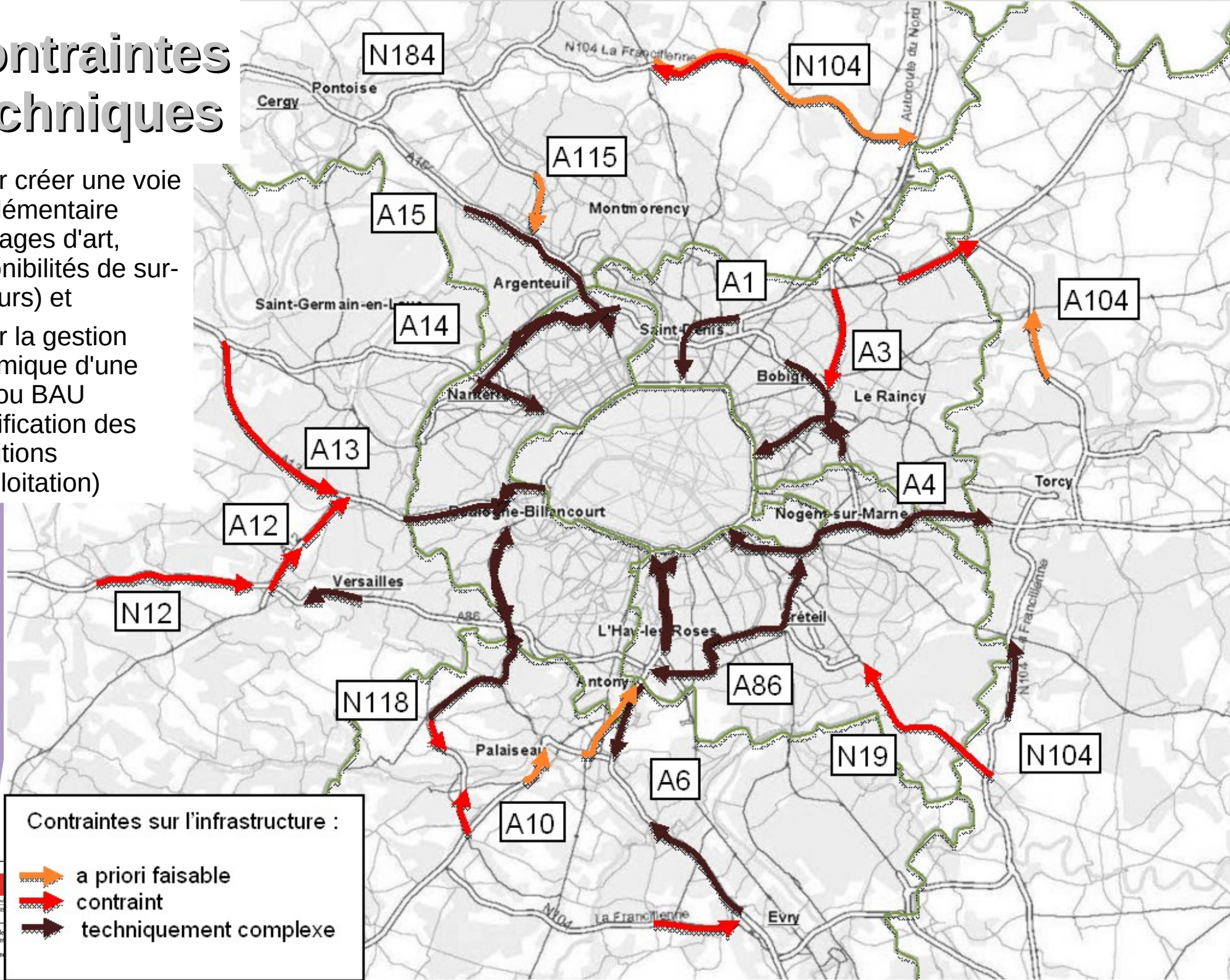
Durété du bouchon :

- modérée
- moyenne
- élevée
- très élevée

En fonction de la longueur, de la durée, de la vitesse moyenne et du nombre de voies impactées

Contraintes techniques

- pour créer une voie supplémentaire (ouvrages d'art, disponibilités de sur-largeurs) et
- pour la gestion dynamique d'une voie ou BAU (qualification des conditions d'exploitation)

