

# Le programme Mobilien à Paris

Contribution de la RATP à un bilan d'étape  
Septembre 2007



## INTRODUCTION

Ce document constitue une contribution de la RATP à un premier bilan d'étape du projet Mobilien à Paris. Il rappelle le contexte de son développement et les actions menées par la Ville de Paris et la RATP, avec le soutien du STIF, de la Région Île-de-France et de l'Etat. Il précise les résultats encourageants obtenus pour les bus de la RATP et esquisse les axes de progrès à suivre pour la poursuite du programme. La présentation d'une étude illustre la perception de la clientèle et l'évolution des comportements des différents publics.

## SOMMAIRE

### Le contexte

page 2

### Les actions menées

page 4

### Des résultats visibles

page 6

### La perception de la clientèle et l'évolution des comportements

page 8

### Les perspectives et la poursuite du programme

page 10

## Le contexte

Dans quel cadre est né le programme Mobilien?

Quels en ont été les acteurs?

Quelle était la situation des bus à Paris avant 2001?



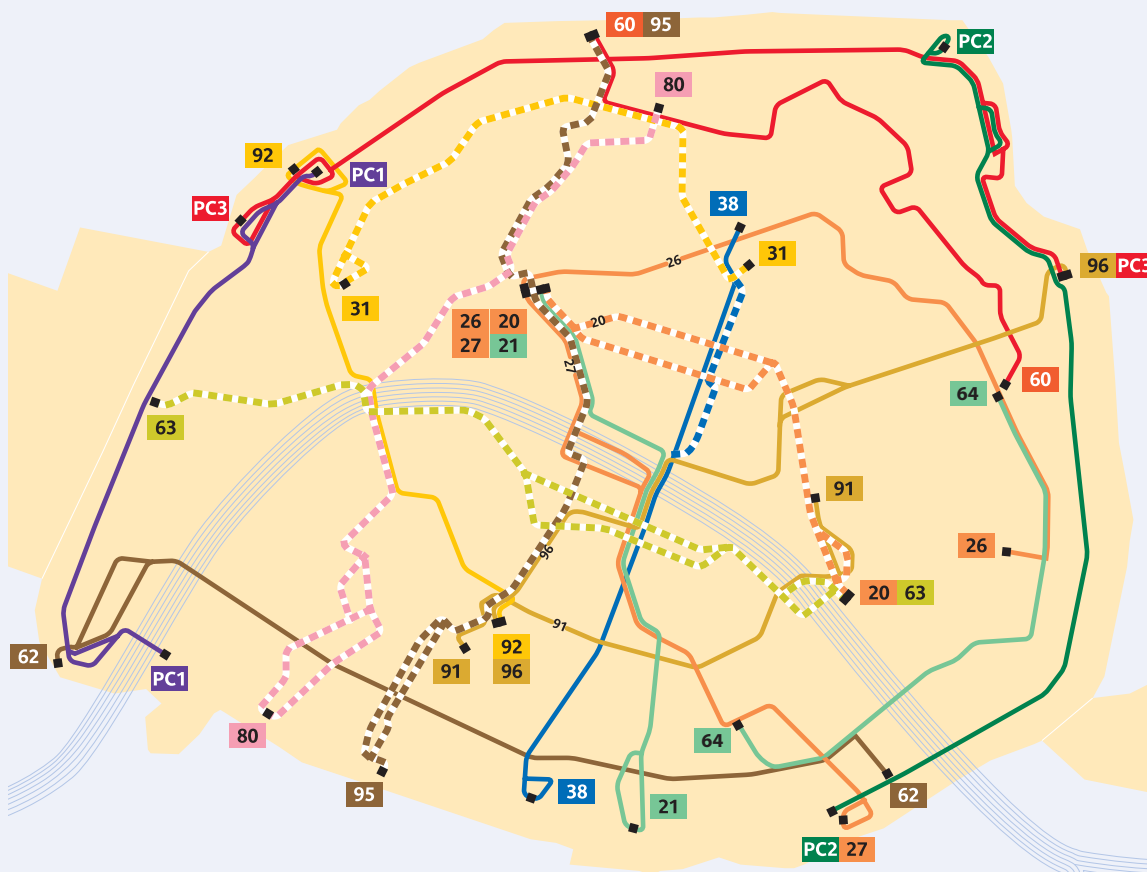
### Le PDU



PREFECTURE DE LA REGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, mis en œuvre en 2000, avait pour principaux objectifs de diminuer de près de 3 % le trafic automobile, tout en développant les transports en commun aux côtés de moyens de déplacement moins polluants, alternatifs à la voiture particulière. Il prévoyait notamment la mise en place d'un réseau de transport de surface dense, rapide et fiable constitué pour l'essentiel d'environ 150 lignes de bus existantes en Île-de-France et d'autant de pôles d'échanges.

La mise en place de ce réseau - baptisé Mobilien - a été menée conjointement par l'Etat, la Région Île-de-France, l'Autorité organisatrice des Transports en Ile-de-France (STIF) et les collectivités.



