



Janvier 2006

Qu'est-ce que Mobilien ?

Pour répondre aux nouvelles exigences de mobilité des Franciliens, l'Etat, la Région Ile de France, l'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France (STIF), avec la RATP, ont repensé les déplacements régionaux avec l'ensemble des acteurs locaux concernés pour adapter l'offre de transport collectif et améliorer ainsi la qualité de vie en Ile-de-France.

Afin de répondre à ce besoin, le bus apparaît comme la solution de transport collectif la mieux adaptée. Pour le rendre pleinement attractif et en faire un mode de transport alternatif à la voiture, un programme d'aménagements « Mobilien » a donc été décidé : couloirs de bus réservés, réaménagement des feux à certains carrefours, repositionnement des arrêts pour favoriser les connections avec les autres modes de transports.

Mobilien, qui s'inscrit pleinement dans le Plan de Déplacement d'Ile de France, est une opportunité exceptionnelle de rendre plus efficace le réseau de bus et l'accueil des voyageurs en gare et en station.

Des bus là où on en a besoin, quand on en a besoin

- un tracé qui prend en compte les besoins de correspondances
- des arrêts mieux situés pour des lignes plus rapides
- une fréquence de passage qui assure un bus toutes les 5 minutes en heure de pointe
- un service continu, maintenu jusqu'à 0 h 30, 7 jours sur 7

Des aménagements garantissant des temps de parcours plus courts, la fluidité et la régularité des bus

- des couloirs de bus réservés pour augmenter la vitesse du bus et renforcer la fréquence des passages
- une meilleure gestion des zones de stationnement, de livraisons

Le Réseau Mobilien est composé de lignes et de pôles.

=>70 lignes RATP sont des futures lignes Mobilien (sur 150 lignes Mobilien au total pour la Région Ile-de-France), **51 lignes en banlieue** – traversant plus de 130 communes – et **19 lignes parisiennes (16 lignes intra muros et 3 lignes PC)**.

Ceci équivaut à :

- 760 km de lignes couvrant 4 départements principaux (Paris, la Seine Saint Denis, le Val de Marne, les Hauts de Seine) avec des incursions en grande couronne.
- 1 ligne sur 3 à Paris et 1 ligne sur 4 en banlieue.
- Près de 30% des lignes RATP
- Près de 50% des utilisateurs du bus.
- 430 millions de voyages annuels soit près de la moitié du trafic bus.
- 53 millions de kilomètres annuels, soit 37% du total Bus.

A terme, près d'1 bus RATP sur 2 circulera sur une ligne Mobilien.

=>83 stations ou gares du réseau ferré sont les futurs pôles PDU Mobilien dans lesquels la RATP est impliquée.

Dans ces pôles, **2,2 millions de personnes en moyenne transitent chaque jour**. Ces pôles sont des lieux de correspondance importants puisque le nombre moyen de lignes en correspondance dans chacun de ces pôles est proche de 7.

Sélectionnés à la fois sur des critères de transport et d'urbanisme, ils sont aménagés pour mieux gérer les flux d'échanges, dotés de services aussi bien liés à la ville qu'au transport et rendus accessibles par un traitement des abords qui devrait favoriser une meilleure intégration des transports à la ville et une revitalisation des centres urbains.

Quels financements ?

Les modes de financement des lignes et des pôles Mobilien ont été fixés dans le cadre du PDU à hauteur de **610 millions d'euros**. L'Etat, la Région Ile-de-France et le STIF en sont les principaux financeurs avec des compléments de la part des collectivités locales et des transporteurs.

Où en est-on ?

A l'heure actuelle, **7 lignes Mobilien** sont déjà en service : une ligne en banlieue, le 171, et **6 lignes à Paris**, les 3 lignes PC et les lignes 38 (depuis mars 2004), 27 (depuis décembre 2005) et 91 (depuis janvier 2006).

13 lignes sont actuellement en travaux et 30 contrats d'axe ont été validés, démontrant la volonté commune d'engagement dans cette démarche.

25 contrats de pôles étaient validés fin 2005, 7 pôles sont en travaux, et 1 en service (la Défense).

Quelles améliorations générées par le Mobilien ?

Ce sont des améliorations de :

- **Performance : vitesse et de régularité** obtenues grâce à un meilleur partage de la voirie (aménagements de voirie, aménagements de carrefour, politique de stationnement, réglementation des livraisons, plan de circulation, gestion des feux...).
- **niveau de service**. Concernant l'amplitude de service, le réseau est ouvert tous les jours de l'année jusqu'à 0 h 30, tandis que les lignes bénéficient d'intervalles inférieurs ou égaux à 10 minutes.

=> **sur la ligne 27**, la vitesse moyenne a augmenté de + 10,1%. Cette ligne offre 24 passages de bus (modèles articulés) en plus par jour, soit 2400 places supplémentaires.

=> **sur la ligne 91**, l'augmentation de la vitesse moyenne est de + 12,9%. La ligne 91 offre 38 passages de bus (modèles articulés) en plus par jour, soit 3800 places supplémentaires.