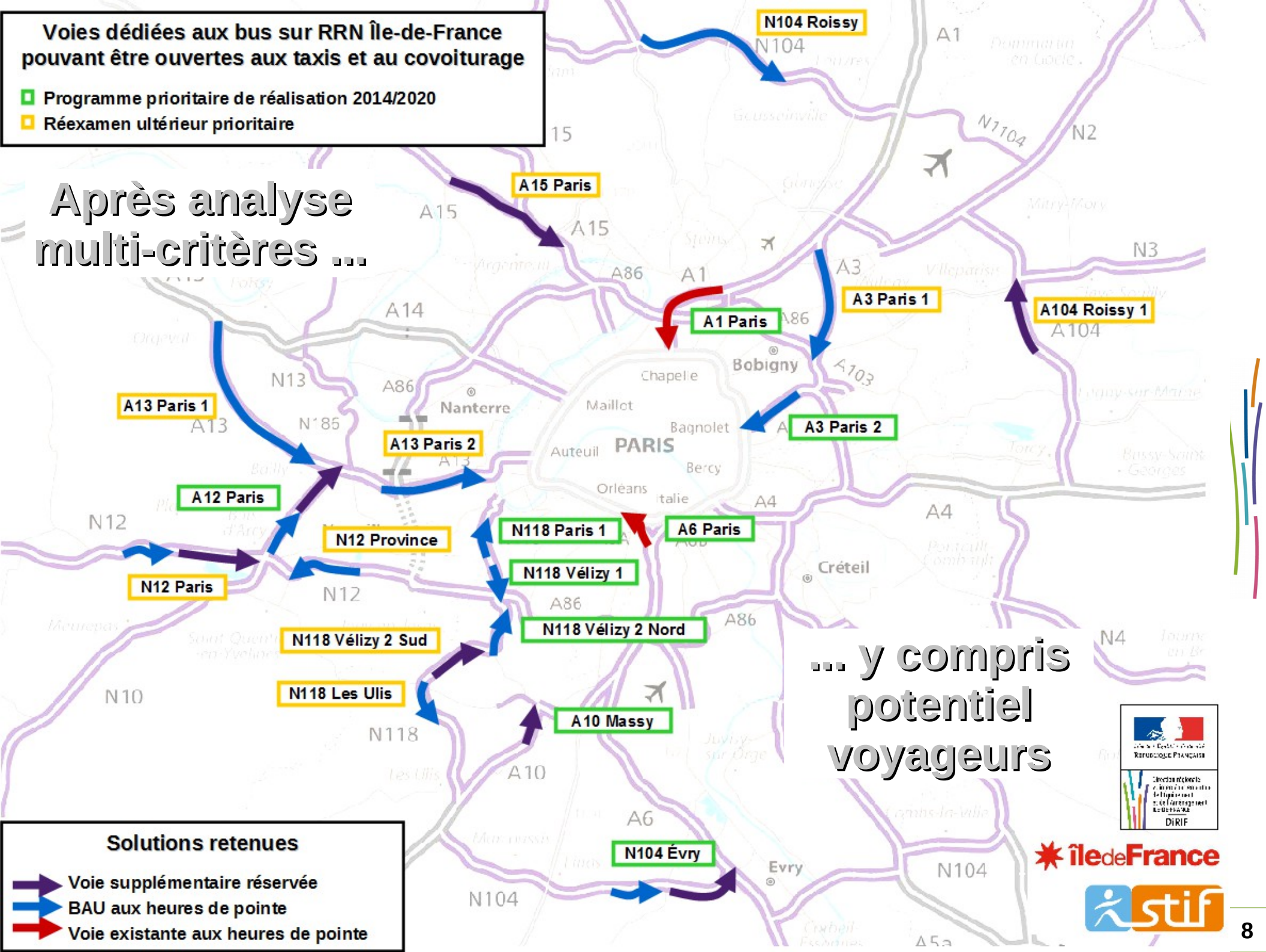


Voies dédiées aux bus sur RRN Île-de-France pouvant être ouvertes aux taxis et au covoiturage

■ Programme prioritaire de réalisation 2014/2020




■ Réexamen ultérieur prioritaire

Après analyse multi-critères ...



