



AUTORITÉ ORGANISATRICE
DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

La

LETTRE

CONTRAT
DE PLAN

Tangentielle NORD, LA SOLUTION

Le STIF a approuvé, en septembre dernier, la variante au schéma de principe initial de la Tangentielle Nord, dont l'objectif est d'ouvrir la grande ceinture au service voyageurs entre Sartrouville et Noisy-le-Sec.



Ce projet, inscrit au contrat de plan pour un montant de 335 millions d'euros, dont 30 millions d'euros pour le réaménagement du pôle multimodal de Noisy-le-Sec, a pour objectifs de renforcer le maillage des lignes ferroviaires, de répondre aux besoins de déplacements internes au nord de l'agglomération et de participer au renouvellement urbain, sans oublier la nécessité de préserver la capacité fret de la grande ceinture, dans laquelle la Tangentielle Nord doit s'inscrire. La solution de référence, dont le schéma de principe a été approuvé en 2001, prévoyait un service de 4 trains voyageurs par heure en mixité avec le fret, et d'importants travaux d'infrastructure.

Le nouveau projet préconise la création de deux voies nouvelles exclusivement

réservées au trafic voyageurs et l'utilisation d'un matériel roulant moins capacitaire mais plus léger, de type "tram-train". Il permet une simplification des installations, tout en apportant une fiabilité accrue pour les voyageurs comme pour le fret.

Pour un coût équivalent, cette solution offre une meilleure fréquence aux voyageurs (12 à 20 trains par heure) et améliore la rentabilité socio-économique. Grâce à ses caractéristiques "légères", elle permet de limiter les acquisitions foncières et autorise des requalifications urbaines plus ambitieuses.

Les travaux devraient débuter mi-2007 par la section Épinay - Le Bourget, avec un objectif de mise en service en 2012.

"Le projet prévoit l'utilisation d'un matériel roulant de type tram-train, ainsi que la création de 2 voies nouvelles."

Réussir la décentralisation

Après le vote par le parlement de la loi du 17 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, le STIF est maintenant engagé sur la voie d'une évolution institutionnelle majeure puisque, au 1^{er} juillet 2005 au plus tard, l'État se retirera du STIF, la Région devenant alors la collectivité publique majoritaire au Conseil d'administration.

Déjà, l'entrée de la Région Ile-de-France au Conseil d'administration en 2001, en application de la loi SRU du 13 décembre 2000, marquait une première évolution importante. Les trois ans écoulés ont permis au STIF d'affirmer progressivement son rôle d'autorité organisatrice. Ses services ont travaillé durant cette période pour permettre à toutes les collectivités publiques membres de son Conseil de débattre et de décider dans les meilleures conditions.

Trois axes forts doivent guider le STIF pour les années à venir afin qu'il joue pleinement le rôle que tous ses partenaires attendent de lui : compétence, impartialité et proximité.

C'est par la compétence de ses services sur les transports publics que le STIF apportera aux collectivités qui le constituent tout l'éclairage nécessaire pour arrêter les grandes orientations qui concernent le transport de près de 12 millions de Franciliens.

C'est en étant impartiales que l'expertise et les propositions du STIF prendront tout leur sens et qu'il aura la confiance des voyageurs, des entreprises de transport et des collectivités territoriales qui le constitueront à compter du 1^{er} juillet 2005 avec, au premier rang de celles-ci, la Région.

C'est parce qu'il sera plus proche des citoyens que le STIF pourra s'affirmer comme l'autorité organisatrice des transports publics en Ile-de-France, garant de la qualité, de la continuité et de la cohérence régionale du réseau de transport.

Le STIF entend bien s'inscrire dans cette démarche pour tenir toute sa place et réussir sa décentralisation.

Emmanuel Duret

Directeur général
du Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Des PV QUI PROFITENT AUX TC

Chaque année le STIF perçoit 50 % du produit des amendes de circulation routière prélevées en Ile-de-France, soit 85 millions d'euros environ, afin d'améliorer la qualité de service des transports en commun.



© RATP / Jean-François Mauboussin

Ainsi, en 2003, le STIF a affecté ces crédits aux actions suivantes :

- **sécurité** avec notamment l'installation de la vidéo surveillance dans les gares et les bus,
- **productivité** avec, entre autres, des aménagements de voirie pour faciliter la circulation des bus,
- **renovation du matériel roulant** dans le cadre d'un programme sur 6 ans portant sur 838 voitures du parc SNCF Ile-de-France,

- **information voyageur** avec une priorité pour le développement de l'information en temps réel sur les quais, aux points d'arrêt et dans les véhicules,

- **accessibilité** avec de nouvelles gares RER et des points d'arrêt bus supplémentaires équipés pour les personnes à mobilité réduite,

- **accès-correspondances** avec la création de parcs relais et de parcs à vélos.

