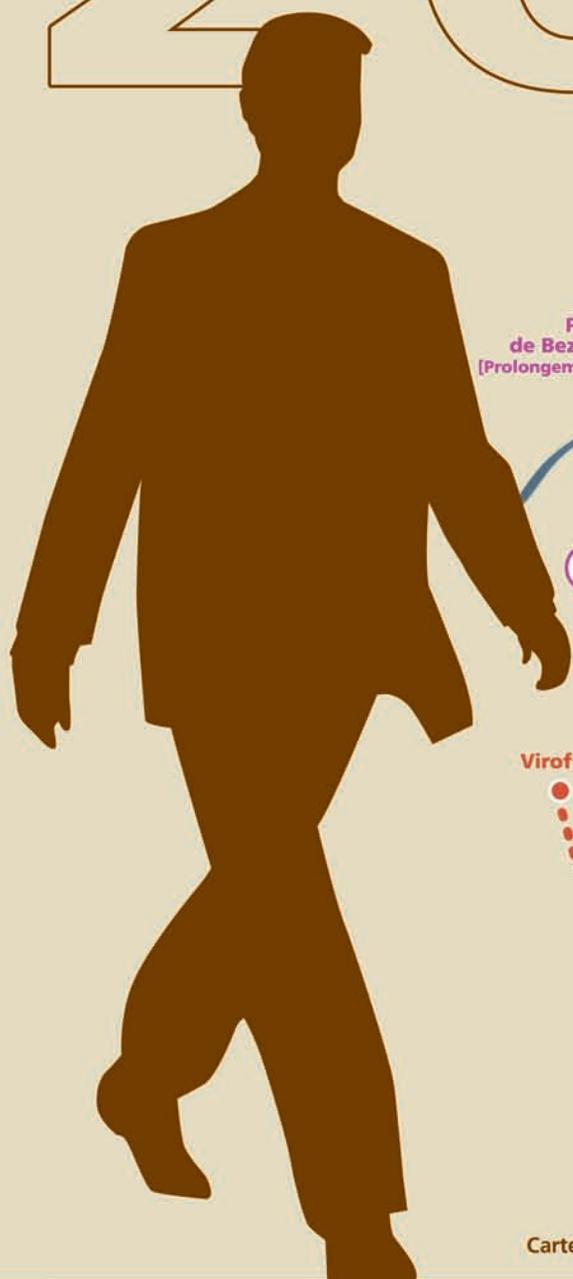


# Rapport d'activité

STIF, l'Autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France

# 2009



Carte du réseau des tramways en service à l'horizon 2014



## Le mot du Président

**Depuis 4 ans, c'est une véritable révolution que nous avons engagée** pour moderniser les transports en Île-de-France et le rapport d'activité du STIF pour l'année 2009 en témoigne.

**C'est ainsi que de nombreuses améliorations** ont été mises en œuvre : arrivée du Francilien, le train qui allie haute technologie, confort et régularité et qui va peu à peu s'étendre sur plusieurs lignes d'Île-de-France, prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles, 17 lignes du réseau Noctilien modifiées afin de mieux correspondre à l'évolution de la demande, des bus supplémentaires sur plus d'une centaine de lignes, extension du réseau de bus Mobilien avec une qualité de service accrue, évolution du service de transport à la demande de Roissy qui devient Filéo avec de nouveaux véhicules et un accès téléphonique facilité, poursuite du développement du réseau régional PAM pour les personnes handicapées (création du PAM 95 fin 2009 et ouverture du PAM 92 en 2010), mise en service du premier tronçon du site propre réservé aux bus de la ligne Massy-Saclay, poursuite du cadencement des trains qui garantit une offre homogène tout au long de la journée, y compris le soir et le week-end.

**Cette dynamique positive** est également au cœur des grands projets du Plan de Mobilisation porté par la Région, les départements et le STIF : multiplication par 2,5 du réseau de tramways avec les travaux lancés pour réaliser les nouvelles lignes T5, T6, T7, T8 et le prolongement des lignes existantes T1, T2, T3, prolongement en cours des lignes de métro 4, 8 et 12, mise en place du nouveau mode de transport innovant T Zen, poursuite de la modernisation du réseau existant par l'achat de nouvelles rames et la rénovation du matériel existant de tous les trains et RER d'Île-de-France, mais aussi au travers des schémas directeurs des RER. Le Conseil du STIF a également adopté en 2009 les dossiers préparatoires aux concertations et débats publics à mener en 2010 sur plusieurs grands projets : prolongement de la ligne 11 en direction de l'est, de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13, prolongement du RER E à l'ouest et bien sûr métro automatique en rocade Arc Express.

**L'avenir des déplacements dans la région Île-de-France** s'inscrit dans la révision du Plan de Déplacements Urbains, pilotée par le STIF, qui dans le respect du SDRIF, proposera une nouvelle politique de déplacements conciliant mobilité et développement durable. La démarche initiée par le STIF a été une démarche concertée pour écouter, échanger, convaincre, prendre en compte et rassembler autour d'une nouvelle approche de nos déplacements et d'une meilleure qualité de vie pour tous. Des forums et séminaires se sont tenus tout au long de l'année, associant usagers, élus et représentants du monde économique et social. La consultation lancée sur Internet auprès des Franciliens a été un succès. Le diagnostic a été bouclé, les défis à relever sont identifiés. Il nous reste donc à transformer l'essai en 2010 en proposant un programme d'actions à la fois ambitieux et concret.

**Le STIF a aussi multiplié la tenue des comités de ligne en 2009** ; ils ont concerné le RER A, le RER B, le RER C, le RER D, les réseaux Transilien de Montparnasse, Paris Est, Paris Sud-Est, la ligne 13. Ils sont un lieu privilégié d'écoute des usagers, des élus et d'examen des conditions d'amélioration des transports. Le dialogue franc et constructif voulu par le Conseil du STIF est désormais bien ancré dans les pratiques et continuera de caractériser à l'avenir cette volonté d'ouverture pour mieux comprendre et associer nos partenaires.

**Je tiens à saluer les équipes du STIF** ainsi que les membres du Conseil d'Administration qui se sont mobilisés sans compter pour mettre en œuvre toutes ces réalisations et, malgré un contexte souvent difficile, ont tenu les échéances.

**C'est grâce à la volonté politique** de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des 7 autres départements franciliens et à leur effort financier considérable, avec un doublement de leur contribution qui est passée d'environ 530 millions d'euros en 2005 à 1 103 millions d'euros en 2009, que tous ces changements ont été engagés. En tant que Président du Conseil du STIF, je suis garant de cette ambition d'améliorer toujours les transports et déterminé, avec l'ensemble de nos partenaires, à mener à bien l'ensemble des grands projets prévus.

**Jean-Paul Huchon**  
Président du Conseil du STIF

# sommaire

<b>Gouvernance et financement</b> .....	<b>3</b>
1. Le STIF : présentation .....	3
2. Le financement des transports .....	4
3. Un contexte juridique modifié : la loi ORTF .....	7
4. Les affaires européennes et internationales .....	7
<b>Toujours plus d'offre</b> .....	<b>8</b>
1. Bilan 2006-2009 .....	8
2. Davantage de bus en circulation .....	9
3. Les réseaux ferrés : vers une généralisation du cadencement .....	10
<b>Des matériels modernisés</b> .....	<b>12</b>
1. Le bus .....	12
2. Le métro .....	12
3. Les trains et RER .....	13
<b>Les modes innovants</b> .....	<b>14</b>
1. Le Francilien, le train « nouvelle génération » .....	14
2. T Zen, label qualité .....	14
3. Voguéo, première vague .....	15
4. Filéo répond à la demande .....	15
<b>Davantage de services</b> .....	<b>16</b>
1. L'accessibilité : une priorité pour le STIF .....	16
2. L'information voyageurs : le rôle fédérateur du STIF .....	17
3. La sécurité : des équipements et des hommes .....	18
<b>Encore plus d'exigence, qualité de service</b> .....	<b>19</b>
1. Des contrats exigeants .....	19
2. Bilan 2009 des indicateurs .....	19
<b>Moderne et solidaire, la tarification</b> .....	<b>23</b>
1. Bonne tenue des recettes voyageurs .....	23
2. La « sagesse » tarifaire .....	23
3. La fin de la Carte Orange .....	23
4. Le changement de dispositif de la gratuité .....	23
<b>Mobilisé pour la mobilité</b> .....	<b>24</b>
1. Pôles et gares : l'enjeu capital .....	24
2. La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France .....	25
3. L'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France .....	26
<b>Enquêtes et études</b> .....	<b>27</b>
1. Études sectorielles .....	27
2. Enquêtes .....	27
3. Réforme tarifaire .....	27
4. Expérimentation Navigo .....	27
<b>Des réseaux en développement</b> .....	<b>28</b>
1. Plan de Mobilisation : une ambition pour les transports franciliens .....	28
2. Le projet phare : Arc Express, au cœur du Plan de Mobilisation .....	28
3. Trois dossiers majeurs : 5 milliards d'euros .....	29
4. Les mises en service .....	30
5. Une grande année pour la concertation .....	30
6. Des projets qui avancent .....	31

# financement

## 1 Le STIF : présentation

### Statut et organisation du STIF

Le STIF, Autorité Organisatrice des transports d'Île-de-France, est dirigé par un Conseil de 29 membres.