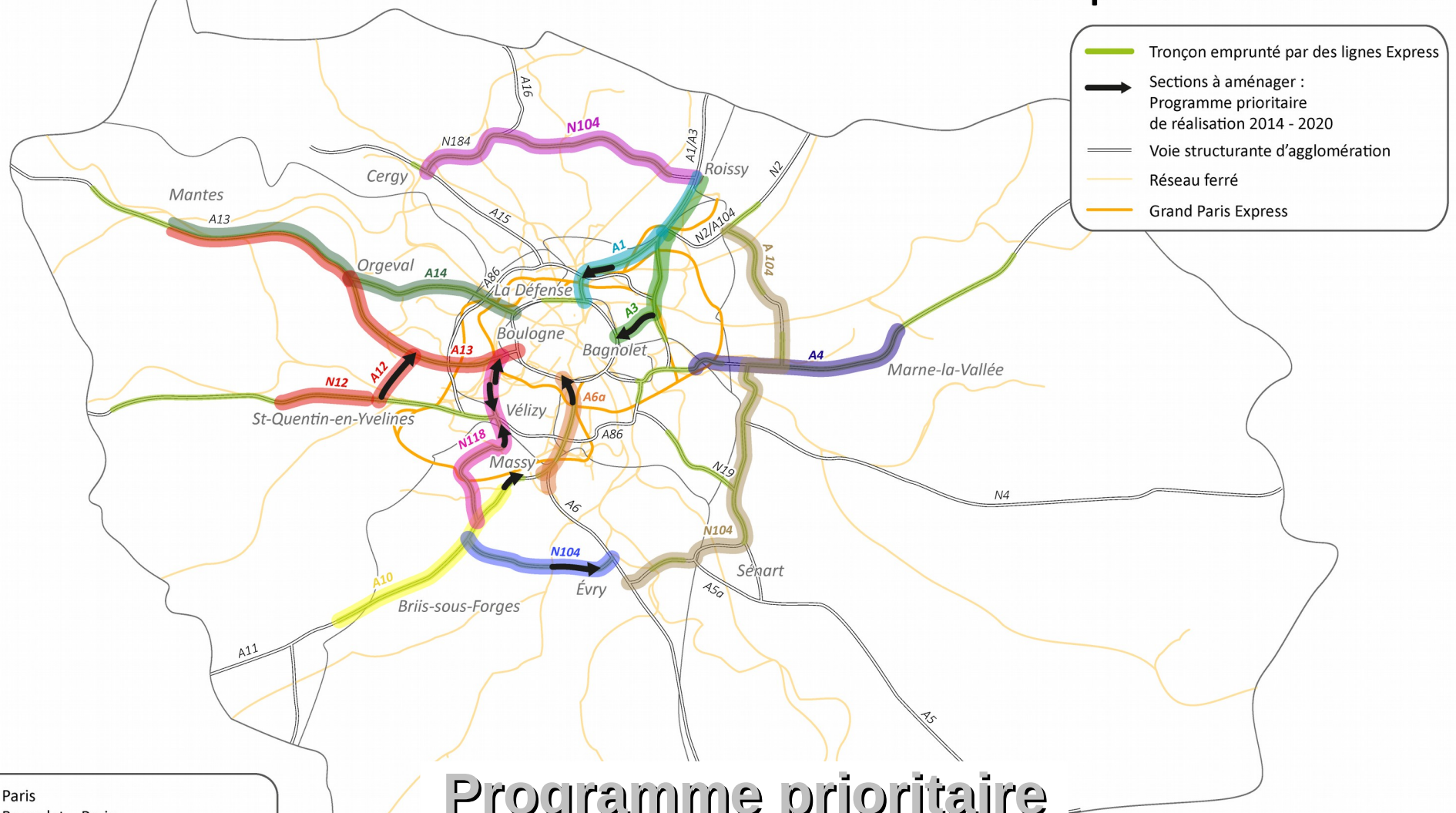
... y compris potentiel voyageurs

Solutions retenues

-  Voie supplémentaire réservée
-  BAU aux heures de pointe
-  Voie existante aux heures de pointe



11 Axes Express en Ile-de-France



- Tronçon emprunté par des lignes Express
- Sections à aménager : Programme prioritaire de réalisation 2014 - 2020
- Voie structurante d'agglomération
- Réseau ferré
- Grand Paris Express

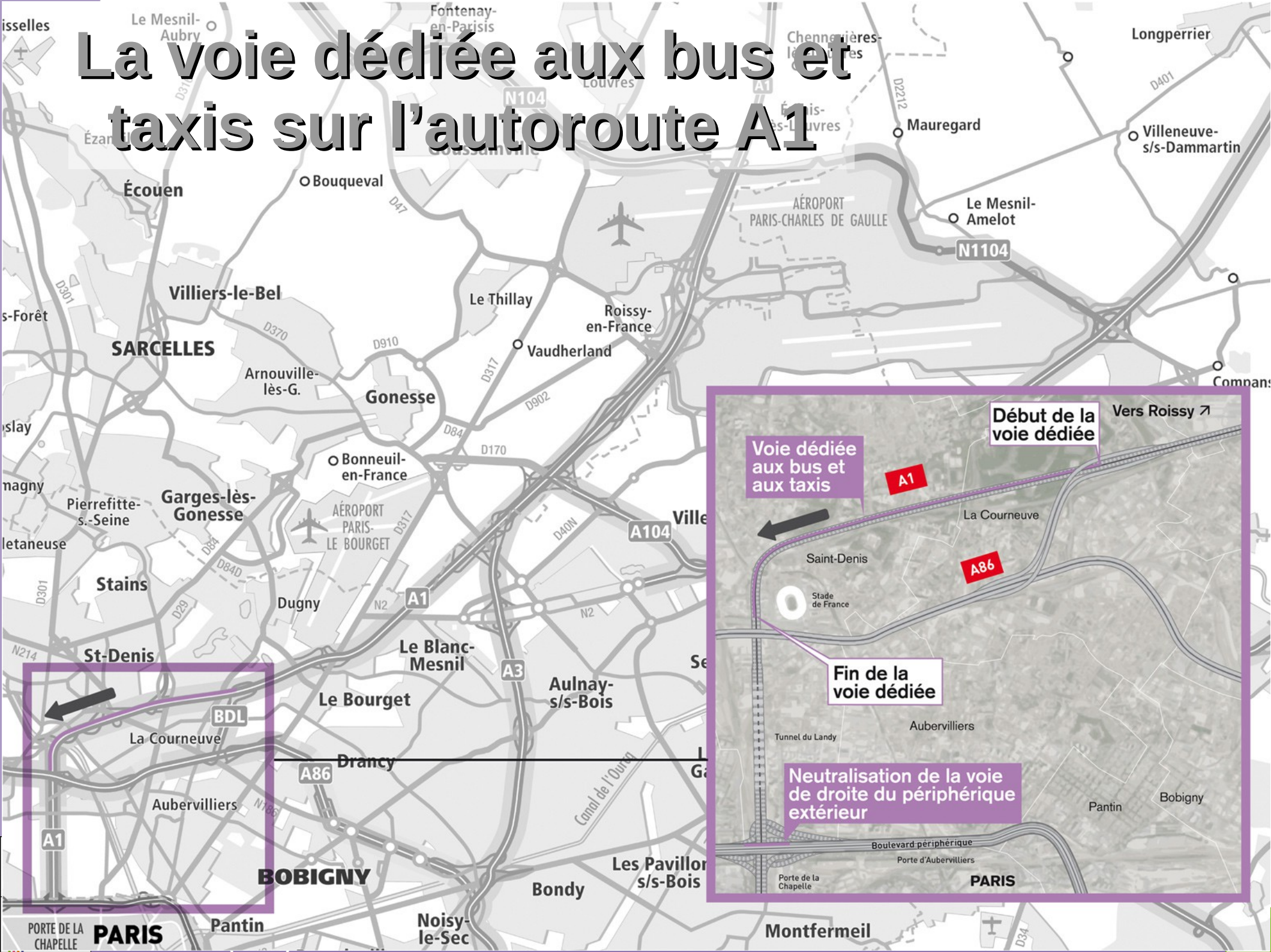
- A1 Roissy – Paris
- A3 Roissy – Bagnole – Paris
- A4 Marne-la-Vallée – Bry-Villiers-Champigny
- A6 Centre Essonne – Orly – Paris
- A10 Longvilliers – Briis-sous-Forges – Massy
- A14 Mantes – Orgeval – La Défense
- N104 Cergy – Roissy
- N104 Courtaboeuf – Évry
- N104/A104 Sénart – Marne-La-Vallée – Roissy
- N118 Les Ulis – Vélizy – Pont de Sèvres
- N12 - A12 - A13 Plaisir – St-Quentin-en-Yvelines – Poissy-Mantes / Boulogne

