



AUTORITÉ ORGANISATRICE
DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

La

LETTRE

L'ÉVÈNEMENT

RENTÉE

Noctilien, SIMPLIFIEZ-VOUS LA NUIT

Afin de répondre aux nouvelles exigences de mobilité des Franciliens, la Région Ile-de-France, les départements et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) ont lancé le 21 septembre un nouveau service de bus nocturnes "Noctilien" exploité par la RATP et Transilien SNCF.

Face aux nouveaux besoins de déplacements des Franciliens liés au travail et aux loisirs, l'offre de transport en commun de nuit, demeurait insuffisante et inadaptée.

C'est pourquoi, le Conseil d'administration du STIF du 5 novembre 2004, a décidé la création d'un nouveau réseau régional de bus nocturnes circulant toutes les nuits en Ile-de-France, de 0h30 à 5h30 du matin, appelé réseau "Noctilien".

Le fonctionnement de ce nouveau service est financé par le STIF à hauteur de 16,6 millions d'euros supplémentaires par an.

Les 4,9 millions d'euros d'investissements, hors matériel roulant, sont répartis entre le STIF (52 %) et la Région Ile-de-France (48 %).

Noctilien, c'est plus de bus. Ce nouveau service s'appuie sur les anciennes lignes Noctabus et Bus de Nuit, dont l'offre kilométrique a été doublée. Ce réseau comprend désormais 35 lignes de bus dont 2 lignes circulaires dans Paris (1 dans chaque sens), avec des bus toutes les 17 minutes en semaine et toutes les 10 minutes le week-end, reliant 4 grandes stations de correspondance bus (Gare de Lyon, Gare de l'Est, Gare Saint-Lazare et Gare Montparnasse), 8 lignes de banlieue à banlieue et 25 lignes au départ de Paris. L'ensemble du réseau comprend ainsi 1 950 points d'arrêt, assurant aux Franciliens une desserte de proximité dans 175 villes d'Ile-de-France.

Noctilien, c'est plus de sécurité puisque tous les véhicules sont équipés de vidéosurveillance. Ils sont en liaison permanente avec le centre de sécurité qui transmet l'information aux équipes de sécurité ou à la police qui peuvent ainsi intervenir directement en cas de besoin.

Noctilien, c'est plus de proximité. Un agent d'accueil RATP est présent dans

chaque grande station de correspondance parisienne pour informer les voyageurs et intervenir en temps réel en cas de nécessité.

De plus, dans les cars Transilien SNCF, un accompagnateur est présent pour l'accueil et l'information. Il peut réveiller le voyageur à l'approche de l'arrêt demandé et l'aider à réserver un taxi pour la poursuite de son voyage.

Noctilien, c'est plus de facilité. Noctilien est accessible avec les forfaits (carte Orange, Intégrale, imagine R, Mobilis...). Pour les occasionnels, le coût du déplacement est basé sur le prix du Ticket t classique et il sera possible d'acheter son ticket à bord des bus.



Noctilien, c'est plus de visibilité. Une signalétique commune Noctilien, déclinée sur les numéros de lignes, bus et points d'arrêt et adaptée selon les supports, permet aux voyageurs de se repérer facilement la nuit.

Une campagne de communication sur le thème : **"Bus Noctilien, une nouvelle galaxie en Ile-de-France"** a démarré le 14 septembre dans la presse quotidienne et magazine, ainsi qu'en affichage dans les gares et stations, des dépliants d'information voyageurs venant compléter le dispositif média.

Par ailleurs, toutes les informations pratiques concernant Noctilien sont disponibles sur le site : www.noctilien.fr

BRÈVES

La 1^{ère} rame Citadis du tramway T3 est arrivée à Paris dans la nuit du 7 au 8 septembre. Longue de 43 mètres, sa capacité d'accueil est de 304 places, dont 78 assises. Les autres rames, soit 20 au total, arriveront à raison de 2 unités par mois jusqu'à l'été 2006, le tramway des Maréchaux devant être mis en service fin 2006.

Deux nouvelles lignes régulières express par autocar, Les Mureaux - La Défense et Verneuil-Vernouillet - La Défense via Orgeval, **empruntant l'autoroute A14**, seront mises en service fin octobre. Accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), leur fonctionnement sera financé par le STIF à hauteur maximale de 4,27 millions d'euros la première année et 3,95 millions d'euros les années suivantes.

Les travaux de la nouvelle liaison Ermont-Eaubonne / Saint-Lazare, inscrite au contrat de plan État-Région, avancent. Le 13 septembre a été inauguré le viaduc d'Argenteuil.