- **qualité de service.** Celle-ci est optimisée avec, notamment, l'information voyageur (SIEL : Système d'Information En Ligne) le confort, le matériel roulant (bus propres accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite).

L'ensemble des lignes « Mobilien » à Paris est déjà équipé du système SIEL et accessible aux PMR (financement Région Ile-de-France)

La ligne 38, des résultats encourageants

Une enquête de satisfaction a été réalisée pour la ligne 38 au premier trimestre 2004 sur un échantillon significatif (la ligne 38 a été la 1^{ère} ligne Mobilien traitée dans Paris intramuros).

Sur cette ligne, la vitesse a augmenté de 10% en moyenne, tandis que l'offre a augmenté de 12% avec des intervalles moyens de l'ordre de 3 à 6 minutes, soit 54 passages de bus supplémentaires ou 3780 places supplémentaires par jour.

La satisfaction de la clientèle est réelle et les résultats sont encourageants :

- 86 % des voyageurs ont perçu une évolution positive
« la ligne 38, une ligne où on n'attend pas »
- 59% des voyageurs disent avoir gagné du temps
- 32% des voyageurs disent l'utiliser plus souvent

Sur les lignes Mobilien, les voyageurs ont l'impression de maîtriser leur temps de trajet.

Ligne 91

Caractéristiques principales de la ligne

Jours de fonctionnement : 7 jours sur 7, 365 jours par an

Amplitude du service de 6h00 à 0h30 du Lundi au Samedi et de 7h00 à 0h 30 le Dimanche

Fréquence : un départ toute les 4/5 minutes en heures de pointe

La ligne transporte en moyenne 33 540 voyageurs par jours en semaine

Accessibilité UFR

Système d'information voyageur

Rocade de 6,338 km

Desserte des arrondissements 5,6,12, 13,14 et 15.

La ligne 91 dessert les trois grandes gares que sont Montparnasse, Austerlitz et la Gare de Lyon, améliorant ainsi les transferts de voyageur d'une gare à l'autre.Elle dessert également 5 hôpitaux : St Vincent de Paul, Cochin, le Val de Grâce, La Pitié Salpêtrière, et les Quinze Vingts.

Présentation des aménagements réalisés

- **Sur le boulevard du Montparnasse entre la place du 18 juin 1940 et l'avenue de l'Observatoire** : création d'un site propre axial pour les bus dans les deux sens, ouvert aux vélos et maintien de deux files de circulation dans chaque sens ;
- **Sur les boulevards de Port Royal et Saint Marcel** : création d'un site bidirectionnel latéral côté XIII^{ème} arrondissement, ouvert aux vélos, et maintien d'une file de circulation dans chaque sens ;

- **Sur le boulevard de l'Hôpital et le pont d'Austerlitz** : création d'un site bidirectionnel latéral côté XIIIème arrondissement, ouvert aux vélos ;
- **Sur le boulevard Diderot** : mise à sens unique du boulevard entre le quai de la Rapée et la rue Traversière (dans le sens vers le quai), et création d'un îlot angle droit de la gare de Lyon, séparant d'un côté les flux tournant à gauche dans les rues Emile Gilbert et Michel Chasles (dont la ligne 91), et de l'autre les flux continuant tout droit sur le boulevard Diderot.

Ces aménagements vont permettre de protéger le cheminement des autobus de la ligne 91 sur 7960 m de linéaire. Ils complètent ceux réalisés au titre du programme 2001 (960 m) sur l'avenue Daumesnil, le boulevard Pasteur, le Boulevard Diderot, la rue de Lyon et la rue de l'Arrivée.

Ils répondent au mieux aux objectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France en plaçant la ligne en site propre sur la quasi totalité de son linéaire.

Principales dates de réunion de concertation

18/12/2002 CEMD Hypothèses d'aménagements
 04/03/2003 Présentation du Projet à Associations de Voirie
 31/01/2003 CEMD Plan programme
 12/03/2003 Présentation du projet à la Commission déplacement Cdt Mouchotte
 25/04/2003 Présentation du projet à la Commission circulation du CQ Croulebarbe
 15/05/2003 Discussion sur le projet et présentation des amendements à la Commission circulation du CQ Croulebarbe
 21/05/2003 Présentation des projets au CQ Val de Grâce
 28/05/2003 Présentation du projet au CQ Jardin des Plantes
 27/01/2004 Présentation du projet à la Réunion FCPE
 22/03/2004 Présentation du projet au CQ Saint Marcel
 15/04/2004 Présentation du projet à la CEMD du 14ème
 24/05/2004 Présentation du projet à la Plateforme des associations Parisiennes de Voirie
 07/09/2004 Présentation du projet sur Port Royal et présentation des amendements à une Réunion Publique

Dates de mise en service des aménagements

Boulevard du Montparnasse : 07/12/2004
 Boulevard de Port Royal : 19/01/2006
 Boulevard Saint Marcel : 9/06/2005
 Boulevard de l'Hôpital : 15/12/2005
 Boulevard Diderot : 8/12/2004

Ligne 27

Caractéristiques principales de la ligne

Jours de fonctionnement : 7 jours sur 7, 365 jours par an
 Amplitude du service de 6h00 à 0h30 du Lundi au Samedi et de 7h00 à 0h 30 le Dimanche (le tronçon Pont Neuf-St Lazare n'est pas desservi en soirée).
 Fréquence : un départ toute les 4 minutes en heures de pointe
 La ligne transporte en moyenne 33 000 voyageurs par jours en semaine

Accessibilité UFR

Système d'information voyageur

Transversale de 8,954 km

Desserte des arrondissements 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9 et 13.