**Programme prioritaire
de réalisation
65 M€ sur la période
2014/2020**



Réalisation : STIF-DDAET-EG-J.Darvier © STIF - 2014

La voie dédiée aux bus et taxis sur l'autoroute A1



Début de la voie dédiée

Voie dédiée aux bus et taxis

A1

A86

Fin de la voie dédiée

Neutralisation de la voie de droite du périphérique extérieur

PARIS

PARIS



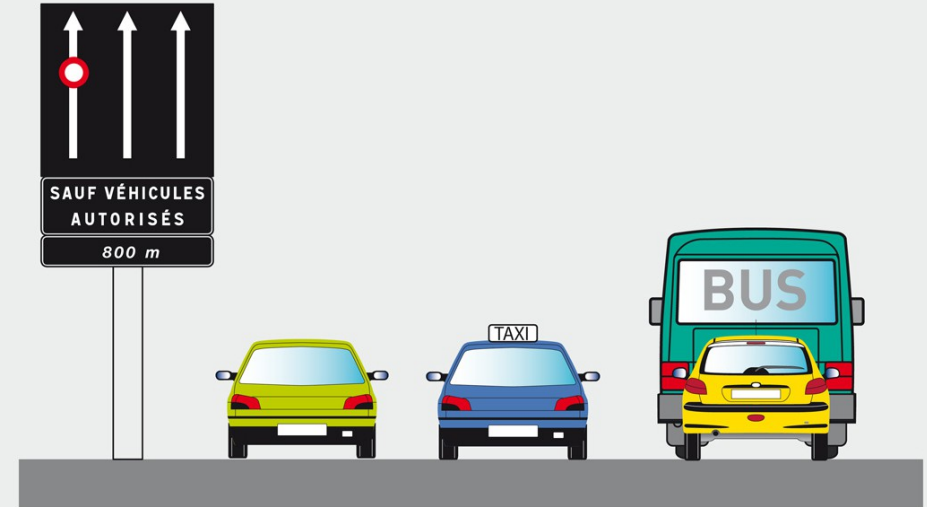
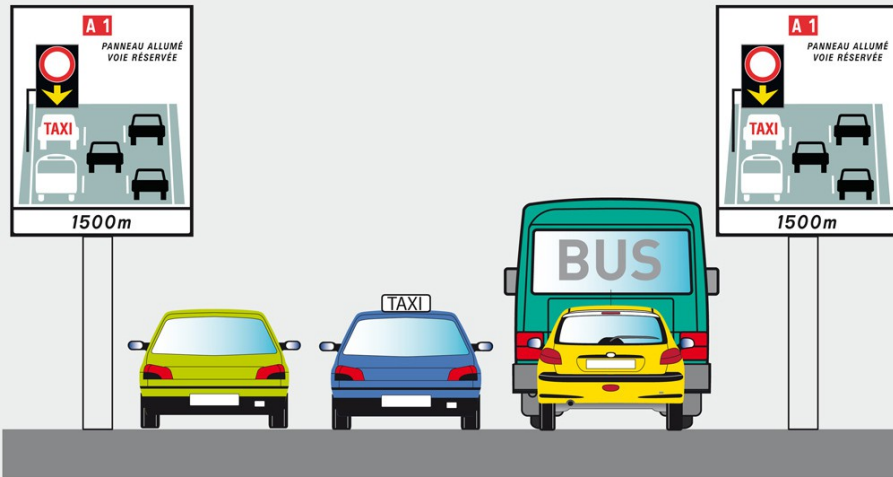
Ces panneaux indiquent que le début de la voie dédiée est situé à 400 m. Cette signalisation lumineuse est allumée aux heures d'activation de la voie dédiée.