### Le réseau Mobilien Paris

- en trait plein, les lignes déjà traitées

- en trait discontinu, les lignes à traiter

13 lignes de Paris ont fait l'objet d'améliorations à ce jour : 21, 26, 27, 38, 60, 62, 64, 91, 92, 96, PC1, PC2, PC3.

## Les acteurs

A Paris, le projet Mobilien est piloté par la Ville de Paris en coopération étroite avec la RATP. A chacune des principales étapes (diagnostic, validation des projets de lignes qui précèdent le passage en Conseil de Paris et la réalisation des travaux), le projet a été soumis à la Commission Extra Municipale des Déplacements (CEMD), qui regroupe l'ensemble des acteurs institutionnels, politiques, économiques et associatifs impliqués dans le projet, avec le concours des transporteurs.

Premier transporteur d'Île-de-France, la RATP est directement engagée dans la réalisation du projet Mobilien pour 70 lignes de bus (dont 20 à Paris sur les 59 existantes dans la capitale) et 72 pôles d'échanges en banlieue.

## La situation des bus à Paris

Les bus rencontrent en général de nombreuses difficultés : embouteillages, irrégularité sur de nombreux axes, difficultés d'accès au trottoir en raison de nombreux stationnements aux points d'arrêt. Les fréquences et les amplitudes étaient peu adaptées aux nouveaux rythmes urbains des parisiens et des franciliens.

Depuis la fin des travaux réalisés entre l'été 2003 et fin 2006 sur Paris, un grand nombre de lignes bénéficie aujourd'hui d'une hausse sensible du niveau de qualité de service.

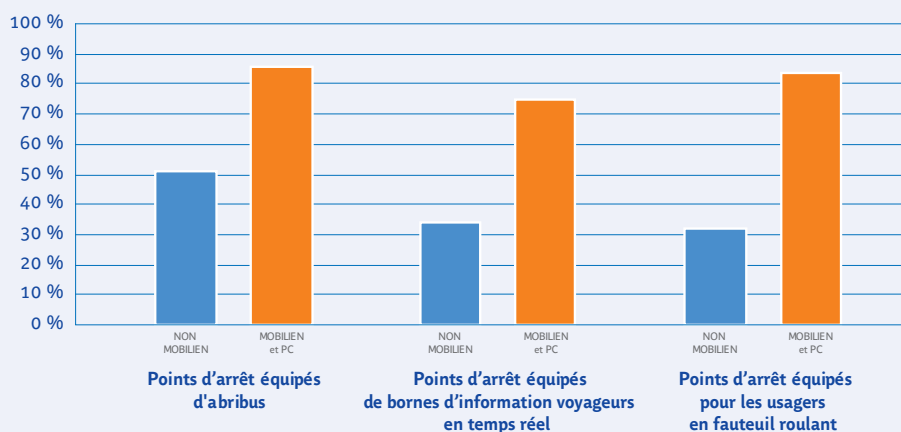
Des évaluations sont en cours sur les lignes 21, 27, 38, 60, 62, 91, 92 et 96, pour en mesurer les premiers résultats concrets pour les voyageurs.