Passage dans des quartiers touristiques et à proximité de Monuments Historiques tels que : Manufacture des Gobelins, Jardin du Luxembourg, Hôtel des Monnaie, Palais de l'Institut, Musée du Louvre, Palais Royal, Comédie Française, Opéra, Hôtel de Cluny, Musée du Moyen Age

Présentation des aménagements réalisés

Dans le XIIIème arrondissement :

- **Sur la rue de Patay : entre la rue Regnault et la rue de Tolbiac**, le sens de circulation sud nord est réservé aux bus, taxis et cyclistes, les trottoirs sont élargis de chaque côté de 1m de manière à pouvoir implanter des abris bus ;
- **Sur la rue Jeanne d'Arc** : création d'un couloir bus élargi ouvert aux vélos côté pair entre la villa Auguste Blanqui et la rue Clisson, création d'une piste cyclable marquée côté pair (est) entre la rue Clisson et le boulevard Vincent Auriol, élargissement des trottoirs au niveau des points d'arrêt, et équipement en feux des carrefours avec les rues du Docteur Charles Richet et du Docteur Victor Hutinel ;
- **Sur le boulevard Vincent Auriol** : la chaussée centrale située entre le métro aérien et le terre-plein planté devient réservée aux bus, vélos et taxis pour une circulation bidirectionnelle. En conséquence, sur la chaussée nord, en direction de la place d'Italie, le couloir bus peint est supprimé, deux files de stationnement et deux files de circulation sont aménagées et côté sud la piste cyclable sur trottoir est supprimée, deux files de circulation et deux files de stationnement y sont également aménagées. Le débouché sur la place d'Italie est aménagé en conséquence, de manière notamment à faciliter l'insertion du bus sur la place.
- **Sur l'avenue des Gobelins : entre la place d'Italie et le boulevard Saint-Marcel** des couloirs bus sont aménagés sur le côté pair en complément de ceux existant côté impair. Ils sont protégés en approche des carrefours et ouverts aux vélos.

Dans le Vème arrondissement :

- **Sur l'avenue des Gobelins : entre le boulevard Saint-Marcel et la rue Claude Bernard**, le couloir bus existant sera rétabli à l'identique. L'évasement en approche du boulevard Saint-Marcel est supprimé par un recalibrage de la voie à l'image de ce qui a déjà été réalisé côté XIIIème de ce même carrefour.
- **Sur la rue Claude Bernard et sur la rue Gay Lussac** : Le projet consiste à améliorer les conditions d'accostage du bus au trottoir et à implanter des abris bus là où il n'y en pas.
- **Le boulevard Saint Michel a été traité à l'occasion des aménagements de la ligne Mobilien 38 au 2^e semestre 2003** : le couloir bus descendant vers la Seine a été élargi, protégé et ouvert aux vélos. Le contre sens bus allant de la place St Michel au Luxembourg a lui aussi été élargi et ouvert aux vélos, entre la rue Pierre-Sarrazin et la Place Edmond Rostand.

Les projets d'aménagement présentés aujourd'hui vont permettre de traiter les 6,0 km de la ligne 27 situés rive gauche (sur un linéaire total de 9 km).

Principales dates de réunion de concertation

08/04/2003 CEMD Hypothèses d'aménagements
21/05/2003 Présentation des projets au CQ Val de Grâce
24/06/2003 Présentation du projet au CQ Croulebarbe
25/06/2003 CEMD Plan programme
21/10/2003 Présentation du projet au CQ Patay

Dates de mise en service des aménagements

Boulevard Vincent Auriol : 20/12/2005
Rue de Patay : 20/06/2005
Avenue des Gobelins : juin 2005
Rue Jeanne d'Arc : août 2005

les perspectives

Les réalisations et mises en service (en cumulé) pour les années à venir sont les suivantes en Ile-de-France :

Fin 2006 : 8 à 15 lignes, 3 à 5 pôles

Fin 2007 : 25 à 35 lignes, 8 à 15 pôles

Fin 2008 : 35 à 45 lignes, 23 à 33 pôles

Fin 2009 : 65 lignes et 58 pôles.

Les prochaines lignes parisiennes qui bénéficieront des critères Mobilien sont les lignes 21 Rive Gauche, 60, 96, 26, 92, et 62 (d'ici fin 2006).

Contacts presse :

Mairie de Paris : Gwenaëlle Joffre - 01 42 76 49 61

RATP : Hélène Dupont-Fauville - 01 58 78 37 37

Région Ile de France : Ghislaine Collinet – 01 53 85 66 66

STIF : Marie-France Villedieu – 01 47 53 28 00