Ce Conseil est présidé par le Président du Conseil régional d'Île-de-France, Jean-Paul Huchon.

Les services du STIF sont placés sous l'autorité de Sophie Mougard, Directrice générale nommée par le Président après avis du Conseil.

### Les missions du STIF

Le STIF organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs d'Île-de-France. L'échange, l'expertise et la décision sont au cœur du STIF.

### Le bureau du Conseil

Il est constitué de **12 membres** : le Président du Conseil du STIF, les quatre Vice-Présidents, les Présidents des commissions techniques (de l'offre de transport ; des investissements et du

suivi du Contrat de Projets ; économique et tarifaire ; de la qualité de service et de la démocratisation), le représentant de la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris-Île-de-France et le représentant des Présidents des Établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France.

**Plusieurs centaines de décisions sont prises chaque année par le Conseil, pour assurer un développement équilibré de tous les territoires**

### Le Conseil du STIF depuis le 6 mai 2010

MAIRIE DE PARIS

Les 5 représentants pour la Ville de Paris

Edith CUIGNACHE-GALLOIS,  
Laurence DOUVIN,  
Bernard GAUDILLERE,  
Annick LEPETIT,  
Pierre MANSAT



île de France

Les 15 représentants pour la Région Île-de-France

Nicolas ABOUT,  
Hicham AFFANE,  
Laurence BONZANI,  
Laurence COHEN,  
François DUROVRAY,  
Daniel GUERIN,  
Jean-Paul HUCHON,  
Brigitte KUSTER,  
Valérie PECRESSE,  
Jean-Vincent PLACE,  
Christine REVAULT-D'ALLONNES,  
Philippe SAINCARD,  
Ghislaine SENEÉ,  
Pierre SERNE,  
Jean-Pierre SPILBAUER



1 représentant par département

 Vincent EBLE

 Jean-Marie TETART

 Thierry MANDON

 Hervé MARSEILLE

 Corinne VALLS

 Daniel DAVISSE

 Dominique LEPARRE



1 représentant des Établissements publics de coopération intercommunale de la Région Île-de-France

Yves ALBARELLO

1 représentant de la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris – Île-de-France

Pierre SIMON

1 représentant, avec voix consultative, du Comité des partenaires du transport public participe également au Conseil :

Bernard GARNIER

### Le Conseil du STIF jusqu'au 5 mai 2010

15 représentants du Conseil régional d'Île-de-France

Alain AMEDRO, Florence BERTHOUT,  
Jean BRAFMAN, Laurence COHEN, Aude EVIN,  
Jean-Pierre GIRAULT, Jean-Paul HUCHON,  
Roger KAROUTCHI, Jean-Jacques LASSERRE,  
Martine LEHIDEUX, Pascale LE NEOUANNIC,  
Serge MERY, Claude PERNES,  
Dorothee PINEAU, Agnès ROUCHETTE

5 représentants du Conseil de Paris

Edith CUIGNACHE-GALLOIS, Laurence DOUVIN,  
Bernard GAUDILLERE, Annick LEPETIT,  
Pierre MANSAT

7 représentants, au titre des Conseils généraux d'Île-de-France

Conseil général de Seine-et-Marne

Vincent EBLE

Conseil général des Yvelines

Jean-Marie TETART

Conseil général de l'Essonne

Thierry MANDON

Conseil général des Hauts-de-Seine

Hervé MARSEILLE

Conseil général de la Seine-Saint-Denis

Corinne VALLS

Conseil général du Val-de-Marne

Daniel DAVISSE

Conseil général du Val d'Oise

Dominique LEPARRE

1 représentant de la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris – Île-de-France, Pierre SIMON

1 représentant des Établissements publics de coopération intercommunale de la Région Île-de-France, Gilles CARREZ (titulaire)

1 représentant, avec voix consultative, du Comité des partenaires du transport public, Eric BRASSEUR

## Les comités de ligne : une instance de dialogue

Les comités de ligne sont créés et réunis sur l'initiative du STIF et présidés par un administrateur du Conseil. Ils ont pour mission d'instaurer un échange entre les représentants des usagers, les élus locaux, les exploitants et l'Autorité Organisatrice des transports en Île-de-France, dans le but de développer et d'améliorer la qualité du service de transport public de voyageurs.

Les sujets abordés portent sur le fonctionnement de la ligne sous tous ses aspects (offre et qualité de service notamment) mais aussi sur des projets d'amélioration et les perspectives d'évolution. C'est ainsi que de nombreux comités de lignes se sont tenus dans le cadre des études sur la mise en place du cadencement des lignes Transilien.

Le dispositif se développe à un rythme soutenu : 22 comités de lignes se sont tenus entre juillet 2007 et décembre 2009.

## 2 Le financement des transports

### Le financement du fonctionnement des transports en commun en Île-de-France

En 2009, les montants destinés à financer le fonctionnement des transports en commun s'élèvent à 7 861 millions d'euros et se répartissent selon le schéma ci-contre.

Chaque année le STIF décide des tarifs dont dépendent les recettes tarifaires. Cependant, ces recettes ne sont pas perçues directement par le STIF mais par les transporteurs (SNCF, RATP et entreprises d'OPTILE).

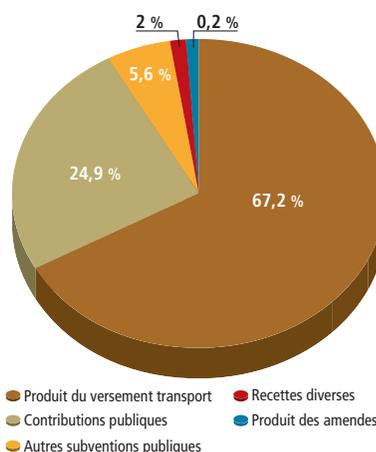
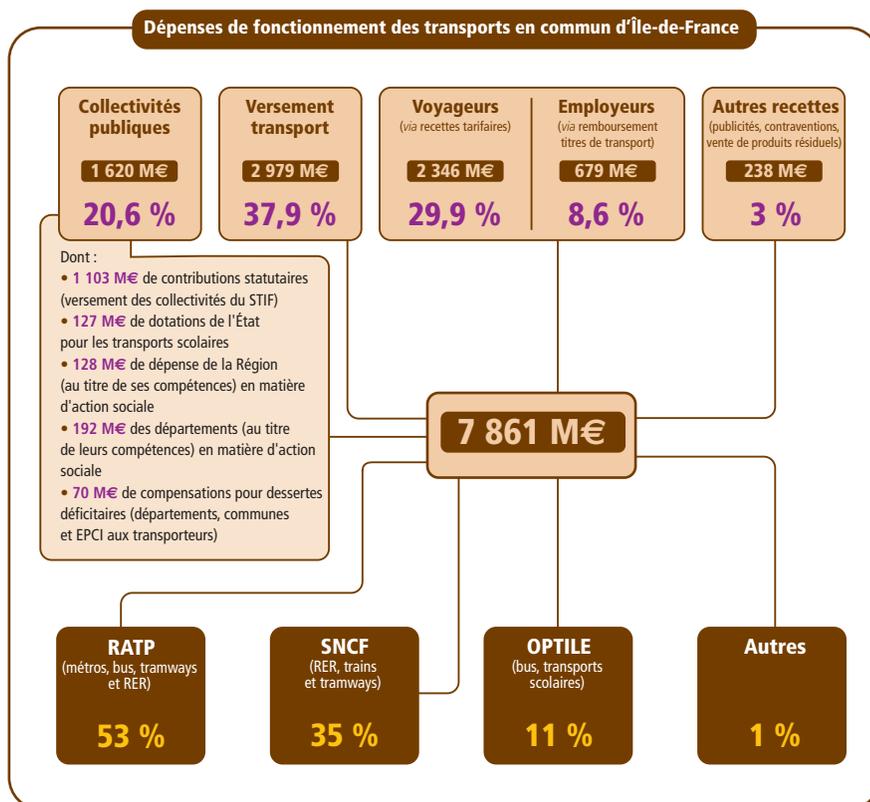
Certaines subventions publiques ne transitent pas par le STIF : il s'agit de la participation financière à certains titres de transport et de subventions à des dessertes locales.