La Région Ile-de-France cofinance généralement ces opérations.

Dans nos prochains numéros, nous reviendrons plus en détail sur chacun de ces domaines d'intervention.

Vu d'Europe LONDRES, HORIZON 2016

Londres, deuxième plus grande métropole d'Europe avec 7 400 000 habitants et 800 000 de plus d'ici 10 ans, est confrontée comme les autres régions capitales à des problématiques croissantes de mobilité durable et d'efficience de ses réseaux.

Les transports londoniens sont coordonnés par Transport for London (TfL) et placés sous l'autorité du Maire. Suite à sa récente réélection, celui-ci a présenté en juillet dernier sa vision des transports à l'horizon 2016. Le gouvernement et TfL ont conclu un accord de financement portant sur 4,5 milliards d'euros d'investissements dans les transports publics sur une période de 5 ans.

Projets d'investissement :

- **East London line Extension** : ce projet vise à transformer cette ligne de rocade métro en la modernisant et en la prolongeant vers le nord et vers le sud. Avec un accroissement de l'offre de 60 %, la fréquentation devrait tripler à terme. L'échéance de la première phase est prévue pour 2010.

- **Docklands Light Rail Extensions** : cette ligne de tramway, de relativement faible capacité, a été mise en service en 1987 pour desservir le quartier des Docklands, la ligne comportait alors 15 stations. L'essor de Canary Wharf a nécessité une extension continue de ce réseau qui couvre aujourd'hui 26 km de lignes. La prochaine extension est

prévue pour 2005 vers l'aéroport London City et Woolwich.

À plus long terme, le projet phare baptisé *Crossrail* a pour objectif de permettre une traversée rapide de la ville d'est en ouest, à l'instar du RER. La capacité de cette ligne qui pourrait voir le jour en 2013 sera de 24 000 voyageurs par heure avec un train toutes les deux minutes et demie. Crossrail desservira également l'aéroport d'Heathrow. La traversée de Londres nécessite le percement d'un tunnel de 17 km de long. Le coût de ce projet soutenu par le gouvernement est évalué à 15 milliards d'euros.

Parallèlement à ces projets, la qualité de service est améliorée :

- **"Congestion charging"** : le Maire de Londres a présenté le 11 août dernier sa proposition d'extension de la zone dans laquelle l'accès en automobile est payant les jours ouvrés. Ce dispositif mis en place en février 2003 a permis de réduire de 30 % la congestion, d'améliorer la régularité et la rapidité des bus de 15 % et de dégager plus de 100 millions d'euros pour les transports en commun.



Docklands Light Railway

- **amélioration du service des bus** : il est désormais nécessaire, dans la zone centrale, d'acheter son titre de transport *avant de monter* dans les bus, des automates ont été installés aux points d'arrêt à cet effet.

- **itinéraires de bus en site propre** : TfL étudie un projet à l'est de Greenwich qui consisterait en première phase à la mise en site propre de 6,7 km entre Woolwich et Abbey Wood.

Pour plus d'informations :

Transport for London / Autorité organisatrice : www.tfl.gov.uk - Greater London Authority / Assemblée élue : www.london.gov.uk

La carte Orange PASSE SUR CARTE À PUCE

Le STIF a approuvé la réalisation d'un test concernant l'application du système télébilletique Navigo aux cartes Orange. Réalisé auprès de voyageurs parisiens, il prépare l'extension, en 2005, de cette technologie "carte à puce" sur toute l'Ile-de-France.

Déjà utilisée pour les forfaits Intégrale et Imagine "R", cette carte à puce bénéficiera ainsi à plus de 4,2 millions de personnes. L'objectif est de bien faire comprendre aux utilisateurs la distinction entre les forfaits de transport (Intégrale, Imagine "R", carte Orange) et leur support (Navigo), ainsi que de



les familiariser avec le vocabulaire spécifique à cette nouvelle technologie (passe, chargement...). Une campagne de communication pilotée par le STIF et réalisée par les transporteurs est prévue en 2005, afin d'accompagner le passage des clients carte Orange sur Navigo.

Les projets en cours PÔLES PDU ET CONTRAT DE PLAN

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PÔLES PDU (octobre 2004)

Le tableau ci-dessous reprend le niveau d'avancement, étape par étape, des 84 pôles engagés.