Ce panneau marque le début de la voie dédiée et en rappelle les modalités d'utilisation.

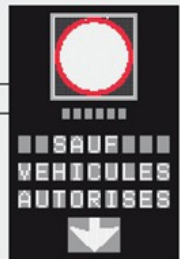
Ce panneau rappelle que la voie dédiée est réservée à certains véhicules.

- 5 M€ d'investissement
- Voie ouverte de 6h30 à 10h00 les jours ouvrés
- 15 bus par heure sur cette période
- 300 taxis par heure devant évoluer à 500 taxis
- Gain de temps jusqu'à 8 min par la voie dédiée
- Pas de perte de temps pour les autres usagers
- Mise en service le 29 avril 2015
- Évaluation à consolider ...

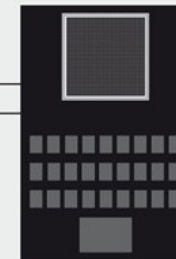
Information des usagers en amont de la voie



Prescription aux usagers sur la voie



Voie activée : seuls les bus et les taxis peuvent circuler sur la voie de gauche



Voie désactivée: tous les véhicules peuvent circuler sur la voie de gauche





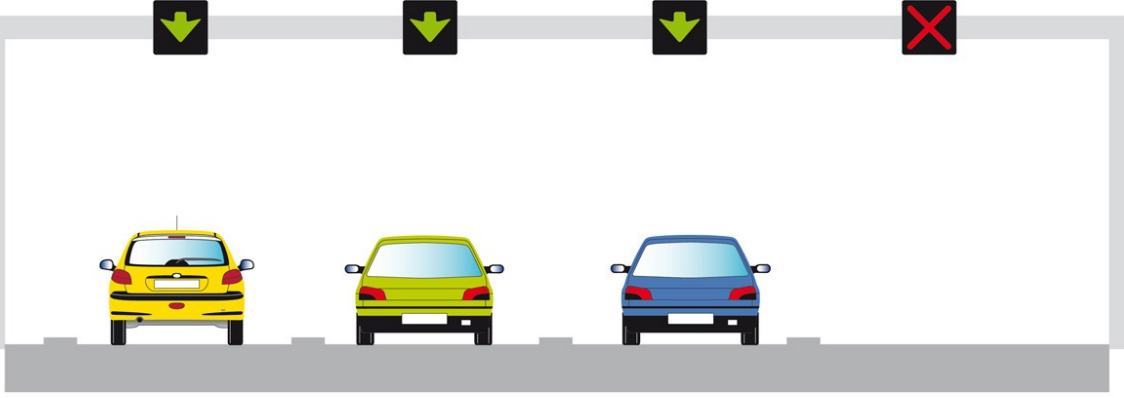
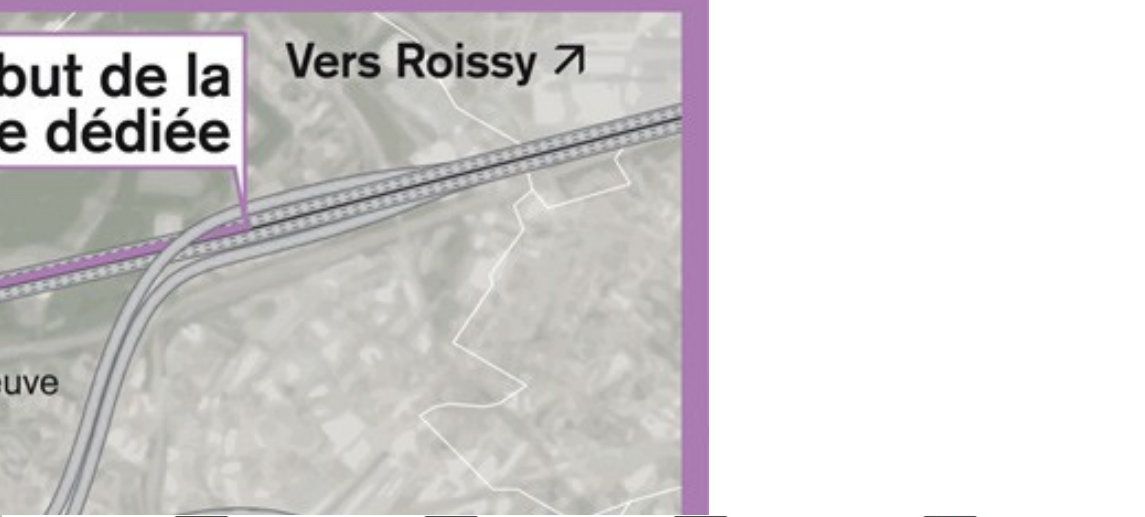
Voie dédiée aux bus et aux taxis