### Le budget du STIF

#### Les recettes de fonctionnement

En 2009, le résultat cumulé est positif de 4,2 millions d'euros. Les recettes de fonctionnement du STIF s'élèvent à 4 430 millions d'euros et se répartissent comme suit :

Montant des recettes	en M€
Produit du versement transport	2 979
Contributions publiques	1 103
Autres subventions publiques	247
Produit des amendes	11
Recettes diverses	90
<b>Sous total</b>	<b>4 430</b>
Affectation résultat excéd. 2008	125
<b>Total</b>	<b>4 555</b>



### Le versement transport

Les ressources du STIF proviennent essentiellement du versement transport qui s'élève à 2 979 millions d'euros en 2009, soit 67,2 % de ces ressources, en augmentation de seulement 0,3 % alors que depuis 2006, ce versement augmentait en moyenne de 4,1 % par an. Cette faible croissance est directement liée à la crise économique et sociale actuelle.

Le versement transport provient du pré-lèvement payé par les entreprises et les organismes publics ou privés de plus de 9 salariés.

Cette taxe est collectée par les organismes chargés du recouvrement des cotisations sociales (principalement les URSSAF) puis reversée au STIF.

Trois taux sont appliqués :

- 2,60 % à Paris et dans les Hauts-de-Seine,
- 1,70 % en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne,
- 1,40 % en Essonne, dans les Yvelines, dans le Val d'Oise et en Seine-et-Marne.

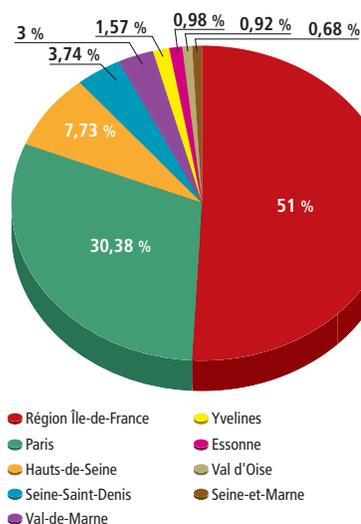
Cette ressource permet notamment de financer l'investissement et le fonctionnement des transports en commun en région Île-de-France.

### Les contributions publiques

Ce sont des dépenses à caractère obligatoire pour les collectivités locales membres du STIF.

Cette contribution s'élève à 1 103 millions d'euros en 2009, en augmentation de 2,7 % par rapport à 2008.

En 2009, elle s'est répartie comme suit :



### Les autres recettes significatives, notamment :

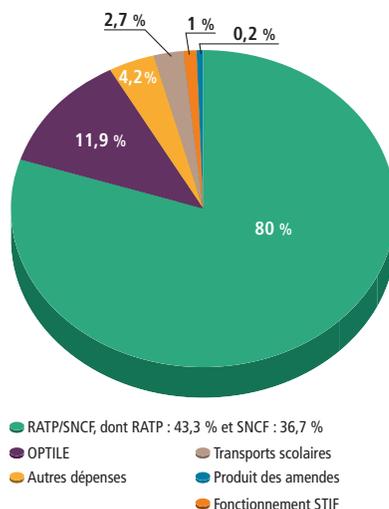
- 117 millions d'euros de subventions publiques dont principalement celles versées par la Région Île-de-France au titre de la tarification sociale et de la carte imagine R ;
- 127 millions d'euros de dotation versée par l'État pour prendre en charge une partie des dépenses effectuées par le STIF dans le cadre des transports scolaires, montant stable par rapport à 2008 ;
- une autre ressource provient du produit des amendes de police relatives à la circulation. Le STIF, en effet, perçoit 50 % du produit de ces amendes. L'essentiel de ces sommes est désormais affecté à la section d'investissements, pour un montant de 123 millions d'euros. Les recettes inscrites en section de fonctionnement se sont montées à 11 millions d'euros.

### Les dépenses de fonctionnement

En 2009, les dépenses de fonctionnement du STIF s'élèvent à 4 551 millions d'euros et se répartissent comme suit :

Montant des dépenses	en M€
RATP/SNCF	3 640
<b>dont RATP</b>	<b>1 970</b>
<b>dont SNCF</b>	<b>1 670</b>
OPTILE	541
Autres dépenses	191
Transports scolaires	121
Produits des amendes	11
Fonctionnement STIF	47*
<b>Total</b>	<b>4 551</b>

\* dont 17 millions consacrés aux études.



### Les contributions contractuelles

**Le total des versements aux entreprises** de transport liées par contrat au STIF pour la mise en œuvre de la politique d'exploitation des transports en commun **représente 91,8 % des dépenses totales**. Le budget du STIF est donc très contraint.

S'agissant des contrats avec la RATP et la SNCF, la contribution versée au titre de la deuxième année d'application des contrats quadriennaux 2008-2011 est en **augmentation de 4,5 %** par rapport à 2008.

Enfin **541 millions d'euros** sont versés aux **entreprises privées**, membres d'OPTILE.

### Les autres dépenses

Le STIF prend également en charge les dépenses liées à des opérations spécifiques, principalement :

- la mise en place de l'**exploitation** à titre expérimental **de la navette fluviale Voguéo** dans le bief parisien de la Seine pour environ 4 millions d'euros,
- les actions en faveur des **personnes à mobilité réduite** (PMR) pour **9,5 millions d'euros** ou liées à la **Politique de la Ville pour 15,5 millions d'euros**,
- en 2009, le STIF a utilisé le **produit des amendes à hauteur de 11 millions d'euros**. Cette somme correspond à des dépenses relatives à des opérations d'amélioration de la qualité de service décidées avant 2006. Pour les opérations postérieures au 1<sup>er</sup> janvier 2006, le montant est désormais retracé en dépenses d'investissement.

**Les collectivités locales au sein du STIF ont augmenté leurs participations au financement des transports de 530 M€ en 2005 à 1 103 M€ en 2009**

## Les transports scolaires

Les dépenses liées aux transports scolaires, compétence du STIF depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005, s'élèvent à **121 millions d'euros pour l'ensemble des dispositifs** de prise en charge financière des élèves et étudiants handicapés, de l'organisation des circuits spéciaux et de la participation aux cartes scolaires OPTILE.

S'ajoutent les montants versés par application des contrats aux opérateurs de transport pour la **carte imagine R**, inclus dans les versements aux entreprises de transport (RATP, SNCF et OPTILE).

La charge globale pour le STIF est donc de 153 millions d'euros, à comparer à la dotation de 127 millions d'euros reçue de l'État.



### Le budget d'investissement

- Les dépenses d'investissement se sont montées à 265 millions d'euros dont 70 % affectés au financement du matériel roulant.
- Les recettes d'investissement proviennent pour l'essentiel du produit des amendes pour 123 millions d'euros, du report de l'excédent 2008 pour 85 millions d'euros et d'une subvention de l'AFITF (Agence pour le Financement des Infrastructures de France) pour 39 millions d'euros.

## Investissements : une politique à long terme

À fin 2009, le STIF est engagé financièrement à hauteur de 2 971 millions d'euros auprès de maîtres d'ouvrage (opérateurs de transports et collectivités locales) pour financer des opérations dont la réalisation s'étale sur plusieurs années (autorisation de programme votées), au titre de la sécurité, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la rénovation du matériel roulant, l'information voyageurs, l'accueil du public, etc. La montée en charge de ces dépenses s'accélère, puisqu'en 2009, le STIF a dépensé quasiment autant (247 millions d'euros de crédits de paiement) qu'au cours de la période de 2006 à 2008 (262 millions d'euros de crédits de paiement).

### Investissements : de façon directe ou indirecte, le STIF finance 100 % des trains, métros et tramways

Le STIF s'est engagé dans une politique sans précédent de rénovation et d'achat du matériel roulant : d'ici 2016, tout le matériel roulant ferroviaire en Île-de-France sera neuf, récent ou rénové. Pour mener à bien cette démarche, ont été inscrits dans les contrats d'exploitation STIF-RATP/SNCF, 2,5 milliards d'euros d'investissements sur la période 2008-2011. Ces investissements en matériel sont financés pour l'essentiel par le STIF selon 2 modes :

- **la contribution annuelle versée aux transporteurs**

Elle permet aux transporteurs de financer une partie du renouvellement et de la rénovation du matériel roulant ainsi que leurs autres investissements (amélioration du patrimoine pour l'essentiel).