## Les actions menées

Le programme Mobilien à Paris s'appuie sur la synergie de trois types d'actions : les meilleures conditions de circulation obtenues grâce aux aménagements réalisés par la Ville de Paris, les adaptations de l'offre décidées par le STIF et l'amélioration du service mise en œuvre par la RATP.

Équipement des points d'arrêt des lignes Mobilien - en orange - et non Mobilien - en bleu - sur le nombre total de points d'arrêt Mobilien (1168) et non Mobilien (1449)



### La qualité de service



Le service Mobilien garantit des critères de qualité de service observables à Paris, notamment grâce aux aménagements de voirie réalisés (jusqu'à 50 % de voies protégées\*) :

◆ **de nouveaux véhicules** accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), équipés d'une ventilation mécanique forcée et respectueux de l'environnement (normes euro3)

◆ **l'accessibilité** : 84 % des points d'arrêt Mobilien sont à ce jour accessibles aux usagers en fauteuil roulant (UFR), soit 980 points d'arrêt des lignes Mobilien traitées (contre 32 % pour les lignes non Mobilien). A l'horizon 2008, l'ensemble des lignes parisiennes sera accessible à tous.

◆ **le confort d'attente**, avec un taux élevé d'équipement des points d'arrêt des lignes Mobilien :

- **75 % des points d'arrêt équipés de bornes d'information voyageurs en temps réel** (contre 34 % pour les lignes non Mobilien).
- **86 % des points d'arrêt Mobilien équipés d'abribus** soit 1006 sur un total de 1168 PA Mobilien (contre 51 % pour l'ensemble des arrêts non Mobilien).

◆ **des bus 7 jours sur 7**, y compris le dimanche et les jours fériés

◆ **une amplitude et une fréquence renforcées** : des bus entre 5h50 et 0h30 avec une fréquence de 3-4 min du lundi au vendredi en heures de pointe, de moins de 10 min en heures creuses et de 20 min en soirée.

\* Zones piétons et bus, couloirs à contresens bus, couloirs à bordurette ou banquette.



**LÉGENDE**

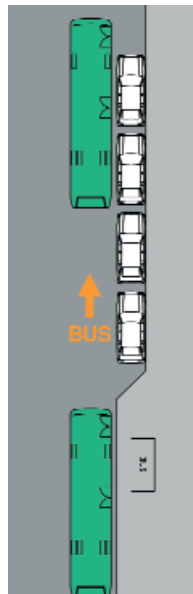
- ★ Priorité aux feux (fin 2007)
- Modification d'itinéraire
- Couloir peinture
- Couloir protégé
- ↔ Couloir à contresens
- ← Site propre bidirectionnel
- ▷ Quai / point d'arrêt
- Recalibrage / Place / Espace bus et piétons

Les aménagements réalisés à Paris

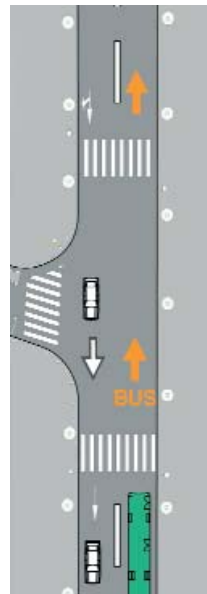
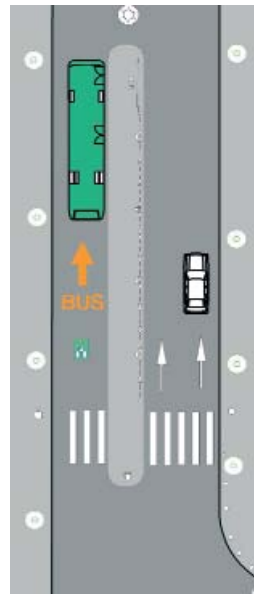
## Les aménagements de voirie

Les différentes solutions mises en œuvre sont :