Début de la voie dédiée

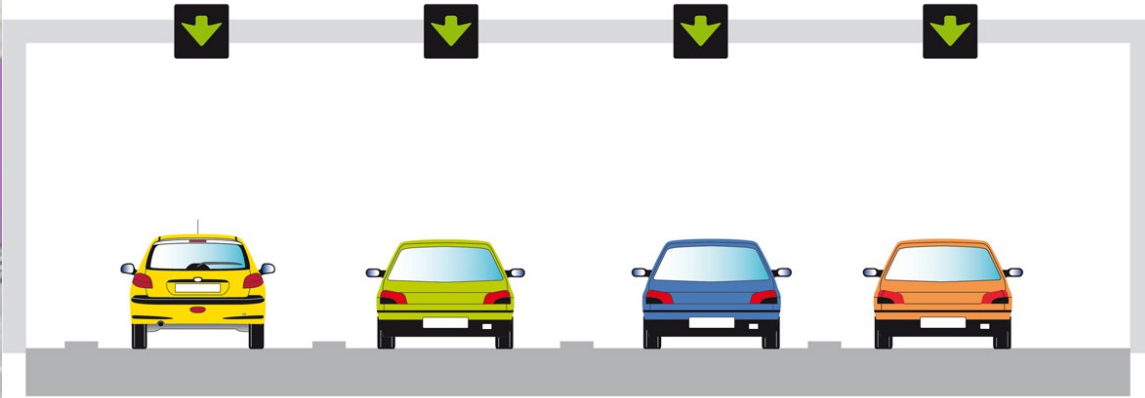
Vers Roissy ↗

Fin de la voie dédiée

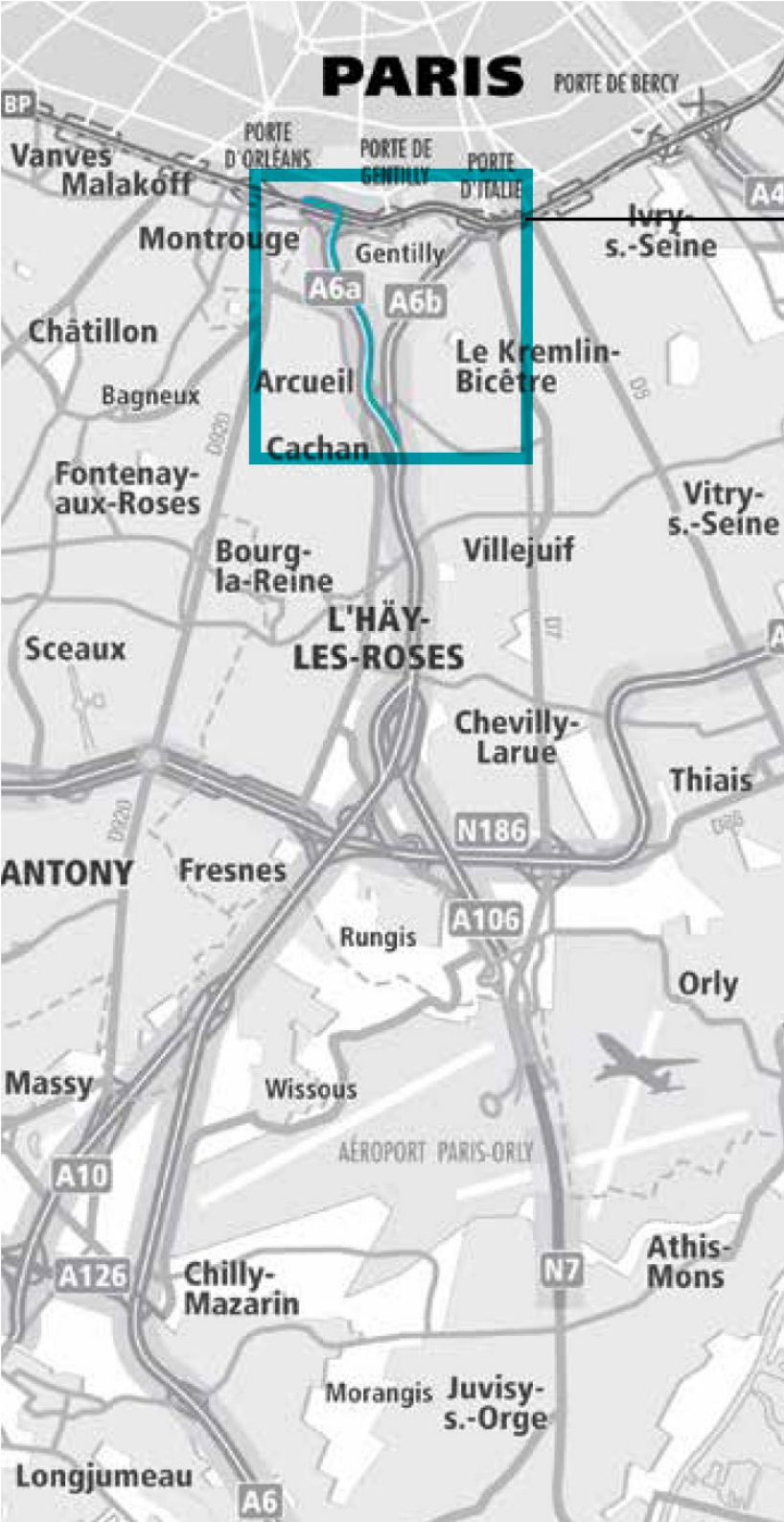
Neutralisation de la voie de droite du périphérique extérieur