Ainsi sur la période contractuelle 2008-2011, le STIF versera globalement plus de 1,2 milliard d'euros à la RATP et la SNCF au titre des seuls investissements relatifs au matériel roulant.

- **les subventions d'investissements directs**

De plus, depuis sa décentralisation et afin d'accélérer la réalisation des projets, le STIF participe plus directement au financement de l'acquisition et de la rénovation de matériels roulants ferrés, en versant des subventions d'investissements aux opérateurs, définies dans le cadre de conventions de financement signées par les deux parties. La plupart de ces projets, dont le montant total s'élève à environ 4 milliards d'euros, est financée à hauteur de 50 % par le STIF.

Les projets ainsi financés sont :

- **RER A** : acquisition de nouveau matériel roulant,
- **RER C et D** : rénovation de l'intégralité du parc d'automotrices à deux niveaux Z2N,
- **RER B** : rénovation des 119 rames MI 79,
- **Francilien** : acquisition de 172 rames,
- **AGC** : acquisition de 24 rames des axes Paris-Provins, Paris-Château Thierry et Paris-La Ferté Milon,
- **4 rames supplémentaires pour la ligne de métro n° 14.**

### 3 Un contexte juridique modifié : la loi ORTF

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009, relative à l'organisation de la régulation ferroviaire (dite « loi ORTF » ou « loi ARAF ») a profondément modifié l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France. Elle entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et vise plus particulièrement – au travers de l'article 5 :

- **À mettre en concurrence les services de transports créés avant le 3 décembre 2009 avec des échéances à fin 2024, fin 2029 ou fin 2039 pour les services réguliers de transport.** Pour les services de transport scolaire, de transport à la demande, de transport de PMR ou de transport public fluvial de personnes, la mise en concurrence interviendra au plus tard à la date d'échéance ou de résiliation des contrats en cours.

- **À confier à la RATP des missions de gestionnaire des infrastructures** des réseaux de métro et de RER, dans le cadre d'une convention pluriannuelle avec le STIF.
- **À faire assurer par le STIF et la RATP une co-maîtrise d'ouvrage sur certains projets d'infrastructure.**
- **À opérer des transferts de propriété entre la RATP et le STIF**, des biens affectés à l'exploitation des services selon le tableau suivant :

Biens	Régime de propriété		
	Aujourd'hui	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2010	À l'expiration des contrats
<b>Infrastructures Métro RER</b>	STIF <sup>(1)</sup> – État – RATP <sup>(2)</sup>	RATP Transfert gratuit	RATP
<b>Matériels roulants Métro RER</b>	– RATP	STIF propriété immédiate mais gestion RATP	STIF prise de possession
		<i>La prise de possession par le STIF de ces biens ne devra se traduire par aucune perte de valeur pour la RATP</i>	
<b>Dépôts bus, garages, ateliers de remisage, etc.</b>	– RATP – STIF	RATP transfert moyennant indemnités pour le STIF <sup>(3)</sup>	STIF reprise moyennant indemnités pour la RATP <sup>(3)</sup>
<b>Biens affectés aux activités sociales, administratives, ou de formation, etc.</b>	– STIF – RATP	RATP transfert avec indemnités pour le STIF	RATP

(1) pour les infrastructures créées avant 1969. (2) pour les infrastructures créées après 1969. (3) le texte de l'amendement prévoit que le STIF soit indemnisé par la RATP pour le transfert des dépôts au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et que la RATP sera indemnisée à son tour par le STIF, si celui-ci exerce son droit de reprise à l'expiration du contrat d'exploitation.

### 4 Les affaires européennes et internationales

#### ● Les affaires européennes

En 1998, le STIF a créé l'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) qui rassemble 32 autorités organisatrices dans 17 pays d'Europe, représentant 100 millions de citoyens.

Le rôle de l'EMTA est de **favoriser le dialogue**, les bonnes pratiques et les expérimentations entre ses membres. L'EMTA exerce également une activité de **défense des intérêts des Autorités Organisatrices de transports à l'échelon européen et international**. Ainsi, elle est l'interlocuteur privilégié de la Commission Européenne pour les questions **d'intérêt général, stratégiques ou touchant au règlement européen** et contribue à la **réflexion sur les politiques européennes**.

Elle attire également l'attention sur les besoins des usagers en matière de mobilité durable et **stimule l'innovation**.

Le STIF assure actuellement l'une des deux vice-présidences ainsi que le secrétariat général.

Le STIF a contribué à la publication d'un **Livre vert sur la mobilité urbaine** et participera à la conception d'un **Livre blanc sur les transports**, l'occasion d'une meilleure prise en compte des dossiers liés à la mobilité urbaine.



Enfin, **le STIF est partenaire du projet européen CAPRICE** (projet des régions capitales en faveur des transports collectifs intégrés pour une meilleure maîtrise de l'énergie). **Le STIF, responsable de la communication de ce projet** dont le chef de file est Berlin, est en charge d'élaborer un guide européen des bonnes pratiques en matière de transports urbains et **d'organiser à Paris la conférence finale au printemps 2011**.



#### ● La participation aux coopérations décentralisées

Le STIF participe, dans la mesure de ses moyens, à des **coopérations décentralisées** conduites par des collectivités membres de son Conseil. À ce titre, il apporte **son expertise et son conseil dans le volet transport**. Ainsi, il est impliqué dans deux projets de coopération : entre la Région Île-de-France et Antananarivo (Madagascar) et entre la Ville de Paris et Amman (Jordanie) ainsi que dans un partenariat entre la Région Île-de-France et la province sud-africaine du Gauteng.

#### ● La réception de délégations étrangères

Le STIF accueille chaque année de nombreuses délégations étrangères en provenance de différents pays (Brésil, Maroc, Roumanie, Colombie, Jordanie, Israël, États-Unis, Australie, Japon, Corée du Sud...). Ces échanges lui permettent d'exposer son modèle de gouvernance, son organisation, ses compétences et ses missions.

# Toujours plus d'offre



AGC bimode.

## 1 Bilan 2006-2009

### ● Trois objectifs prioritaires

Le premier objectif est de **s'adapter aux nouveaux rythmes de vie** des Franciliens :

- renforcer l'offre en **heures creuses**,
- développer les services le **week-end**,
- améliorer l'offre en **soirée** et la **nuit**,
- limiter la diminution du service l'**été**.

Le STIF a poursuivi son ambitieuse politique de renfort d'offre, adaptée aux attentes des voyageurs. Ainsi, depuis 2006, un supplément de 400 millions d'euros a été consacré à l'exploitation, dans le cadre de cette politique volontariste qui s'articule autour de trois objectifs.



Le deuxième objectif vise à **accompagner l'évolution des territoires** en Île-de-France :

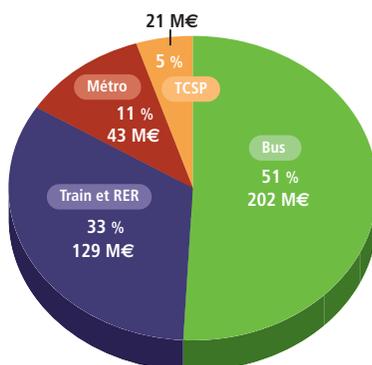
- rééquilibrer l'offre en **grande couronne**,
- poursuivre le déploiement des infrastructures métro et tram en **petite couronne**,
- améliorer la desserte des gares existantes en **petite couronne**,
- désenclaver les **quartiers « Politique de la Ville »**,
- accompagner le développement des **zones d'emploi**.

Le troisième objectif tend à **faciliter l'usage des transports** en commun et **valoriser** ses avantages :

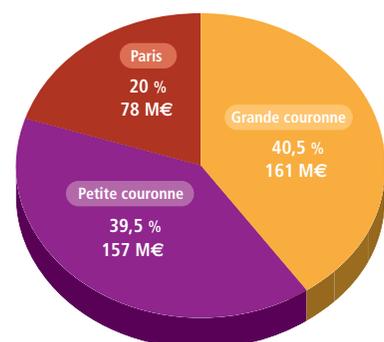
- poursuivre une meilleure **adaptation de l'offre à la fréquence en heures de pointe**, afin d'améliorer le confort des voyageurs,
- tendre progressivement vers une **normalisation des fréquences** sur les lignes de bus,
- développer le **cadencement** des horaires sur les réseaux Transilien,
- améliorer la **régularité** sur le réseau,
- faciliter les **correspondances train-bus** et l'intermodalité.