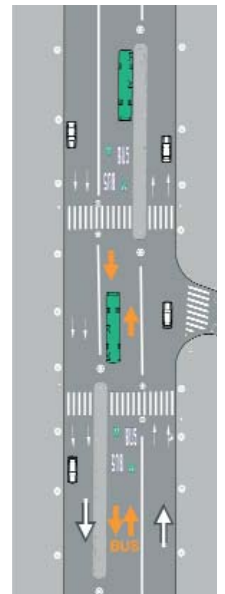
- couloirs protégés dans le sens de la circulation générale
- couloirs et voies à contresens
- couloirs bidirectionnels axiaux et latéraux
- aménagements ponctuels de points d'arrêt (avancées, quais)
- réaménagements globaux : recalibrage, équipement des carrefours et des places
- amélioration des feux : phasage et priorité



Aménagement des points d'arrêt avancée (à gauche) ou quai (à droite)



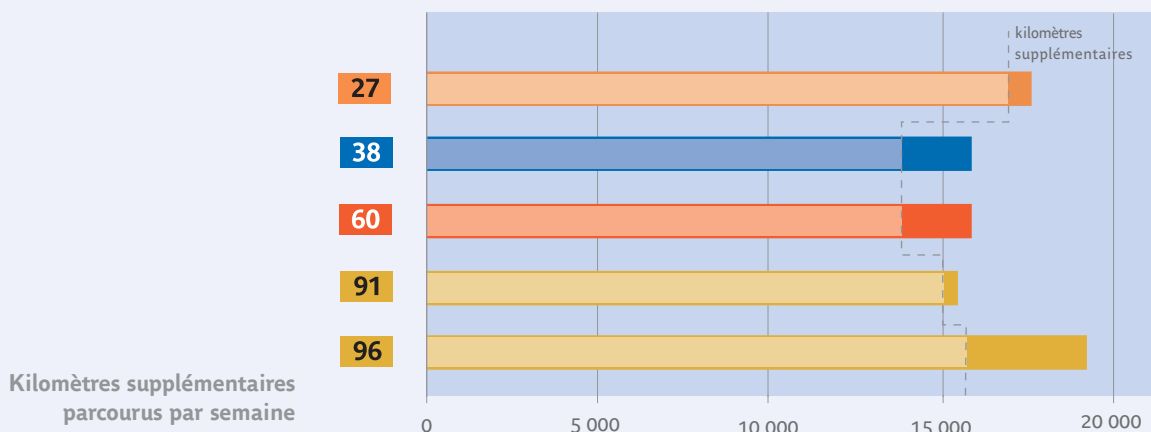
Couloir à contresens



Site propre bidirectionnel axial

## Des résultats visibles

Qu'il s'agisse des aménagements de voirie ou de l'objectif de haute qualité de service, l'investissement des différents acteurs dans le programme Mobilien a donné des résultats concrets encourageants, mesurables par une série d'indicateurs spécifiques.



### Indicateurs d'amélioration



Gain de vitesse de 16 % pour la ligne 96

Les améliorations apportées par le programme Mobilien sont illustrées par des indicateurs concrets :

