



## DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

**2014 DVD 1011** Voie réservée aux taxis et bus sur les autoroutes A1 et A6a – Conventions avec l'Etat de délégation de maîtrise d'ouvrage et d'exploitation / maintenance

### PROJET DE DELIBERATION

#### EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) et la Direction des routes Île-de-France (DIRIF) ont mené une étude, cofinancée par le STIF, la Région Île-de-France et l'État (DRIEA) sur le partage multimodal des autoroutes et voies rapides dans la région.

Pour améliorer les conditions de circulation des lignes de bus Express, l'étude a précisé les portions d'autoroutes ou de voies rapides devant faire l'objet d'aménagement de voirie.

Onze Axes Express multimodaux ont été identifiés. L'étude retient des tronçons qui feront l'objet d'aménagements, soit par l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence, soit par la réservation d'une voie aux bus lors des périodes de congestion. La longueur de ces aménagements variera entre un et dix kilomètres. Les aménagements de l'A1 et de l'A6 pourront également être utilisés par les taxis afin de garantir les temps de parcours pour l'accès à Paris depuis les aéroports.

Au mois de juin 2014, le schéma directeur des voies dédiées aux bus, taxis et covoiturage pour le partage de l'usage du réseau routier en Ile de France a été adopté. Début 2015, l'autoroute A1 et l'autoroute A6a seront les deux réseaux franciliens à disposer de ces dispositifs de voie réservée aux véhicules à haut taux d'occupation. Les principes et aménagement retenus pourront faire l'objet d'une communication par la DIRIF et la ville de Paris aux communes voisines concernées.

#### Autoroute A1 et convergent A1 / BP :

La mise en œuvre d'une voie réservée aux taxis sur l'autoroute A1 entre l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle et le périphérique parisien figure dans le protocole taxis signé entre la profession du taxi et le Ministère de l'Intérieur. Cette mesure a pour objectif de faciliter la redescente des taxis vers Paris à l'heure de pointe du matin, car après avoir mené un client à Roissy tôt le matin, ceux-ci ne veulent pas revenir à vide quand l'autoroute est saturée vers Paris et préfèrent attendre un client à l'aéroport. Cette situation crée un déséquilibre dans l'offre des taxis : excédent de taxis à Roissy et par conséquent déficit à Paris.

En 2009 il a été procédé à une expérimentation consistant à la réservation aux transports en commun et aux taxis de la file de gauche de l'A1, de 7 à 10 heures, sur une longueur de 5 kilomètres entre l'A86 et le tunnel du Landy. La voie de droite du boulevard périphérique extérieur a été neutralisée 24/24h en « dur » pour faciliter l'insertion des véhicules de l'A1 sur le boulevard périphérique.

L'évaluation de cette expérimentation a montré que si cette disposition améliore les temps de parcours de tous usagers de l'autoroute A1 le matin ainsi que le nombre de taxis circulant sur l'autoroute, les usagers du boulevard périphérique sont pénalisés une grande partie de la journée.

Avec l'achèvement des travaux de modernisation du tunnel du Landy, la réouverture de la voie réservée aux bus et taxis sur A1 dans le sens Roissy-Paris redevient techniquement possible.

Ce dispositif s'inscrit dans une politique globale de développement des voies dédiées aux transports en commun et aux taxis sur le réseau routier national non concédé (RRN) en Ile-de-France, afin de stabiliser la performance de l'offre de déplacement, en optimisant les temps de parcours des véhicules à haut taux d'occupation. Il s'agit ainsi de maîtriser le trafic routier et les temps de parcours de tous les usagers, en répondant au mieux aux besoins de déplacements.