### ● Répartition du renfort d'offre par modes et territoires

● Répartition par mode du renfort d'offre (hors Voguéo)



● Répartition géographique du renfort d'offre (hors Voguéo)



## 2 Davantage de bus en circulation

Le réseau bus comprend **1 482 lignes**, qui couvrent **plus de 300 millions de km par an**, dont 161 millions de km constituent le service de référence du contrat STIF-RATP et 141 millions de km, celui des contrats CT1 et CT2 passés avec les entreprises d'OPTILE.

351 lignes sont exploitées par la RATP, 1 116 par les entreprises d'OPTILE (Veolia, Transdev, Keolis, RATP Développement...) et 15 par la SNCF.

### ● Les évolutions d'offre bus sur les lignes régulières

Depuis 5 ans, le STIF a déployé plus de 202 millions d'euros d'offre supplémentaire sur le réseau bus. Ces renforts ont répondu à une grande diversité de besoins.

Les opérations décidées en 2009 représentent un montant supplémentaire d'engagement de près de 33 millions d'euros annuel.

#### ● Poursuite du programme de renfort

En 2009, les évolutions d'offre se sont poursuivies et ont concerné **plus d'une centaine de lignes de bus**.

Ces renforts ont privilégié :

- l'amélioration de l'offre en heures creuses et la création ou l'augmentation des services en soirée et le dimanche,
- le traitement de la charge en heures de pointe.

#### ● Levée des interdictions de trafic local (ITL) sur la plate-forme de Roissy

2009 a vu la concrétisation du projet de levée des interdictions de trafic local sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle, pour l'ensemble des lignes régulières.

#### ● Création de lignes pôle à pôle en grande couronne

En grande couronne, l'une des actions du STIF vise à faciliter les liaisons de pôle à pôle et de rocade par un renforcement de l'offre sur des lignes existantes et la création de nouvelles lignes. Par délibération du Conseil du 9 juillet 2008, le STIF a approuvé la procédure de consultation relative à la création de nouvelles liaisons routières de pôle à pôle.

La ligne Mobilien **Montgeron – Orly – Rungis** est la première à entrer dans le cadre de cette procédure. Elle a été mise en service le 15 mai 2009.

Dans la continuité de ce projet, les lignes Mobilien **Montfermeil – Clichy – Roissy-CDG** et **Torcy – Créteil** ont été mises en service respectivement le 1<sup>er</sup> novembre 2009 et le 1<sup>er</sup> janvier 2010 pour une durée de 7 ans.

#### ● Amélioration du réseau Noctilien

Noctilien est devenu une valeur sûre dans la gamme des services proposés par le STIF :

- **47 lignes** sillonnent toute l'Île-de-France, de 0h30 à 5h30, 365 nuits par an !
- **Plus de 8,4 millions** de voyageurs empruntent chaque année ce réseau qui dessert plus de 200 communes en couvrant près de 7 millions de km.
- **En 2009**, 17 lignes ont été modifiées par un prolongement, une optimisation de leur trajet ou une adaptation de l'offre. Ce service de transport conçu par le STIF est très apprécié des voyageurs et bénéficie d'une très forte notoriété.



Le succès de Noctilien se confirme.

### ● Les services spécifiques routiers qui peuvent faire l'objet de délégations de compétences

Cette modalité d'organisation des attributions du STIF est déjà utilisée dans le cas de **services de transport de proximité** (services réguliers locaux de quartier ou de ville ou transport à la demande) et pour les **services adaptés aux besoins spécifiques d'une partie de la population** (Personnes à Mobilité Réduite avec le réseau PAM, transports scolaires). À ce jour, près de 40 délégations de compétences ont été décidées par le Conseil du STIF.

#### ● Les services réguliers locaux et les transports à la demande

Le Conseil du STIF du 14 février 2007 a délibéré en faveur des principes de la délégation de compétence des services réguliers locaux (SRL) et de transport à la demande (TAD) à des communes ou des EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale).

Ces deux types de service constituent, selon les territoires ou les réseaux en place, une alternative de transport et des **solutions de desserte fine des quartiers** d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités.

Depuis 2007, le STIF a délégué sa compétence à 25 collectivités en vue de la mise en place de 36 services. Plusieurs projets sont en cours d'examen et nombreuses sont les collectivités qui sollicitent le STIF pour connaître la procédure et les principes de la délégation.



Une nouvelle livrée pour les bus de grande couronne.

## Les services spécialisés PAM (Pour Aider à la Mobilité)

Le Conseil du STIF du 9 décembre 2009 a approuvé la délégation de compétence concernant les PAM pour les départements de Paris et du Val d'Oise, pour une durée de 6 ans.

En 2009, 6 services fonctionnent déjà, l'ensemble des départements devant avoir mis en place ce service à l'horizon 2011.



Un service bientôt présent dans tous les départements franciliens.

## Les transports scolaires

Cette compétence, qui a été transférée au STIF depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005, comprend :

- **le financement d'un titre de transport scolaire spécifique** utilisable sur les lignes régulières du réseau OPTILE : 56 000 cartes délivrées, avec 27,6 millions d'euros de participation STIF pour l'année scolaire, ou sur le réseau RER et Train : 2 700 cartes, avec 0,8 million d'euros de participation STIF pour l'année scolaire ;
- **l'organisation et le financement** pour le transport scolaire sur **services spéciaux** : 1 300 circuits, 44 000 enfants concernés chaque année, majoritairement en grande couronne, avec 22,1 millions d'euros de participation STIF pour l'année scolaire ;
- **le remboursement à 100 %** des frais de transport scolaire des **élèves et étudiants handicapés** : 7 430 élèves et étudiants à la rentrée 2009/2010, avec une participation du STIF d'environ 53 millions d'euros.

## Circuits spéciaux scolaires, transports scolaires pour élèves et étudiants handicapés.

La délégation de l'organisation et du financement des transports scolaires qui ne sont pas réalisés sur des lignes régulières, aux départements franciliens de grande couronne volontaires, est en cours de mise en place.

Les deux premiers départements (la Seine-et-Marne et l'Essonne) devaient signer avec le STIF une délégation de compétence d'une durée de 10 ans, alors que des négociations ont été engagées avec le Conseil général du Val d'Oise.

Ces conventions fixent les droits et obligations réciproques :

- le département est chargé d'exercer la compétence sur son territoire (organisation et mise en œuvre des services, contrôle, évaluation des besoins, etc.),
- le STIF assure la cohérence de la politique régionale (plan de transport, tarification, règlements régionaux, contrôles, etc.).

## 3 Les réseaux ferrés : vers une généralisation du cadencement

Le réseau ferré est composé de 8 réseaux de train de banlieue Transilien et de 5 lignes de RER qui transportent environ 1 165 millions de voyageurs par an dans toute l'Île-de-France. Les 14 lignes du métro enregistrent pour leur part une fréquentation annuelle de 1 472 millions de voyageurs.

À travers les renforts d'offre ferroviaire, l'objectif poursuivi par le STIF est de **faciliter l'usage des transports en commun**, notamment en grande couronne, et de proposer une **véritable alternative à la voiture** avec un service adapté aux nouveaux rythmes de vie des Franciliens.

### Le réseau métro

Afin d'inciter la RATP à offrir le plus de capacité possible aux heures de pointe et à limiter au maximum les incidents et dysfonctionnements, les modalités d'un **nouvel indicateur** contractuel mesurant le **nombre réel de passages** ont été fixées.

**La ligne 13**, qui apparaît comme la plus dégradée (90,8 % de production de l'offre de référence aux heures de pointe en 2009), fait l'objet d'un plan d'actions demandé par le STIF à la RATP.

Les lignes 2, 3, 5, 7, 9, 11, 13 et 14 ont été renforcées en réduisant l'intervalle en hyper pointe du matin, en élargissant la plage horaire de l'offre en heure de pointe du soir et en densifiant les heures creuses et la soirée.

La politique de renfort d'offre, engagée depuis 2006 à infrastructure constante, sera poursuivie sur la ligne 6. Lors de l'achèvement des travaux en cours, la ligne 1 sera automatisée et les lignes 4, 8 et 12 seront prolongées.

### Le réseau RER

#### RER A

Un programme d'amélioration à court, moyen et long terme, conjuguant mesures d'exploitation et d'investissement, avec notamment pour objectif la circulation du plus grand nombre de trains aux heures de pointe sur le tronçon central, se poursuit à la RATP, sur demande du STIF, afin de lutter contre la dégradation de la régularité du RER A.

#### RER B

La suppression du changement de conducteur à Gare du Nord entre SNCF et RATP, inscrite aux contrats 2008-2011, a été systématisée le 9 novembre 2009.

