
Avis sur les modalités de mise en œuvre de la voie dédiée au covoiturage, taxis et transports collectifs sur le boulevard périphérique

Les lignes de bus suivantes, exploitées par le Groupe RATP, circulent sur le périphérique :

- Le **Roissybus** (Périphérique et A1) ;
- Les lignes **Orlybus, 216 et 299** (Périphérique et A6).

D'autres services « sans voyageurs » circulent également sur le périphérique :

- D'une part des courses « **haut-le-pied** », constituées par exemple des itinéraires de remisage permettant à un véhicule d'effectuer son trajet entre le terminus et le dépôt ;
- D'autre part des **véhicules d'intervention** comme les dépanneuses, les voitures de régulation ou les véhicules permettant d'acheminer les agents de sûreté sur les sites d'intervention.

Ces services sont essentiels à la bonne réalisation des services commerciaux et à l'atteinte des indicateurs de qualité de service du réseau de bus. Nous demandons donc à la Ville de Paris de laisser également la possibilité à ces services d'emprunter la voie dédiée.

Plus généralement, nous demandons à la Ville de Paris de permettre la circulation de tous les véhicules logotypés RATP ou RATP Cap Île-de-France sur la voie dédiée.

Avis sur les modalités ouvertes à la consultation

Les effets bénéfiques de la voie dédiée en termes de temps de parcours (en moyenne et en écart type) sont à étudier plus précisément à l'aune de :

- De la **densité de trafic** et le **niveau de saturation** sur la voie dédiée et les voies adjacentes ;
- De la **limitation de vitesse** appliquée sur la voie dédiée et sur les voies adjacentes, en lien avec le niveau de trafic ;
- Du **niveau d'entrecroisements** (cisaillements) entre les différentes voies.

Ces trois paramètres vont influencer fortement sur le niveau de service de l'infrastructure et son accidentologie.

Faute d'éléments disponibles en phase de consultation, nous alertons à ce stade sur l'enjeu de **réduction des temps de parcours et de résorption des aléas de circulation** qui est un élément déterminant de la qualité de service et de la robustesse pour l'ensemble des services de transport collectif routier.

Les effets du projet sur les temps de parcours et leur dispersion devront être spécifiés dans les phases ultérieures d'étude en distinguant périodes de pointe et heures creuses, en particulier s'il est choisi de porter la vitesse limite sur le périphérique ou la voie dédiée à 50 km/h au lieu de 70 km/h aujourd'hui.