Neutralisation activée



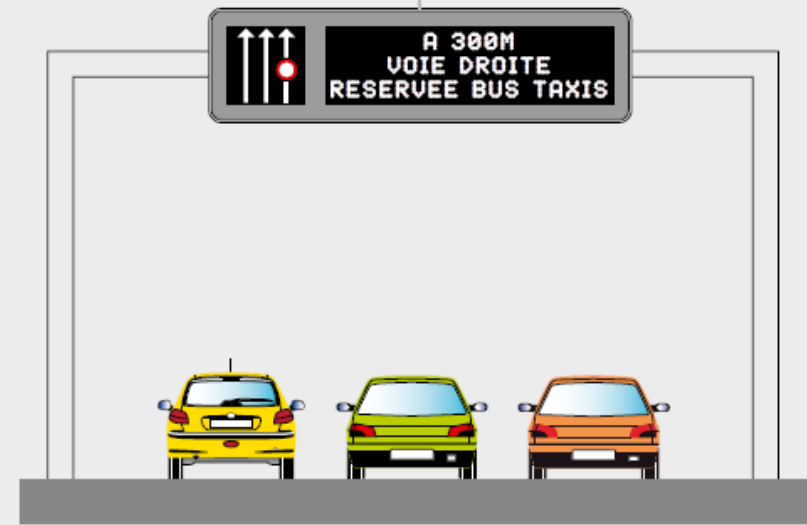
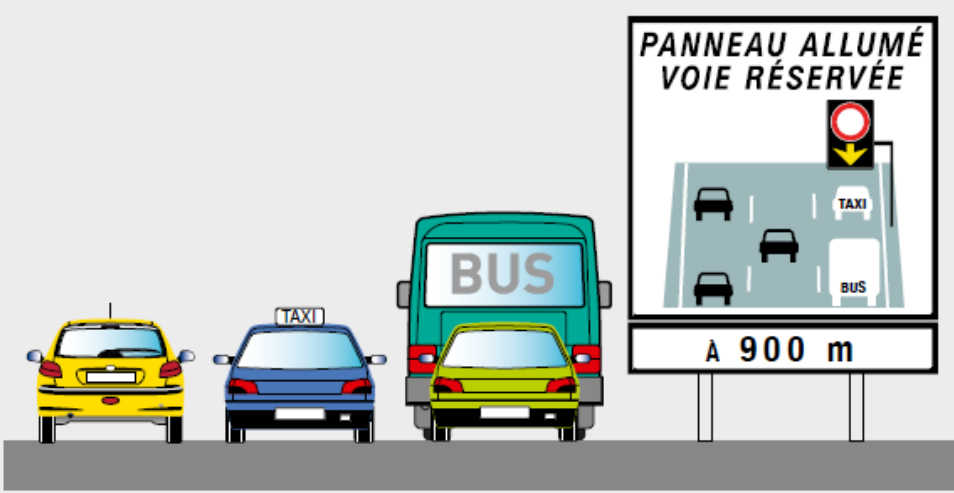
Neutralisation désactivée



La voie dédiée aux bus et taxis sur l'autoroute A6a

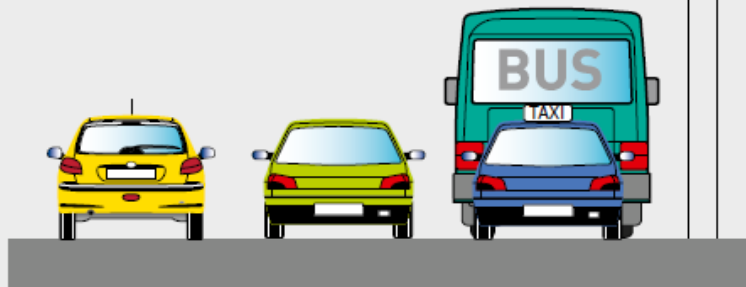
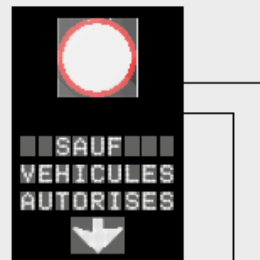
Information des usagers en amont de la voie

la voie de droite.



