

Conseil d'administration du 5 juillet 2006

Présidé par **Jean-Paul Huchon**, le Conseil d'administration du STIF vient de prendre des décisions améliorant le quotidien des Franciliens.

Création d'un nouveau réseau structurant régional de bus

Dans le cadre du développement du transport public en Ile-de-France, le STIF lance la création d'un réseau de bus dit « réseau régional structurant ». Ce réseau s'appuie sur :

- des liaisons de banlieue à banlieue (rocales) composées de dessertes reliant les pôles d'activité (tels que définis par le SDRIF) entre eux,
- des liaisons radiales permettant le rabattement sur les grands pôles d'activité et des lignes pénétrantes entre Paris et la petite couronne.

Dans un premier temps, pour assurer un démarrage rapide, ce réseau sera mis en place essentiellement à partir de lignes existantes, renforcées en offre. Puis, progressivement pour compléter ce dispositif, de nouvelles lignes seront créées. Le réseau comprendra dans sa première phase de développement 77 lignes (39 en grande couronne, 20 en petite couronne et 18 à Paris).

Les premières lignes de ce réseau, voulu par le STIF et mené en partenariat avec les départements, la RATP et OPTILE, devraient se voir considérablement renforcées à partir de l'automne 2006. L'idée est que le voyageur, lorsqu'il empruntera ce réseau, puisse compter sur une amplitude et des fréquences de service garanties, et ceci 365 jours par an.

- Lignes de grande couronne

Fréquences minimales : de 30 minutes en heure de pointe (5h30-9h00 et 17h00-21h00) à 60 minutes en heure creuse (9h00-17h00) les jours ouvrables, à l'heure le samedi et également le dimanche pour les lignes desservant les pôles de Roissy, Marne-La-Vallée et Orly-Rungis.

- Lignes de Paris et petite couronne

Fréquences minimales : aux normes Mobilien du PDU c'est-à-dire de 10 minutes en heure de pointe à 20 minutes aux heures creuses et le dimanche.

Le coût global de l'offre supplémentaire de cette première phase, 70 M€ par an (la moitié, soit 35 M€ étant consacrée à la grande couronne, 18 M€ à la petite couronne et 17 M€ à Paris), sera intégralement financé par le STIF.

Ce réseau amené à évoluer, en fonction à la fois des besoins nouveaux et de la signature des contrats d'axe PDU, devrait d'ici la fin 2007 être renforcé par la création d'une quinzaine de nouvelles lignes, telles : Créteil - Marne-La-Vallée, Evry – Orly ou Persan-Beaumont - Cergy en grande couronne, ou d'autres assurant la liaison entre les quartiers périphériques de Paris et les communes de petite couronne.

La Nouvelle Automotrice Transilien (NAT) accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR)

Conformément à l'engagement pris par le Conseil du STIF, le 10 mai dernier, la NAT sera accessible aux PMR au fur et à mesure de sa mise en service sur les 3 réseaux concernés, Paris-nord-ouest, Paris-St-Lazare, Paris-est.

L'accessibilité sera donc totale (voirie-train) pour toutes les gares les plus fréquentées avec notamment le rehaussement à 920 mm des quais, permettant ainsi l'accès de plain-pied au matériel roulant.

Le coût total des travaux s'élève à 435 M€. Son financement devrait être assuré par la Région, le STIF, RFF et la SNCF Ile-de-France.

De nouvelles étapes décisives franchies pour trois opérations du contrat de plan Etat/Région :

- **Approbation de deux dossiers d'enquête publique :**

- liaison en tramway Saint-Denis (Porte de Paris)- Epinay-sur-Seine – Villetaneuse : Le TRAMY
Réalisée en site propre, cette nouvelle ligne de tramway, longue de 8,45 km est desservie par 18 stations. Elle comporte un tronçon commun sur Saint-Denis, entre Porte de Paris et l'avenue du Colonel Fabien, et 2 branches, l'une vers le quartier d'Orgemont à Epinay-sur-Seine, l'autre vers la future gare Villetaneuse-Université de la tangentielle nord.