DIAGNOSTIC	MESURES ET SCÉNARIOS	MONTAGE DU PROJET	CONTRAT DE PÔLE	MISE EN PLACE FINANCEMENTS
NOISIEL (77)	NEMOURS ST-PIERRE (77)	ROISSY-EN-BRIE (77)	SEVRAN-BEAUDOTTES (93)	ÉVRY COURCOURONNES (91)
GOUSSAINVILLE (95)	MARNE-LA-VALLÉE CHESSY (77)	MEAUX (77)	VERT GALANT (93)	ORSAY VILLE (91)
NEUVILLE UNIVERSITÉ (95)	TORCY (77)	OZOIR-LA-FERRIÈRE (77)	AÉROPORT D'ORLY (94)	VAL D'ARGENTEUIL (95)
MANTES-LA-JOLIE (78)	ST-RÉMY-LES-CHEVREUSE (78)	CONFLANS-FIN D'OISE (78)	VAL DE FONTENAY (94)	VILLIERS-LE-BEL ARNOUVILLE (95)
ST-DENIS - PORTE DE PARIS (93)	MANTES-LA-JOLIE (78)	CHATOU CROISSY (78)	ISSY VAL-DE-SEINE (92)	ERMONT EAUBONNE (95)
LA COURNEUVE 8 MAI 1945 (93)	PERSAN BEAUMONT (95)	DOURDAN (91)	RUEIL MALMAISON (92)	BOISSY-ST-LÉGER (94)
ÉPINAY-SUR-SEINE (93)	BRÉTIGNY (91)	ARGENTEUIL / VAL D'ARGENT (95)	CHELLES GOURNAY (77)	VILLEJUIF LOUIS ARAGON (94)
GENNEVILLIERS (92)	AUBERVILLIERS PANTIN (93)	LOUVRES (95)	ÉMERAINVILLE -	VILLIERS-SUR-MARNE (94)
GABRIEL PÉRI ASNIÈRES (92)	BONDY (93)	AULNAY-SOUS-BOIS (93)	PONTAULT-COMBAULT (77)	LES MUREAUX (78)
9 pôles	LE BOURGET (93)	GALLIÉNI (93)	FONTAINEBLEAU AVON (77)	TRAPPES (78)
	CRÉTEIL (94)	NEUILLY PLAISANCE (93)	LAGNY THORIGNY (77)	CHAVILLE VÉLIZY VIROFLAY (78)
	IVRY (94)	ST-OUEN RER C (93)	TOURNAN (77)	SARTROUVILLE (78)
	NOGENT-SUR-MARNE (94)	ST-DENIS CENTRE RER D (93)	MELUN (77)	LE RAINCY VILLEMOMBLE (93)
	NOGENT-LE-PERREUX (94)	ROSNY BOIS PERRIER (93)	MITRY CLAYE (77)	AÉROPORT ROISSY CDG (93/95/77)
	ARCUEIL-CACHAN (94)	VILLENEUVE-ST-GEORGES (94)	GARGES SARCELLES (95)	MAIRIE DE MONTREUIL (93)
	LAPLACE (94)	JOINVILLE-LE-PONT (94)	HERBLAY (95)	15 pôles
	ROBINSON (92)	PONT DE SÈVRES (92)	SAVIGNY-SUR-ORGE (91)	
	17 pôles	BOURG-LA-REINE (92)	VERSAILLES CHANTIERS (78)	
		COLOMBES (92)	SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (78)	
		CROIX DE BERNY (92)	HOUILLES CARRIÈRES (78)	
		ST-CLOUD SNCF/T2/L10 (92)	POISSY (78)	
		MAIRIE DE CLICHY (92)	21 pôles	
		22 pôles		

Remarque : les pôles inscrits à titre individuel au contrat de plan État/Région ne figurent pas dans ce bilan (Grigny Centre, Juvisy, Massy-Palaiseau, Noisy-le-Grand Mont d'Est, Nanterre Université et Choisy-le-Roi).

ÉTAT D'AVANCEMENT DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION (juillet à décembre 2004)

Sont repris dans le tableau ci-dessous, les projets qui ont franchi ou vont franchir les étapes suivantes : concertation préalable, enquête publique, passage au Conseil d'administration du STIF, engagements de travaux et mise en service.