Les objectifs auxquels participe le dispositif de voie réservée sur l'autoroute A1 et le boulevard périphérique extérieur visent ainsi à :

- augmenter le nombre de taxis disponibles dans Paris en rendant plus attractif le retour à vide depuis la base arrière de Roissy ;
- améliorer la desserte de l'aéroport de Roissy par les transports en commun et les taxis grâce à un fonctionnement de l'infrastructure qui garantit un temps de trajet régulier performant ;
- améliorer la rapidité et la régularité des déplacements en transports en commun ralliant Roissy et le Nord de la Seine-Saint-Denis à Paris, pour offrir à court terme une alternative crédible à la voiture particulière, en désenclavant des zones aujourd'hui mal irriguées par les transports ferroviaires ;
- faciliter la réduction de la voiture particulière dans Paris en ouvrant à terme cette voie au covoiturage, aux véhicules électriques et à l'auto-partage, lorsque les réglementations adéquates seront en œuvre.

Les enseignements de l'expérimentation de 2009 ont été valorisés pour définir les conditions d'un fonctionnement pérenne d'une solution d'affectation dynamique d'une voie réservée aux bus et taxis sur l'autoroute A1, accompagnée par une neutralisation dynamique de la voie de droite du périphérique afin de gérer en coordination le convergent entre l'A1 et le boulevard périphérique extérieur.

La gestion dynamique apporte une solution aux principaux inconvénients de l'expérimentation de 2009 :

- la signalisation permet une information optimale des usagers et réduit les manœuvres perturbatrices dans une situation de trafic dense;
- hors des heures de fonctionnement du dispositif, le boulevard périphérique extérieur retrouve sa capacité nominale;
- en cas d'accident ou de panne, l'exploitant peut instantanément rouvrir la voie pour faciliter la circulation sur le boulevard périphérique extérieur.

Le respect de la voie neutralisée par le dispositif d'affectation de voie par SAV (flèche verte ou croix rouge) sera obtenu par l'installation d'un système de contrôle-sanction géré par la préfecture de police.

L'exploitation du dispositif situé sur le boulevard périphérique est assurée par les services de la Ville de Paris. Les équipements sont pilotés par le système informatique de gestion du périphérique et supervisés par les opérateurs de la Ville de Paris.

La signalisation dynamique fonctionne les jours ouvrés, elle est activée conjointement sur la voie réservée de l'A1 et sur le boulevard périphérique extérieur à 6h30. Elle est désactivée au plus tard à 10h.

La désactivation anticipée peut intervenir pour les raisons suivantes :

- défaillance d'un équipement engageant les conditions minimales d'exploitation ;

- dépassement d'un seuil d'acceptabilité lorsque les conditions de circulation sur le périphérique se dégradent sensiblement ;
- augmentation importante du temps de parcours entre les portes de Bagnole et de la Chapelle,
- congestion sur la bretelle d'entrée de la porte de Pantin présentant un risque de perturbation de l'exploitation du tram T3 ;
- panne ou accident au droit de la voie neutralisée du boulevard périphérique ou de la voie réservée de l'A1.

Le règlement d'exploitation prévoit les conséquences d'une désactivation d'un système sur l'exploitation du deuxième dispositif (maintien, désactivation).

L'installation et l'exploitation de ce dispositif nécessite de conclure deux conventions avec l'Etat, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'énergie.

La convention de délégation de maîtrise d'ouvrage définit entre la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France et la Ville de Paris, la répartition des diverses prestations à réaliser sur le territoire de cette dernière, en vue de l'exécution par l'Etat des travaux d'installation d'un dispositif de neutralisation de voie sur le périphérique extérieur.

Cette convention détermine également les modalités de règlement par la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France des prestations pour lesquelles la Ville de Paris est maître d'ouvrage, et qui seront exécutées dans le cadre des marchés à bons de commande ou conventions applicables à ses services ou concessionnaires ou dans le cadre de bons de commandes spécifiques.

Elle sera conclue pour une période de 18 mois à compter de la date du premier ordre de service de notification des travaux.

Le montant des prestations à la charge de l'Etat est estimé à 370 000 € HT soit 488 400 € TTC, frais généraux compris. Les dépenses engagées par la Ville de Paris seront remboursées par l'Etat sur présentation des mémoires justificatifs.