Le trafic est estimé à 45 000 voyageurs par jour. Aux heures de pointe, la fréquence prévue est d'un tram toutes les 3 minutes sur le tronçon commun (5 min aux heures creuses), chacune des branches étant alternativement desservie.

Cette nouvelle desserte permettra notamment de désenclaver des quartiers d'habitat dense actuellement mal desservis dont ceux d'Orgemont à Epinay-sur-Seine, de Salvador Allende à Villetaneuse et de Duclos-Fabien à Saint-Denis.

Le coût de l'opération est estimé à 288 M€ dont 235 M€ pour l'infrastructure et 43 M€ pour le matériel roulant. L'enquête publique devrait se dérouler fin 2006. La mise en service pourrait intervenir en 2011.

- La tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec

La création de deux nouvelles voies ferrées contiguës à la ligne existante de grande ceinture est prévue entre Sartrouville et Noisy-le-Sec. Réservées aux voyageurs, ces voies seront empruntées par des trains d'un type nouveau plus étroit et plus léger que les trains classiques afin de faciliter l'insertion de la ligne dans son environnement. Ils seront également plus courts et dotés des dernières technologies en matière de confort et d'accessibilité. Sa vitesse (il parcourt la moitié en l'Ile-de-France en une demi-heure), sa fréquence (1 train toutes les 5 minutes) et ses correspondances avec les autres modes de transport, feront de la tangentielle nord une desserte très attractive. Le coût du projet est estimé à 930 M€ dont 760 M€ pour les infrastructures et 170 M€ pour le matériel roulant. Il comprend la protection des points noirs bruit existant le long de la ligne fret de la grande ceinture nord.

Ce projet est donc de nature à permettre un service de qualité analogue à un métro régional (une rame toutes les 5 minutes) sur une ligne de rocade de 29 km parcourue en un peu plus d'une demi-heure, pour un coût de réalisation au kilomètre similaire à celui d'une ligne de tramway.

L'enquête publique devrait se dérouler fin 2006. La mise en service est prévue à partir de 2014.

- **Approbation des objectifs et caractéristiques principales des projets d'extension de la Tangentielle Ouest**

Fin 2004, la Grande Ceinture Ouest (GCO) a été ouverte au service voyageur entre Saint-Germain-en-Laye grande ceinture et Noisy-le-Roi, constituant ainsi le premier tronçon de la Tangentielle Ouest.

Deux nouvelles phases d'extension de la Tangentielle Ouest sur la GCO sont prévues au-delà des deux terminus du tronçon actuel :

- l'une, de Saint-Germain grande ceinture à Saint-Germain RER A au nord, et de Noisy-le-Roi à Saint-Cyr RER C au sud,
- l'autre, vers Achères RER A, au nord.

Ces prolongements permettront d'augmenter l'attractivité de la desserte actuelle. Ils visent à favoriser les échanges locaux, assurer des correspondances efficaces avec les RER A et C, et à répondre aux besoins de déplacement banlieue / banlieue.

La ligne sera exploitée avec du matériel tram-train.

Mise en œuvre par le STIF des mesures tarifaires financées par la Région Ile-de-France en faveur des populations aux revenus les plus modestes.

A compter du 1^{er} octobre 2006, une réduction de 75% sur le prix des Cartes Orange sera accordée à tous les titulaires de la CST (carte solidarité transport), dont l'attribution est étendue aux titulaires de l'ASS (allocation spécifique de solidarité) et de l'API (allocation de parent isolé).

Et, à compter du 31 mars 2007, les allocataires du RMI ainsi que leurs ayants-droit pourront obtenir un titre leur permettant de circuler gratuitement sur tous les transports franciliens.

La Région a décidé d'allouer au STIF une subvention de 87 M€ en année pleine pour financer ces réductions tarifaires. Une convention STIF-Région permettant la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions est approuvée.

Rappelons que la carte solidarité transport a été créée par le STIF en mars 2002.

Pièces jointes : les plans du nouveau réseau structurant à fin 2006.

Contact Presse

Marie-France Villedieu / marie-france.villedieu@stif-idf.fr Tel : 01 47 53 28 00