Cette mesure, associée au retournement à Châtelet de missions du RER D aux heures de pointe, pour soulager le tunnel commun aux RER B et D entre Châtelet et Gare du Nord, devrait améliorer sensiblement le fonctionnement de la ligne. Par ailleurs, les travaux de réalisation du projet RER B Nord +, d'un montant de 250 millions d'euros financés par le STIF à hauteur de 50 %, permettront, à terme, la mise en place d'une nouvelle offre omnibus.

## ● RER C

À la demande du STIF, cette ligne a fait l'objet d'un plan d'actions en 2009. Un Schéma Directeur, qui coordonnera les actions de court, moyen et long terme, a été approuvé par le Conseil du 8 juillet 2009.

## ● RER D

Cette ligne a bénéficié de la nouvelle offre, mise en place fin 2008, qui soulage le tunnel commun aux RER B et D entre Châtelet et Gare du Nord.

Elle enregistre également des renforts, 4 trains par heure au lieu de 2, sur la branche Combs-la-Ville – Melun.

## ● RER E

Elle reste la ligne la plus régulière d'Île-de-France et fait l'objet d'un projet de prolongement à l'ouest vers Mantes-la-Jolie, dont l'offre remplacera celle d'une partie du réseau Saint-Lazare.

Elle bénéficie en outre de dessertes supplémentaires à la gare de Pantin.

## ● Le réseau train

### ● Le déploiement du cadencement

Décidée, financée et pilotée par le STIF, en coordination avec ses partenaires, la phase 2 du cadencement a démarré le 13 décembre 2009.

Son objectif est de **compléter et renforcer** l'augmentation du nombre de trains déjà mise en place l'année dernière (phase 1) sur de nouveaux réseaux.

Le cadencement est un **mode de desserte régulier** dans lequel les trains partent à heures fixes, avec des arrêts identiques. Ce dispositif **développe l'offre de façon homogène tout au long de la journée** et constitue une réponse appropriée à la croissance forte et continue du trafic qui a progressé de 25 % en 10 ans.

### Les bénéfiques voyageurs du cadencement

- **plus de souplesse** puisque l'offre est plus lisible et plus dense en heures creuses,
- **amplitude horaire élargie** avec des trains plus tôt le matin ou plus tard en soirée, et le week-end,
- **horaires identiques** tout au long de l'année, y compris l'été.

**D'ici quelques années, l'ensemble des lignes en Île-de-France sera cadencé.**

### Les renforts cadencés mis en service en décembre 2009

En 2009, les augmentations de l'offre ont porté sur :

- **La ligne P** : de Paris-Est à Meaux, Château-Thierry, La Ferté Milon et Coulommiers.
- **La ligne E du RER** : avec une meilleure desserte de la gare de Pantin.
- **La ligne L** : de Paris Saint-Lazare à Versailles Rive Droite et Saint-Nom-la-Bretèche.
- **La ligne U** : de La Défense à La Verrière.
- **La ligne H** : de Paris-Nord à Persan-Beaumont et Pontoise.
- **La ligne N** : de Paris Montparnasse à Dreux
- **La ligne R** : de Paris Lyon à Montargis et Montereau.

## ● Le réseau tramway

Avec plus de 700 000 km de dessertes en Île-de-France, **soit environ 8 % du total parcouru par l'ensemble des modes de transport franciliens**, le tramway a bénéficié, en 2009, de modifications d'infrastructure qui marquent une étape supplémentaire dans la **constitution d'un réseau spécifique en Île-de-France**.



Bientôt 9 lignes de tramway en Île-de-France.

Ainsi, le T2 a été prolongé de 4 stations, reliant désormais le parc des expositions de la Porte de Versailles au pôle d'emploi d'Issy-Val-de-Seine et au quartier d'affaires de La Défense.

### Évolution du trafic par mode en millions de voyages (ou d'utilisations)

		2008	2009	Évolution 2008/2009
RER et Transilien	SNCF (dont T4)	696	695	
	RATP	469	449	
	<b>Total RER et Transilien</b>	<b>1 165</b>	<b>1 144</b>	<b>- 1,8 %</b>
<b>MéTRO RATP</b>		<b>1 472</b>	<b>1 479</b>	<b>+ 0,5 %</b>
<b>Total modes ferrés</b>		<b>2 637</b>	<b>2 623</b>	<b>- 0,5 %</b>
Tramway RATP		89	89	
TVM		18	16	
<b>Total TCSP (hors T4)</b>		<b>107</b>	<b>105</b>	<b>- 1,9 %</b>
<b>Bus Paris RATP (Noctilien et PC inclus)</b>		<b>353</b>	<b>352</b>	
Bus banlieue	RATP	635	627	
	OPTILE + TRA	299	309	
	<b>Total bus banlieue</b>	<b>934</b>	<b>936</b>	<b>+ 0,2 %</b>
<b>Total réseau de surface</b>		<b>1394</b>	<b>1393</b>	<b>- 0,07 %</b>
Orlyval + STL		7	6	
<b>Total tous modes</b>		<b>4038</b>	<b>4022</b>	<b>- 0,4 %</b>

# modernisés



Afin d'améliorer le service aux voyageurs, le STIF s'est engagé dans un vaste programme de modernisation qui s'est exprimé en 2009 par de nombreuses actions, relayées à travers une campagne de communication sur le thème : « Le renouveau du train ».

Le STIF a également participé ponctuellement au renouvellement de rames de métro et de véhicules bus.

## 1 Le bus

Le STIF finance les bus de la RATP **via une contribution d'exploitation contractuelle** qui représente 340 millions d'euros pour la période 2008-2011.

Concernant les entreprises d'OPTILE, dont le parc total utilisé pour les lignes régulières est de 4 659 véhicules à fin 2008, le mécanisme des contrats diffère.

Il prévoit un **niveau de subvention du STIF de 30 % du coût d'acquisition** pour le renouvellement des bus (pour les véhicules d'au moins 8 ans), de **50 % pour l'augmentation de capacité du parc, soit 30 millions d'euros par an environ, ainsi qu'une contribution d'exploitation contractuelle pour couvrir la partie de l'investissement à amortir.**

## 2 Le métro

Concernant le matériel roulant métro, le STIF n'est à ce jour pas associé à la définition de ses fonctionnalités. À titre exceptionnel, il s'est cependant engagé à financer 50 % de l'acquisition de **4 rames MP05 et de leur adaptation à la ligne 14**, afin d'augmenter l'offre produite à l'heure de pointe en passant de 36 à 42 passages/heure. Le STIF finance le renouvellement du matériel par le biais des contrats avec les entreprises.



## Le SDMR voit plus loin

Le STIF a décidé de se doter d'un Schéma Directeur du Matériel Roulant ferroviaire (SDMR) pour :

- **analyser de manière approfondie la situation actuelle**, le constat étant que le réseau a hérité d'un parc de matériels hétérogène dans ses caractéristiques, son âge et ses affectations, très mal adapté aux infrastructures et en adéquation partielle avec les besoins de transport et la typologie des services,

- **élaborer une vision à plus long terme de sa politique sur le sujet** par une définition des principales caractéristiques des matériels futurs en fonction des besoins et des contraintes spécifiques à chaque ligne, mais également par une **vision globale et novatrice de l'ensemble du réseau.**

Ces réflexions ont par exemple permis de définir par itération les hauteurs de référence d'interface quai-train utiles pour la définition des investissements du Schéma Directeur de l'Accessibilité. Les orientations proposées ont par ailleurs permis d'estimer l'ordre de grandeur du **coût total d'investissement** lié à l'acquisition des nouveaux matériels ferroviaires (RER et train) à **environ 12 milliards d'euros d'ici 2035.**

### 3 Les trains et RER

L'objectif du STIF est de constituer, à l'horizon 2016, un parc de matériel roulant ferroviaire entièrement neuf, récent ou rénové. Ce programme ambitieux de renouvellement du train en Île-de-France correspond à des projets déjà engagés pour un montant total de près de 4 milliards d'euros, subventionnés par le STIF à 50 % pour la plupart des projets.

Les principaux projets engagés portent sur :

- **Le RER A** : acquisition de 130 rames à 2 niveaux MI09 à hauteur de 50 % du coût d'objectif présenté par la RATP en juin 2008 soit 650 millions d'euros à la charge du STIF. La première rame sera livrée fin 2010.

- **Le RER B** : rénovation des 119 rames MI 79 pour 275 millions d'euros, financés à 50 % par le STIF. La première rame devrait circuler en 2010, selon la RATP et la SNCF.

- **Les RER C et D et réseaux Est et Sud-Est** : rénovation des 304 rames à 2 niveaux Z2N pour 350 millions d'euros, financés à 50 % par le STIF. À ce jour, 60 rames ont déjà été rénovées et l'achèvement de ce programme est prévu fin 2015.