#### ◆ Gains de vitesse 2006/2001

- Ligne 27 : + 5 %
- Ligne 38 : + 9 %
- Ligne 91 : + 3 %
- Ligne 96 : + 16 %

#### ◆ Baisse des accidents matériels sur les tronçons aménagés

*Avant /après travaux*

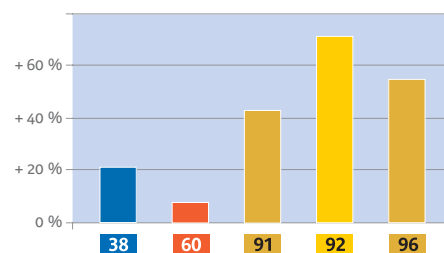
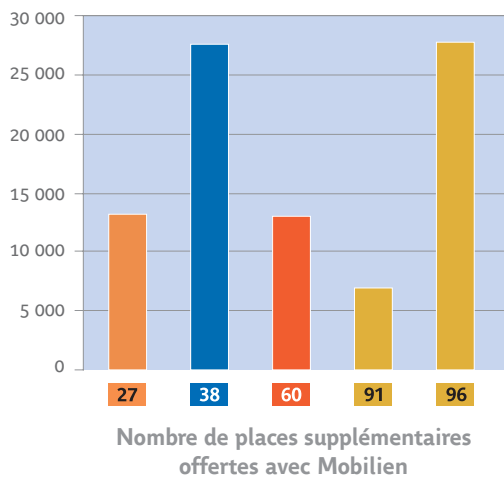
- Ligne 27 : - 31 %
- Ligne 38 : - 38 %
- Ligne 91 : - 24 %

#### ◆ Amélioration de la régularité du temps de parcours de chaque autobus

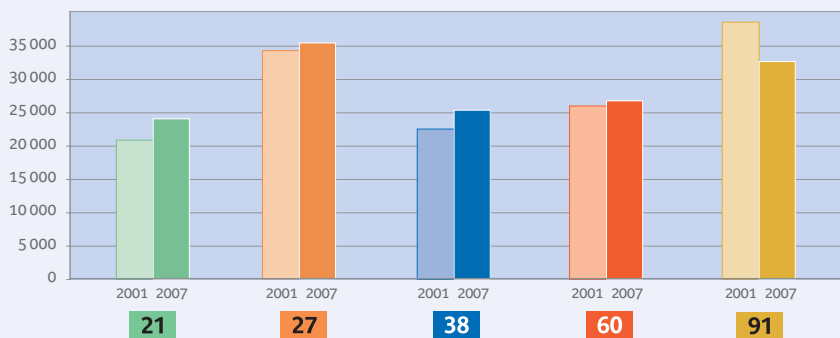
#### ◆ Nombre de places supplémentaires offertes par semaine

*Du lundi au dimanche cumulé*

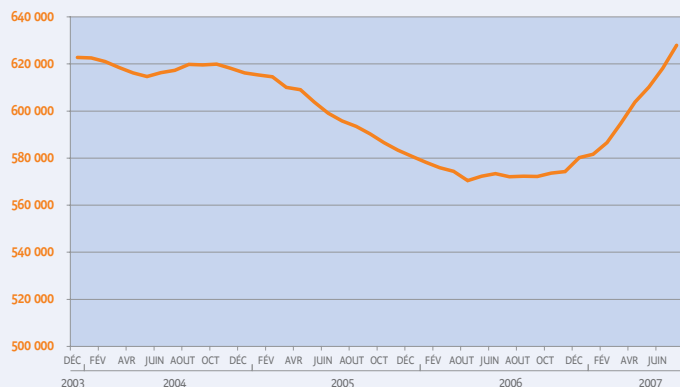
- Ligne 27 : 16 400
- Ligne 38 : 29 100
- Ligne 60 : 14 000
- Ligne 91 : 4 300
- Ligne 96 : 29 600



### Evolution du trafic quotidien (nombre de voyages) des lignes Mobilien (1)



Evolution du trafic quotidien du réseau bus Paris (2)



Evolution du trafic quotidien du réseau Mobilien Paris (2)

### Trafic en nette progression

Le réseau des bus à Paris (3) a connu une forte baisse entre 2004 et la mi-2006 correspondant à la période de travaux : baisse de 7 % aussi bien sur l'ensemble du réseau bus que sur l'ensemble des lignes Mobilien.

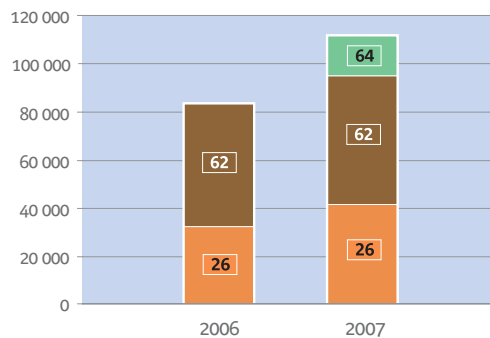
Après la période de travaux, le trafic s'est stabilisé, pour repartir à la hausse à l'automne 2006 :

- le trafic du réseau bus Paris (1) a cru de 6 % au 1<sup>er</sup> juillet 2007, par rapport au 1<sup>er</sup> juillet 2006,
- le trafic des lignes Mobilien progresse plus rapidement, + 10 %, à la même période.