D'une longueur de 235 mètres, il permettra aux deux nouvelles voies ferrées reliant les gares "Le Stade" et "Argenteuil" de franchir la Seine. La nouvelle desserte devrait être mise en service en décembre 2006.

Les citoyens

ASSOCIÉS À LA RÉFLEXION

Lorsqu'un projet de transport en commun de grande ampleur est lancé, le public a la possibilité de s'exprimer à deux reprises dans le cadre du débat public. Lors de la concertation préalable, dès le démarrage du projet, et lors d'une procédure dite enquête d'utilité publique, après l'approbation du schéma de principe.

La concertation préalable (ou un débat public¹) a pour objectif d'informer et de recueillir les avis des populations concernées (citoyens et associations) sur les grands principes du projet. Les suggestions ou remarques effectuées pendant cette période sont prises en compte pour la suite de sa conception. Le STIF, dès lors qu'il a l'initiative de la construction d'une ligne de transport public en site propre en Ile-de-France, est responsable de la concertation exigée par le code de l'urbanisme (article L 300-2).

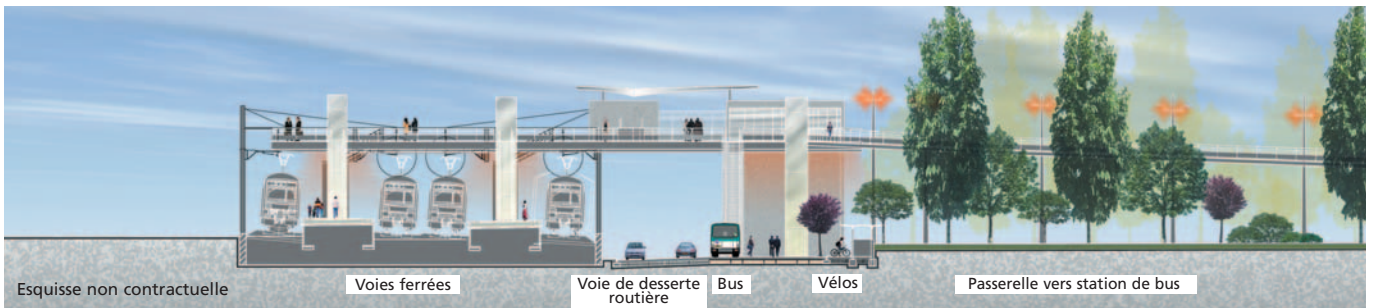
En 2002, le Conseil d'administration du STIF a délibéré sur les modalités générales de la concertation préalable relative aux projets d'infrastructures de transport public (publicité, exposition, registre, plaquette...). Après recueil de l'avis des communes concernées,

le STIF arrête les modalités particulières au projet en fonction des caractéristiques locales. L'organisation de la concertation est assurée, soit par un maître d'ouvrage, soit par le STIF.

La procédure d'enquête d'utilité publique peut être lancée dès que le schéma de principe, intégrant les avis et remarques de la concertation préalable, est approuvé par le Conseil d'administration du STIF. Cette enquête intervient en milieu de vie du projet et a pour objectif de le faire connaître plus en détail au public concerné. Elle dure de 1 à 2 mois pendant lesquels un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et une étude d'impact sont consultables dans chaque mairie des communes traversées. Par ailleurs, des réunions publiques sont organisées et un

registre est à la disposition du public pour consigner ses remarques. À l'issue de cette enquête, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête² dispose d'un mois pour rédiger le bilan des remarques émises par le public et pour rendre un avis "favorable" ou "défavorable" sur le projet.

- 1 - Selon le montant et les caractéristiques du projet, la consultation peut prendre la forme d'un débat public alors organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP).
- 2 - Le Tribunal Administratif désigne suivant l'importance et la complexité du projet un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête. Son rôle est de recueillir les observations du public en phase d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.



Exemple de visuel proposé au public lors de l'enquête d'utilité publique sur le pôle intermodal de Pompadour

T2

DOUBLE SES RAMES

Afin de faire face à l'augmentation continue du trafic, des rames doubles viennent d'être mises en service sur la ligne de tramway T2 Val-de-Seine - La Défense. Cette mesure permet d'offrir 1 500 places supplémentaires aux heures de pointe, dans chaque sens, pour une capacité d'accueil augmentée d'un tiers.

Approuvée par le STIF en octobre 2002, cette opération d'un montant de 14,48 millions d'euros, financés par la Région, l'État, la RATP et le département de Paris, vise à offrir de meilleures conditions de confort à plus de 70 000 voyageurs par jour.

Le doublement des rames a nécessité d'importants aménagements, notamment l'allongement des quais de station de

30 à 65 mètres et l'adaptation du site de garage-maintenance, avec maintien de la ligne ouverte pendant toute la durée des travaux.