Une fois les travaux réalisés, une convention d'exploitation, de maintenance et de gestion des équipements définira les modalités d'exploitation et de maintenance, et les conditions de transfert de gestion entre la DRIEA IF (DiRIF) et la Ville de Paris. Cette convention est établie pour une durée de 3 ans tacitement reconductible. L'Etat contribue à la maintenance du dispositif dans la limite de 16 600 € TTC par an, frais généraux compris.

#### Autoroute A6a :

La mise en œuvre d'une voie réservée aux taxis sur l'autoroute A6a entre l'aéroport d'Orly et le périphérique parisien a pour objectif de faciliter la redescente des taxis vers Paris à l'heure de pointe du matin, car après avoir mené un client à Orly tôt le matin, ceux-ci ne veulent pas revenir à vide quand l'autoroute est saturée vers Paris et préfèrent attendre un client à l'aéroport. Cette situation crée un déséquilibre dans l'offre des taxis : excédent de taxis à Orly et par conséquent déficit à Paris.

Ce dispositif s'inscrit dans une politique globale de développement des voies dédiées aux transports en commun et aux taxis sur le réseau routier national non concédé (RRN) en Ile-de-France, afin de stabiliser la performance de l'offre de déplacement, en optimisant les temps de parcours des véhicules à haut taux d'occupation. Il s'agit ainsi de maîtriser le trafic routier et les temps de parcours de tous les usagers, en répondant au mieux aux besoins de déplacements.

Les objectifs auxquels participe le dispositif de voie réservée sur l'autoroute A6a et le boulevard périphérique extérieur visent ainsi à :

- augmenter le nombre de taxis disponibles dans Paris en rendant plus attractif le retour à vide depuis la base arrière d'Orly ;

- améliorer la desserte de l'aéroport d'Orly par les transports en commun et les taxis grâce à un fonctionnement de l'infrastructure qui garantit un temps de trajet régulier performant ;
- améliorer la rapidité et la régularité des déplacements en transports en commun ralliant Orly et le Sud du Val de Marne à Paris, pour offrir à court terme une alternative crédible à la voiture particulière, en désenclavant des zones aujourd'hui mal irriguées par les transports ferroviaires ;
- faciliter la réduction de la voiture particulière dans Paris en ouvrant à terme cette voie au covoiturage, aux véhicules électriques et à l'auto-partage, lorsque les réglementations adéquates seront en œuvre.

L'installation et l'exploitation de ce dispositif nécessite de conclure deux conventions avec l'Etat, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'énergie.

La convention de délégation de maîtrise d'ouvrage définit entre la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France et la Ville de Paris la répartition des diverses prestations à réaliser sur le territoire de cette dernière, en vue de l'exécution par l'Etat des travaux d'installation d'un dispositif de neutralisation de voie sur l'A6a.

Cette convention détermine également les modalités de règlement par la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France des prestations pour lesquelles la Ville de Paris est maître d'ouvrage, et qui seront exécutées dans le cadre des marchés à bons de commande ou conventions applicables à ses services ou concessionnaires ou dans le cadre de bons de commandes spécifiques.

Elle sera conclue pour une période de 18 mois à compter de la date du premier ordre de service de notification des travaux. Le montant des prestations à la charge de l'Etat est estimé à 85 833 € HT soit 111 979,60 € TTC, frais généraux compris.

Une fois les travaux réalisés, une convention d'exploitation, de maintenance et de gestion des équipements définira les modalités d'exploitation et de maintenance, et les conditions de transfert de gestion entre la DRIEA IF (DIRIF) et la Ville de Paris. Cette convention est établie pour une durée de 3 ans tacitement reconductible. L'Etat assume l'intégralité des charges d'entretien et de maintenance.