- **Le RER E** : définition des caractéristiques du futur matériel du RER (notamment pour le prolongement à l'ouest).

- **Le réseau Est** : acquisition de 24 rames AGC pour 125 millions d'euros, dans le cadre d'un programme financé à 50 % par le STIF. À ce jour, 19 rames circulent sur l'axe Paris-Provins et 5 autres rames circuleront à l'été 2010 sur l'axe Meaux- La Ferté Milon.

- **Les réseaux Nord-Ouest, Est, Saint-Lazare** : acquisition de 172 rames Francilien pour 1,5 milliard d'euros, financé à 50 % par le STIF, qui seront livrées entre 2009 et 2015.

- **L'ensemble des réseaux d'Île-de-France** : l'arrivée du Francilien va permettre le retrait des matériels les plus anciens, grâce au redéploiement des matériels visant à une homogénéisation du parc de chaque réseau.

- **Un nouveau design pour les trains et les RER** : dans le cadre du projet sur l'habillage des véhicules franciliens, le STIF a également travaillé sur une déclinaison adaptée à différents matériels : Francilien (déjà en service), AGC (en service à l'automne prochain), Z2N pour le RER C (en service en 2011) et sur le MI 79 (dont la première rame devrait circuler à l'automne prochain).



Le Francilien, nouveau train régional qui allie modernité, fiabilité et confort, inauguré en décembre 2009.

# innovants

## 1 Le Francilien, le train « nouvelle génération »

L'arrivée de ce train « nouvelle génération » inauguré le 13 décembre 2009 sur l'axe Paris-Luzarches de la ligne H, redessine le visage des transports publics dans la Région Île-de-France et va permettre **une modernisation sans précédent de la flotte des trains franciliens.**

Le nouveau design extérieur du Francilien, habillé de la livrée conçue par le STIF, porte **les valeurs des transports en commun de demain.**

Doté des **plus récentes innovations**, captant l'énergie du freinage pour la réutiliser dans l'accélération, **le Francilien préserve l'environnement et recycle 90 % de ses composants.**

Toutes ces spécificités font du Francilien **la nouvelle référence en matière d'innovation dans les transports.**



**944**  
places assises  
aux heures de pointe

## 2 T Zen, label qualité



Afin de répondre aux évolutions des modes de vie et de déplacements des voyageurs, **le STIF a créé un concept de bus à haut niveau de service dénommé « T Zen ».**

Présenté au Conseil du STIF lors de sa séance du 9 décembre 2009, ce nouveau mode de transport en commun a été mis au point à partir d'un cahier des charges extrêmement qualitatif et précis. L'objectif est d'offrir aux voyageurs un **service de qualité garanti** qui optimise tous les éléments composant le déplacement (les voies, les stations, les véhicules, l'information, les fréquences, la régularité).



Ainsi, circulant quasi exclusivement sur **site propre et disposant de priorité aux feux**, il assure **une vitesse commerciale élevée.**

**T Zen allie la fiabilité du tramway à l'efficacité économique.** Il s'adapte aux différentes configurations locales et préfigure dans certains cas, lorsque le taux de fréquentation le permet, l'implantation d'une ligne de tramway.

**100 %**  
innovation

**Véritable label de qualité à l'échelle régionale**, la création d'une ligne T Zen fait l'objet d'une décision du STIF, en concertation avec les opérateurs et les collectivités.

### 3 Voguéo, première vague

Le service de navettes fluviales **Voguéo**, mis en service en juin 2008, a expérimenté à titre dérogatoire, pour sa 2<sup>e</sup> année d'exploitation, un **nouveau mode de tarification** en le substituant à la tarification zonale.

Ainsi, toutes les escales sont accessibles avec un forfait zone 1-2, y compris la station École Vétérinaire de Maison Alfort, qui se situe en zone 3. Il existe également un ticket unitaire vendu au prix de 3 euros et qui donne droit à un voyage

Sur la période de juin à décembre (comparatif 2008/2009), on note une **hausse sensible de la fréquentation (+ 9 %)** due à :

- l'amélioration des fréquences,
- l'aménagement des zones tarifaires.

Avec un taux de satisfaction globale de 98 % sur la période 2008/2009, le service est majoritairement utilisé le week-end pour les déplacements d'agrément et les escales terminus sont les plus fréquentées.



**98 %**  
de clients satisfaits

### 4 Filéo répond à la demande

Le service de transport à la demande **Filéo** (anciennement Service Allobus) complète les services réguliers pour desservir la plate-forme aéroportuaire de Roissy-CDG. Ce service est déclenché par réservation auprès d'une centrale de mobilité fonctionnant toute l'année, 24h/24.

Filéo, qui a renouvelé sa flotte de véhicules, propose aux habitants non motorisés de Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et de Seine-et-Marne un mode de transport à la fois souple et sûr, avec une qualité de service améliorée, **permettant l'accès à des emplois avec des horaires flexibles.**

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2010, le service **Filéo** est exploité dans le cadre d'une **délégation de service public**, attribuée après appel d'offres. Ce nouveau dispositif contractuel a prévu **une modernisation du système**, notamment par un renforcement des moyens de la centrale de réservation, l'utilisation possible d'Internet pour les réservations, des confirmations des heures de départ par SMS ainsi que la géolocalisation des véhicules.



**24<sup>h</sup>/24**  
en service

# Davantage de services



En 2009, le STIF a poursuivi son rythme de mise en accessibilité des réseaux, conformément à la programmation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). Face à une attente forte des usagers, le STIF a également continué à s'investir dans l'information des voyageurs et la sécurité, notamment dans sa politique de présence humaine dans les transports.

## 1 L'accessibilité : une priorité pour le STIF

### ■ Le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité)

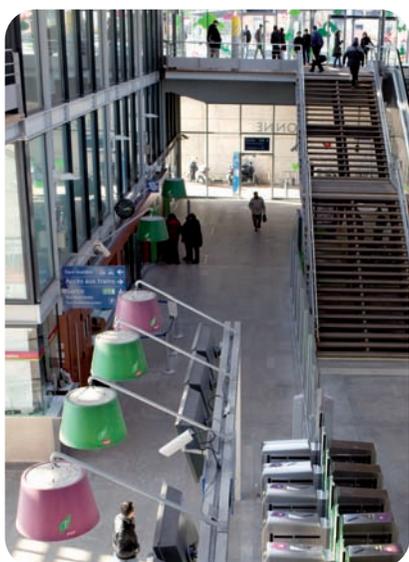
Ce programme constitue un engagement majeur pour le STIF.

Le 8 juillet 2009, le Conseil du STIF approuve la programmation et le financement de la partie investissement du SDA qui porte sur 3 volets :

#### ■ La mise en accessibilité des gares du réseau ferré

L'objectif est de **passer de 102 gares accessibles à 258, représentant 94 % du trafic francilien.**

Le coût des gares restant à aménager représente un total de 1,4 milliard d'euros (études et travaux), que le STIF finance à 50 % (700 millions d'euros), soit **un effort sans précédent qui multiplie par 5 son investissement actuel** sur les gares.



#### ■ La mise en accessibilité des réseaux routiers

Depuis début 2010, l'ensemble des lignes du réseau bus parisien est accessible, ainsi qu'une soixantaine de lignes en petite et grande couronne.



L'ensemble du réseau bus parisien est désormais accessible.

Les études préalables et les nouveaux véhicules sont financés à 100 % par le STIF ; les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt le sont actuellement à 50 % par le STIF et 50 % par la Région, ce qui représente un engagement financier de 100 millions d'euros pour le STIF.

#### ■ Le renforcement de l'accessibilité de l'information des voyageurs

L'objectif est que 100 % des gares du réseau ferré de référence et du métro et 60 % du réseau routier disposent d'une information plus lisible avec un doublage sonore et visuel de l'information dynamique.

### Un programme d'une exceptionnelle ampleur

Ce programme est de très loin le plus important programme de mise en accessibilité, mené en France dans le domaine des transports.

#### ■ Autres services dédiés au PMR

À la suite de l'approbation des programmes d'équipements de mise en accessibilité, le Conseil du STIF a prévu la poursuite du travail sur **les services à apporter en complément aux personnes à mobilité réduite**, en organisant et en coordonnant mieux les services d'information d'accompagnement, d'assistance en gares ou encore, de transport en commun de substitution.

#### ■ Le réseau PAM, « Pour Aider à la Mobilité »

Service de transport à la demande, de porte à porte, réservé aux personnes dont l'invalidité est d'au moins 80 %, **coordonné et financé à 33 % par le STIF**, la Région et les Départements, l'exploitation de PAM est déléguée aux Conseils généraux.