Il est intéressant d'analyser l'évolution du trafic quotidien de certaines lignes ayant bénéficié d'aménagements ou d'améliorations de l'offre entre 2001 (date de

la mise en œuvre du programme Mobilien) et 2007 :

- + 18 % pour la **ligne 21**
- + 3 % pour la **ligne 27**
- + 13 % pour la **ligne 38**, depuis la fin des travaux à la gare du Nord, sur le boulevard de Magenta et sur les boulevards des Maréchaux
- + 2 % pour la **ligne 60**
- A cause des travaux très importants entrepris sur son parcours, la **ligne 91** n'a pas encore atteint son trafic de 2001. Néanmoins, son trafic enregistre **une hausse de 10 % depuis janvier 2007**.
- + 35 % sur le parcours de la rocade 26-62-64 au 2<sup>e</sup> trimestre 2007, par rapport au 2<sup>e</sup> trimestre 2006, grâce à la mise en service de la **ligne 64** en complément des **lignes 26 et 62**.



Lignes 26, 62 et 64 :  
évolution du trafic quotidien  
(nombre de voyages) entre 2006 et 2007



Création de la ligne 64 en avril 2007

(1) Moyenne du mardi au vendredi, comparaison entre le premier semestre 2001 et 2007  
(2) Moyenne glissante du mardi au vendredi, y compris le tram T3  
(3) Toutes les lignes y compris Mobilien et depuis fin 2006, le tram T3

# La perception de la clientèle et l'évolution des comportements

L'étude clientèle réalisée sur les lignes 27 et 91 en juillet 2006, soit 6 mois après la fin de l'essentiel des aménagements des lignes traitées à ce jour, a permis d'identifier des résultats encourageants.



Images extraites du film réalisé sur les lignes 27 et 91

## Une amélioration de la satisfaction globale des voyageurs

◆ **92 % des voyageurs satisfaits**  
L'amélioration de l'offre perçue par les clients (61 % de plus satisfaits) est essentiellement liée à l'amélioration du temps de trajet. La performance de l'offre est également bien notée ainsi que la relation de service, l'information et l'intermodalité que permet la ligne.

### ◆ Une ligne plus performante et utilisée

La meilleure satisfaction conduit 17 % des clients à une utilisation plus fréquente de la ligne, et ce taux s'élève à 21 % chez les clients l'empruntant avec une contrainte de temps.

## Un bilan plus mitigé chez les autres publics

Les reproches les plus fréquents concernent le manque de communication sur le projet, la longueur des phases de travaux, ainsi que les difficultés de stationnement (livraison) et de circulation. D'autre part, certains riverains pointent un sentiment d'insécurité que ces aménagements inhabituels génèreraient pour des piétons.

### ◆ Comme pour la ligne 38, une communication à mettre en place.

8 voyageurs sur 10 ne connaissent pas le projet Mobilien, et les autres publics se plaignent d'un manque de communication sur les objectifs poursuivis et les bénéfices associés. Il apparaît donc nécessaire de développer une communication et une identité plus impactantes et mieux adaptées aux divers publics.

### ZOOM SUR LA LIGNE 91

Cette étude sur la ligne 91 a pour objectif de connaître la perception des évolutions de la ligne par les voyageurs et l'impact sur leur satisfaction. Elle permet également de dresser un bilan de ce programme de modernisation auprès des autres publics (riverains, machinistes, autres utilisateurs de la voirie).