Opérations	Juillet, août, septembre 2004		Octobre, novembre, décembre 2004	
Tangentielle Nord	Schéma de principe complémentaire au CA du STIF	28 septembre 2004		
T2 - Prolongement à Porte de Versailles	Clôture de l'enquête publique	7 août 2004	Remise du rapport de la commission d'enquête	20 octobre 2004
Tramway Villejuif - Athis-Mons	Remise du rapport de la commission d'enquête	20 juillet 2004		
Pôle de Noisy-le-Grand	Enquête publique	du 13 septembre au 13 octobre 2004		
Pôle de Choisy-le-Roi			Enquête publique	18 décembre 2004
Pôle de Nanterre-Université	Remise du rapport de la commission d'enquête	21 juillet 2004		
Site propre Massy - Saclay	Arrêté d'utilité publique	24 septembre 2004		
Méto Ligne 8	Remise du rapport de la commission d'enquête	19 août 2004		

La RATP AVANCE

Anne-Marie IDRAC, Présidente-Directrice Générale de la RATP, fait le point sur les questions d'actualité : décentralisation, nouveau contrat avec le STIF et validation systématique à l'entrée.

La Lettre du STIF :

Comment la RATP perçoit-elle la prochaine décentralisation du STIF et ses conséquences sur l'organisation et le fonctionnement des transports publics en Ile-de-France ?

Anne-Marie IDRAC :

Je me félicite de ce que la prochaine décentralisation du STIF en fasse une Autorité Organisatrice à part entière, au bénéfice des voyageurs sur tous les réseaux.

Les élus désormais en charge des transports seront nécessairement très attentifs aux besoins et aux attentes du public - notamment à la nécessité de renforcer l'offre de services. Cela favorisera le développement de notre activité : il nous faudra améliorer encore la réactivité et le professionnalisme, ainsi que la qualité des relations de la RATP avec les décideurs locaux, notamment par ses Agences de développement territorial.

La nouvelle Autorité Organisatrice, en améliorant la cohérence des dispositifs de décision en matière d'investissements, d'évolutions tarifaires et de qualité d'exploitation, avec une forte intégration à l'échelle régionale, ira dans le sens d'une valorisation de notre savoir-faire et d'un accroissement de nos performances au service des voyageurs. Les relations contractuelles entre le STIF et l'entreprise nationale qu'est la RATP en seront encore plus claires et partenariales.

LLS : Un nouveau contrat portant sur la période 2004-2007 a été signé le 15 janvier dernier entre le STIF et la RATP. Dix mois après, quels premiers enseignements peut-on tirer de sa mise en œuvre

et quelle perception en a le personnel de la RATP ?

AMI : Le contrat 2004-2007 est au cœur du plan d'entreprise qui fait l'objet d'importantes actions de communication visant à l'appropriation par les agents eux-mêmes de nos engagements ; une particulière attention est portée aux indicateurs qui pointent les marges de progrès. Le contrat fait l'objet d'un suivi interne précis tant au niveau managérial qu'avec les instances représentatives du personnel et le Conseil d'Administration. Cela fait apparaître une très bonne exécution sur les neuf premiers mois, aussi bien en termes de production que de qualité de service sur les critères prévus.

La logique contractuelle très porteuse de progrès de performance est d'ailleurs déclinée en contrats d'objectifs internes. Les efforts de productivité et de qualité sur lesquels nous sommes engagés sont très responsabilisants en raison même de leur niveau élevé d'exigence.

LLS : La RATP a lancé, en début d'année, l'opération "la Bus Attitude" avec la validation systématique des titres de transport en montant par l'avant dans le bus. Quels sont les premiers résultats ?

AMI : Le projet est plus large que la seule validation systématique à l'entrée, et il est globalement bénéfique au transport en commun. Il s'agit de restaurer les règles du "savoir voyager", au bénéfice de la tranquillité de tous, de la valorisation du rôle des machinistes, et de la sécurisation des recettes, via de nouvelles relations de service.



© RATP / Bruno Mangierite

Anne-Marie IDRAC
Présidente-Directrice Générale
de la RATP

Le 6 octobre dernier, était célébré le premier anniversaire du lancement de l'opération "Bus Attitude" sur les 10 lignes test du Nord-Ouest parisien. Sur ce secteur le taux de fraude est passé de 19 à 13 % et s'est stabilisé à cette valeur.

En douze mois, la "Bus Attitude" s'est inscrite dans le paysage francilien. L'ensemble du parc devrait être aux couleurs "Bus Attitude" d'ici mi-décembre.

Pour la RATP, il s'agit aussi de passer dans l'organisation du travail du réseau bus, d'une logique de ligne ou de centre bus à une logique de territoire, plus proche de la réalité vécue par les voyageurs.

Les premiers résultats vérifiés par enquêtes sont positifs non seulement sur la fraude mais sur l'amélioration de l'image du bus. À nous, en interne et en externe, d'inscrire cela dans la durée !

"Les efforts de productivité et de qualité sur lesquels nous nous sommes engagés sont très responsabilisants en raison même de leur niveau élevé d'exigence."