Prescription aux usagers sur la voie

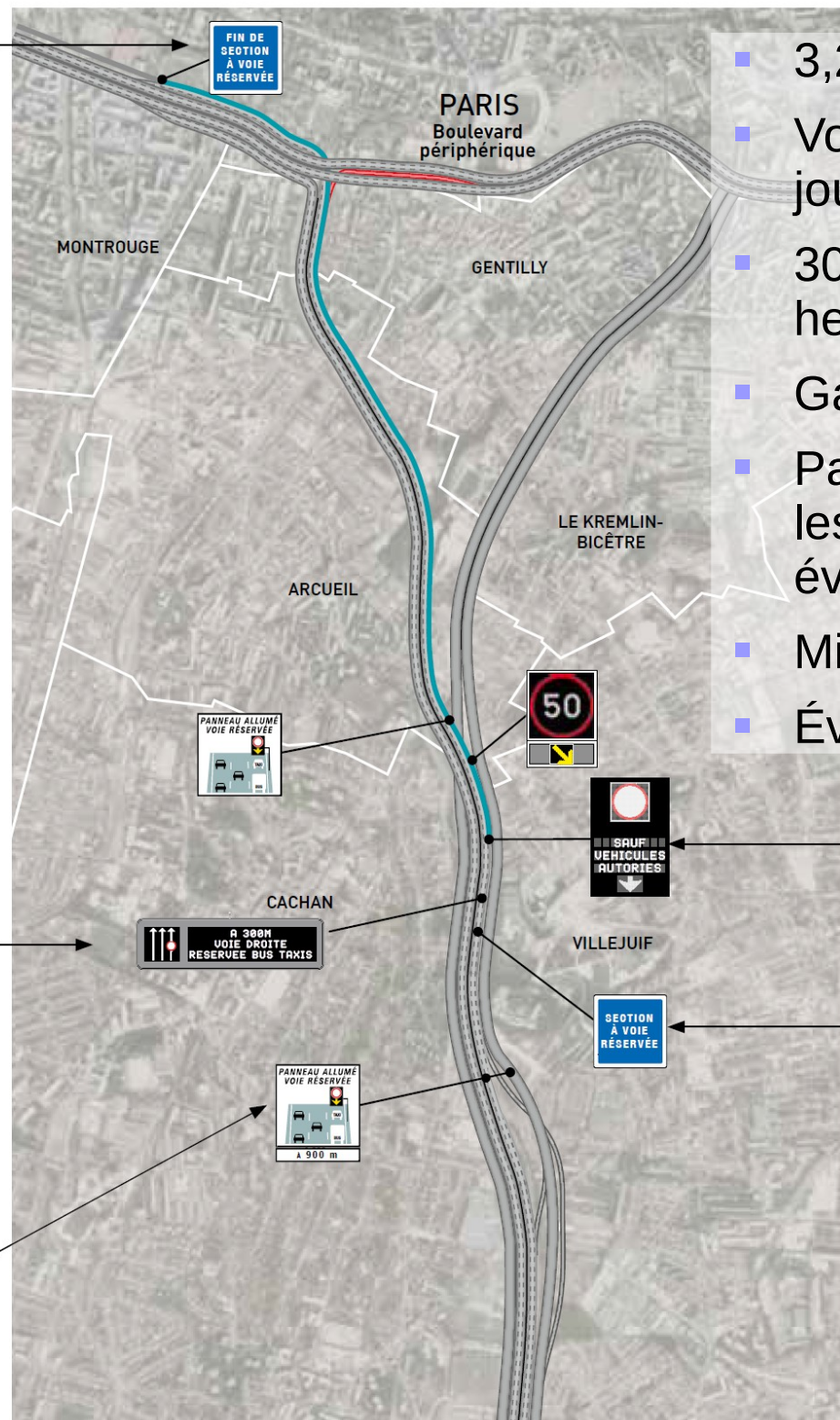
Voie activée : seuls les bus et les taxis peuvent circuler sur la voie de droite



Voie désactivée: tous les véhicules peuvent circuler sur la voie de droite



Ce panneau positionné au niveau de la rue du Professeur Hyacinthe annonce la fin de la voie dédiée.



Ce panneau rappelle les modalités d'utilisation de la voie dédiée.

Ce panneau indique que le début de la voie dédiée est situé à 300 m. Cette signalisation lumineuse est allumée aux heures d'activation de la voie dédiée.

Ce panneau explique le fonctionnement de la voie dédiée, 900 m avant son début.

- 3,2 M€ d'investissement
- Voie ouverte de 7h00 à 10h00 les jours ouvrés
- 30 bus par heure et 200 taxis par heure sur cette période
- Gain de temps jusqu'à 15 minutes
- Pas d'impact sensible prévu pour les autres usagers à vérifier par évaluation
- Mise en service le 03 juin 2015
- Évaluation à consolider

Ce panneau marque le début de la voie dédiée.

Ce panneau annonce la section où la voie dédiée prend place.