#### Conditions générales :

Les prestations d'exploitation routière seront exécutées lors des fermetures nocturnes programmées du boulevard périphérique, et ceci concerne aussi bien la Ville de Paris que la Direction Interdépartementale des Routes d'Ile de France.

Les interventions de l'Etat sur le territoire parisien devront se faire selon les règles définies par le plan de prévention général des interventions sur le boulevard périphérique.

Les dépenses correspondantes seront imputées au chapitre 011, nature 61523, rubrique 821-3, mission 440, du budget de fonctionnement de la Ville de Paris, exercices 2014 et ultérieurs sous réserve de la décision de financement.

Les recettes (compte de tiers) seront constatées au chapitre 70, natures 704 et 70688, rubrique 821-3, mission 440, du budget de fonctionnement de la Ville de Paris, exercice 2015 et ultérieurs.

En conclusion, je vous demande de m'autoriser à signer avec l'Etat, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie :

- une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage pour des prestations d'exploitation routière effectuées sur le boulevard périphérique, parallèlement à l'installation par la Direction des Routes Ile de France sur l'autoroute A1 d'un dispositif dynamique de gestion d'une voie réservée,
- une convention pour l'exploitation, la maintenance et la gestion de ce dispositif sur l'A1.

- une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage pour des prestations d'exploitation routière effectuées sur le boulevard périphérique, parallèlement à l'installation par la Direction des Routes Ile de France sur l'autoroute A6a d'un dispositif dynamique de gestion d'une voie réservée,
- une convention pour l'exploitation, la maintenance et la gestion de ce dispositif sur l'A6a.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

La Maire de Paris



**2014 DVD 1011** Voie réservée aux taxis et bus sur les autoroutes A1 et A6a – Conventions avec l'Etat de délégation de maîtrise d'ouvrage et d'exploitation / maintenance

**Le Conseil de Paris,  
siégeant en formation de Conseil Municipal ;**

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le projet de délibération du \_\_\_\_\_ par lequel Madame la Maire de Paris lui demande l'autorisation de signer avec l'Etat, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, deux conventions de délégation de maîtrise d'ouvrage pour des prestations d'exploitation routière effectuées sur le boulevard périphérique de la Ville de Paris parallèlement à l'installation par la Direction des Routes Ile de France sur l'autoroute A1 ainsi que sur l'autoroute A6a d'un dispositif dynamique de gestion d'une voie réservée, et de deux conventions pour l'exploitation, la maintenance et la gestion de ces dispositifs;

Sur le rapport présenté par Monsieur Christophe NAJDOVSKI au nom de la 3<sup>ème</sup> Commission;

### **DELIBERE**

Article 1 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer avec l'Etat, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage pour des prestations d'exploitation routière effectuées sur le boulevard périphérique parallèlement à l'installation par la Direction des Routes Ile de France sur l'autoroute A1 d'un dispositif dynamique de gestion d'une voie réservée, dont le texte est joint à la présente délibération.

Article 2 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer avec l'Etat, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage pour des prestations d'exploitation routière effectuées sur le boulevard périphérique parallèlement à l'installation par la Direction des Routes Ile de France sur l'autoroute A6 d'un dispositif dynamique de gestion d'une voie réservée, dont le texte est joint à la présente délibération.

Article 3 : Madame la Maire de Paris est autorisée à signer avec l'Etat, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, deux conventions d'exploitation, de maintenance et de gestion des dispositifs de neutralisation dynamique d'une voie sur le boulevard périphérique, dont les textes sont joints à la présente délibération.

Article 4 : Les dépenses seront imputées au chapitre 011, article 61523, rubrique 821-3, mission 440, du budget de fonctionnement de la Ville de Paris, exercices 2014 et suivants sous réserve de financement

Les recettes correspondantes (comptes de tiers) seront constatées au chapitre 70, articles 704 et 70688, rubrique 821-3, mission 440 du budget de fonctionnement de la Ville de Paris, au titre des exercices 2015 et suivants.