L'enquête s'est déroulée en deux phases :

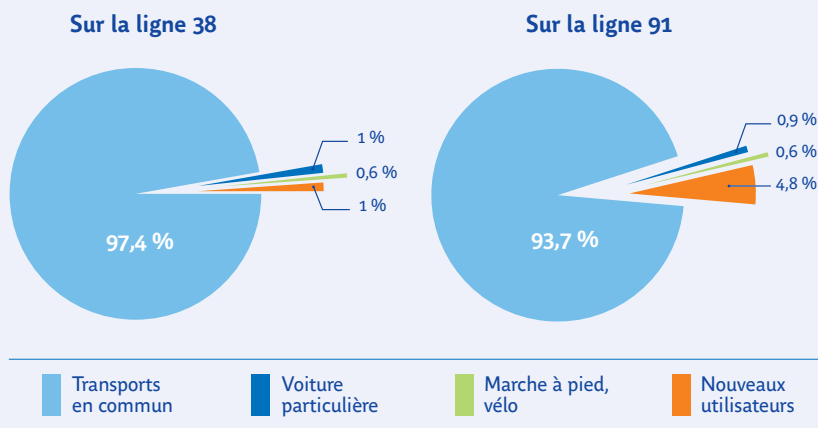
- une phase quantitative de 300 questionnaires administrés aux clients in situ.
- une phase qualitative, de 37 entretiens semi directifs auprès des autres publics.



## ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS

L'enquête "avant après", réalisée sur les lignes 27 et 91 en octobre 2006, a permis d'identifier l'évolution des usages et du transfert modal.

Elle a donné lieu au recueil et à l'analyse de 23 008 questionnaires, soit un taux de sondage global de 33 %.



Report et trafic supplémentaire sur les lignes Mobilien

## Une évolution des déplacements

### ◆ Moins de déplacements locaux que sur les autres lignes

Seulement 38 % des voyageurs n'utilisent que la ligne 91 pour se déplacer (59 % pour la ligne 38).

65 % des enquêtés déclarent se rabattre à pied vers la ligne.

66 % continuent à pied en descendant du bus.

et 38 % précisent à la fois se rabattre et continuer à pied.

Ce taux est inférieur de 14 points à celui du bus à Paris.

### ◆ Une vocation régionale

Sur l'ensemble de la semaine, moins de 65 % des déplacements concerne des liaisons Paris-Paris (plus de 80 % pour la ligne 38).

16 % ont pour origine ou destination la petite couronne.

Plus de 6 % des déplacements ont pour origine ou destination une

commune hors Île-de-France et ce taux monte à 15 % le dimanche. Ces observations sont liées à la particularité de la ligne 91 qui relie 3 grandes gares SNCF

En semaine, seulement 67 % des utilisateurs résident à Paris (80 % pour le week-end).

Trois arrondissements génèrent un peu plus de 62 % du trafic : le 5<sup>e</sup> avec 25 %, le 13<sup>e</sup> avec 20 % et le 14<sup>e</sup> avec 17 %.

### ◆ Travail et études pour la semaine, loisirs pour le week-end

Les motifs Travail et Etudes prédominent le matin en semaine, avec plus de 65 %.

Le soir, on observe une plus grande diversité de déplacements.

## Une évolution des comportements

### ◆ 37 % des voyageurs disent utiliser davantage la ligne 91

### ◆ 61 % affirment avoir gagné du temps

Le gain est estimé à moins de 10 mn pour 86 % de ces clients, et près de 50 % l'évaluent à moins de 6 mn.

### ◆ Utilisation importante d'abonnements (77 %)

### ◆ et ... des signaux significatifs et encourageants

Plus de 6 % de report et de trafic supplémentaire.

# Les perspectives et la poursuite du programme

Au-delà des actions menées et des résultats obtenus à ce jour, des axes de progrès existent dans le cadre de la poursuite du programme Mobilien à Paris.



## Mobilien + : plus d'offre pour une nouvelle qualité de service

### MAIS AUSSI EN ÎLE DE FRANCE

La mise en œuvre du réseau Mobilien constitue un enjeu majeur du développement de l'offre de transport de surface sur le territoire de l'Île-de-France.