Cette ligne devrait être prolongée en 2009 jusqu'à la Porte de Versailles au sud, pour atteindre le Pont de Bezons au nord, 40 minutes suffisant alors au tramway pour desservir les 24 stations.



Une liaison métro nord-sud

POUR AMSTERDAM

Le réseau de métro d'Amsterdam, qui n'avait pas évolué depuis près de 30 ans, connaît un renouveau sans précédent avec la construction d'une ligne traversant la ville du nord au sud et qui devrait entrer en service en 2011.

L'expansion de la ville d'Amsterdam (730 000 habitants aujourd'hui, 1,3 million pour l'agglomération) et l'efficacité déclinante de son réseau de tramways du fait de la congestion automobile, ont conduit les autorités municipales à proposer à la fin des années 60, un réseau de 4 lignes de métro, dont une desservant la principale artère de la ville selon un axe nord-sud.

Le déroulement des travaux, réalisés à ciel ouvert sur les premières lignes construites, a provoqué un mouvement d'opposition à l'extension du réseau. Cette contestation a conduit le gouvernement à annuler en 1977 le "décret métro" qui permettait la construction de lignes souterraines dans la ville,

suspendant ainsi la création de la ligne nord-sud.

L'importance de cette liaison dans le réseau de transports en commun amstellodamois a toutefois permis au projet de "refaire surface" et de lancer finalement ces travaux en 2003.

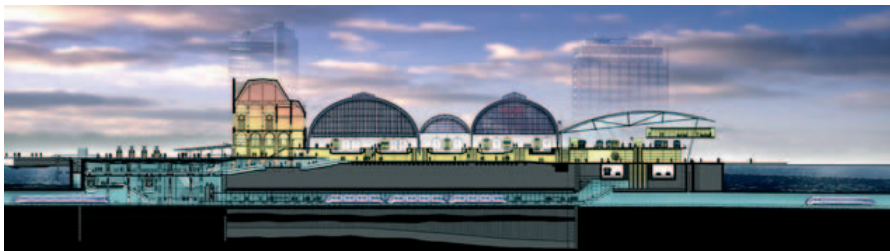
La ligne présente trois caractéristiques remarquables :

- elle relie la partie nord de la ville en fort développement, accessible aujourd'hui uniquement par bac fluvial ou par tunnel routier,
- elle dessert la gare centrale qui est un pôle majeur du réseau de transports collectifs. La ligne passera exactement sous le bâtiment existant (voir illustration),

- elle dessert le centre d'affaires international situé au sud de la ville et assure une deuxième correspondance avec le réseau ferré. L'arrêt des Thalys y est également envisagé (la ligne grande vitesse mettra en 2007 Bruxelles à 1h40 d'Amsterdam et Paris à 3h seulement).

La ligne comprend 8 stations et assurera un temps de parcours de 16 minutes pour un trajet de 9,8 kilomètres. Le coût d'investissement est estimé à 1,5 milliard d'euros.

L'utilisation de deux tunneliers permettra de limiter au maximum l'impact en surface. Les tunnels seront achevés en 2007, les stations en 2009. La mise en service est prévue en mars 2011.



Coupe transversale de la gare centrale d'Amsterdam

Site Internet du projet :

www.noordzuidlijn.amsterdam.nl

ROA - Autorité Organisatrice Régionale :

www.roa.nl

GVB - Opérateur des transports publics :

www.gvb.nl

Des bus PLUS ACCESSIBLES

Le STIF, grâce au produit des amendes de circulation routière, finance à part égale avec la Région Ile-de-France les investissements pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Il a accéléré au 1^{er} trimestre 2005 son programme de réalisation de mise aux normes des points d'arrêt du réseau bus en Ile-de-France.

Avec plus de 2 millions d'euros investis entre février et avril 2005, soit un montant supérieur à celui apporté sur l'ensemble de l'année 2004, le STIF accélère la mise aux normes des points d'arrêt bus, en liaison avec les différents maîtres d'ouvrage.

Cette politique vise à rendre rapidement accessible aux PMR une partie du réseau francilien et à apporter plus de confort à l'ensemble des voyageurs.

L'intérêt de cette orientation est confirmé par les statistiques de fréquentation annuelle des UFR* sur l'ensemble des lignes de bus accessibles de Paris et de la petite couronne, entre 2000 et 2004 (source RATP). Cette démarche répond aux exigences fixées par la loi de février 2005 qui prévoit un délai de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport public franciliens.

* Usagers en Fauteuil Roulant.

PRODUIT DES AMENDES