Aujourd'hui, sur les 70 lignes RATP concernées par ce projet :

- 38 lignes font l'objet d'un projet d'amélioration du service validé par l'ensemble des acteurs concernés ;
- 17 lignes sont en phase travaux : 1 à Paris, 10 en Seine-Saint-Denis, 3 dans le Val de Marne, 2 dans les Hauts-de-Seine et 1 en Essonne ;
- 14 lignes sont achevées, répondant aux normes d'offre et de qualité de service fixées par le PDU : 13 lignes parisiennes et 1 ligne dans les Hauts de Seine.

Afin de répondre aux besoins croissants de mobilité des franciliens, le STIF a décidé en juillet 2006 de développer une politique de renforcement de l'offre et de la qualité de service de l'ensemble des lignes du réseau Mobilien. Ce programme ambitieux a notamment pour objectif de dynamiser la mise en œuvre du PDU, en donnant la priorité aux lignes bénéficiant d'un projet d'axe validé.

Avec Mobilien +, la Ville de Paris et le STIF ont souhaité franchir un palier dans le domaine de la qualité de service :

- plus de bus de 7h à 21h : un bus toutes les 5 min du lundi au vendredi, tout au long de la journée ;
- plus de bus avant 7h et après 21h : un bus toutes les 15 min.

Au premier semestre 2008, cette

mesure va se concrétiser sur les lignes 91 et 96, deux lignes phares du programme Mobilien à Paris, ayant bénéficié d'aménagements de voirie significatifs.

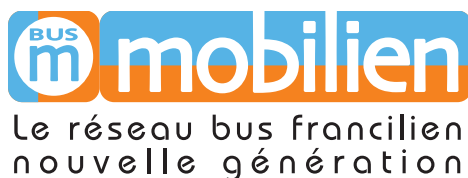
Plus globalement, entre fin 2007 et début 2008, un important programme de renforcement de l'offre du réseau de surface (amplitude de service et fréquence des passages) sera mis en œuvre sur 22 lignes parisiennes, dont 9 Mobilien : 20, 21, 60, 80, 87, 91, 92, 95 et 96.



### Mobilien : une identité forte

Les premières mesures portant sur l'aspect quantitatif du renforcement de l'offre ont précédé la finalisation de la charte qualitative et d'image du réseau Mobilien, approuvé au conseil du STIF du 11 juillet 2007.

En effet, le programme Mobilien doit se doter à présent d'une visibilité plus forte pour renforcer son identification, et donc son attractivité sur les territoires desservis. Un travail en ce sens est actuellement engagé avec l'ensemble des partenaires, sous le pilotage du STIF. La RATP souhaite contribuer activement au développement de ce "réseau Mobilien nouvelle génération".



### LE DÉVELOPPEMENT DU SYSTÈME DE PRIORITÉ AUX FEUX

La priorité aux feux donne le feu vert aux bus dès leur arrivée à un carrefour, afin de minimiser leur temps d'attente.

La mise en place d'un tel système a pour objectif principal d'améliorer les performances des lignes de bus d'un réseau (vitesse, régularité, ponctualité) afin d'attirer plus de voyageurs, d'augmenter les déplacements en autobus et de réduire ainsi la part du trafic automobile.

Il est nécessaire d'équiper l'ensemble des carrefours de la ligne et les bus d'un matériel dédié à la priorité, s'appuyant sur le système GPS de localisation des bus en temps réel utilisé pour le développement des systèmes d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs.

L'équipement dédié à la priorité sur les bus RATP est financé par le STIF. L'adaptation du système de feux de la Ville de Paris bénéficie d'un financement conjoint du STIF et de la Région.

A Paris, les lignes 26 et 91 bénéficieront d'une mise en priorité aux feux dès la fin 2007. Les lignes 62 et 96 seront équipées en 2008.



**Département Développement et action territoriale**

Agence de Développement pour Paris  
agence.paris@ratp.fr

Projet Mobilien  
sylvie.moutel@ratp.fr