**Début 2011**, l'ensemble des départements aura mis en place ce service, assurant **une couverture complète de l'Île-de-France.**

De plus, le nouveau règlement régional, se traduisant notamment par une nouvelle tarification, s'appliquera. Il se traduira par l'harmonisation des pratiques sur l'ensemble du territoire d'Île-de-France, décliné au niveau départemental.

### Le remboursement du transport individuel domicile-école/université

Pour l'année scolaire 2008/2009, plus de 7 200 élèves et étudiants handicapés ont bénéficié de la prise en charge de leurs frais de transport par le STIF, pour un coût supérieur à 50 millions d'euros.

### Infomobi, service d'information spécifique pour voyageurs handicapés

Chaque mois, ce site Internet est consulté par 3 000 usagers et 400 demandes d'information sont traitées, dont 90 % par téléphone.

## 2 L'information voyageurs : le rôle fédérateur du STIF

L'amélioration de l'information dans les transports publics est une attente forte des voyageurs qui porte principalement sur :

- une meilleure information en situations perturbées,
- l'information multi transporteurs facilitant les correspondances,
- le développement de l'information en temps réel.

En 2009, les premières modalités de mise en œuvre des orientations stratégiques figurant dans le Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV) sont apparues. Depuis le Conseil du 9 décembre 2009, l'implication du STIF dans l'information voyageurs s'est renforcée et des exemples concrets en témoignent.

### La charte des « supports et contenus d'information voyageurs »

Ce document de référence qui définit le type d'information attendue sur l'ensemble du réseau pour répondre aux attentes des voyageurs, introduit la notion de « langage transport » pour favoriser la compréhension de l'offre de transport en commun dans sa globalité et sur l'ensemble du territoire francilien.

Des orientations prioritaires ont été adoptées pour assurer le déploiement des préconisations de la charte. L'effort financier du STIF, sur la base de ces priorités, est estimé à 300 millions d'euros sur les dix ans à venir.

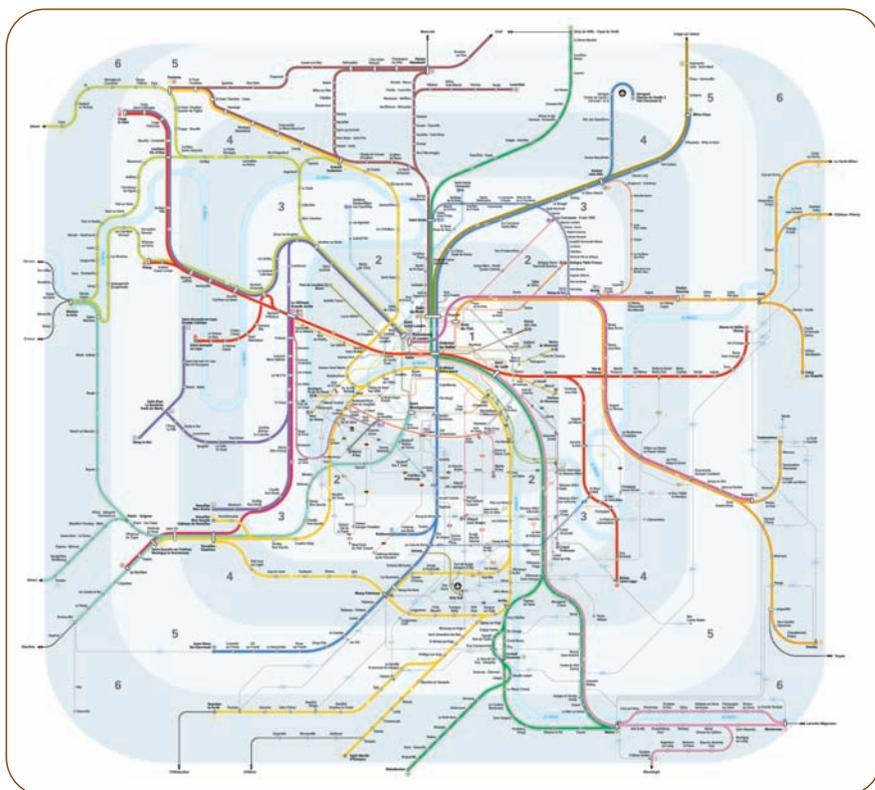
Le financement des dossiers d'équipements approuvés par le Conseil du STIF de décembre illustre la poursuite de l'effort financier du STIF pour l'information voyageurs en temps réel. Il s'agit :

- de la refonte du système et des écrans de l'information en temps réel de la SNCF,
- de l'équipement en afficheurs temps réel des points d'arrêt et des véhicules de deux réseaux Veolia.

Le programme de rénovation des affichages et du système d'information en temps réel de la SNCF (appelé **Infogare**) est prévu au Plan Quadriennal d'Investissement du contrat d'exploitation STIF-SNCF.

### Des projets de cartographies multi transporteurs à toutes les échelles

Le STIF expérimente la conception de cartes qui représentent l'intégralité de l'offre de transport public, à différentes échelles pertinentes.



Projet à l'étude de carte régionale de l'offre transport en commun.

Il doit achever la conception et la diffusion d'une **carte de l'offre régionale** et rédiger un cahier des **préconisations sur les représentations cartographiques** à vocation d'information voyageurs (lisibilité, choix d'échelle et de périmètre, hiérarchisation des réseaux, etc.), qui viendra compléter la charte des supports et des contenus.

### ■ Vers un système d'information multimodale francilien

Le STIF gère désormais directement la base de données de l'offre de transport public en Île-de-France, outil stratégique pour la maîtrise de la qualité de l'information voyageurs et pour la connaissance de l'offre. Les données concernent à la fois les parcours, les arrêts et les fiches horaires associées.

Ces données sont diffusées sur le **site transport-idf.com**, ainsi que sur les sites des transporteurs, avec le **label du STIF**. Des programmes de diffusion par des partenaires tiers sont en cours.



## 3 La sécurité : des équipements et des hommes

### ■ Les programmes de vidéoprotection

**Le STIF et la Région financent à parts égales**, le troisième programme de sécurité qui prévoit l'installation d'équipements de vidéoprotection, d'alarmes et d'interphones sur les réseaux RATP et SNCF.

**Ce programme est totalement achevé côté SNCF** (vidéoprotection dans 120 gares notamment), et est en cours de réalisation côté RATP.

Sur les réseaux gérés par les entreprises privées d'OPTILE, un peu moins du tiers du parc de véhicules est équipé de systèmes de radiolocalisation et de vidéoprotection embarqués.

Afin de compléter cet équipement, le STIF a financé à hauteur de 50 % un programme ambitieux de généralisation de la vidéosurveillance et de la radiolocalisation pour près d'un tiers de la flotte de bus OPTILE, pour un montant de 12,5 millions d'euros.

### ■ La politique de présence humaine dans les transports

Depuis 15 ans, le STIF a mis en place une politique de présence humaine dans les transports, qui a été singulièrement renforcée depuis 2008. Cette politique a pour vocation d'assurer **une prévention et une présence humaine dans les espaces transport**.

Dans ce cadre, le STIF finance, par 35 conventions spécifiques avec les entreprises privées de transport, **près de 650 postes de médiateurs, contrôleurs et encadrants, représentant un budget total de 14 millions d'euros**.



La présence humaine dans les transports.

Par ailleurs, les deux contrats avec les entreprises publiques prévoient des engagements de moyens importants. Actuellement, la RATP a mis en place près de **1 200 agents du GPSR** et la SNCF, **1 200 agents de la SUGE** et **80 médiateurs** dans les gares et sur les lignes les plus sensibles.

Une évaluation de cette politique est en cours, qui révèle certaines difficultés pour les transporteurs dans la mise en place, mais aussi des réussites importantes.

# Encore plus d'exigence, qualité de service

## 1 Des contrats exigeants

Plusieurs indicateurs sont mis en place pour définir le niveau de qualité attendu par le STIF.

Un accent particulier a été mis sur la régularité, notamment avec un engagement solidaire de la RATP et de la SNCF sur les RER A et B, un suivi plus détaillé par ligne ou par sous-réseaux. 2009 a vu le parachèvement du système avec les indicateurs de régularité.

D'autres critères sont pris en compte (information voyageurs, fonctionnement des équipements, accueil et vente, propreté et perception de la qualité par les voyageurs) avec une place prépondérante laissée à la régularité.



## 2 Bilan 2009 des indicateurs

### ■ Régularité

#### ■ Métro

Deux indicateurs sont utilisés pour mesurer la régularité dans le métro.

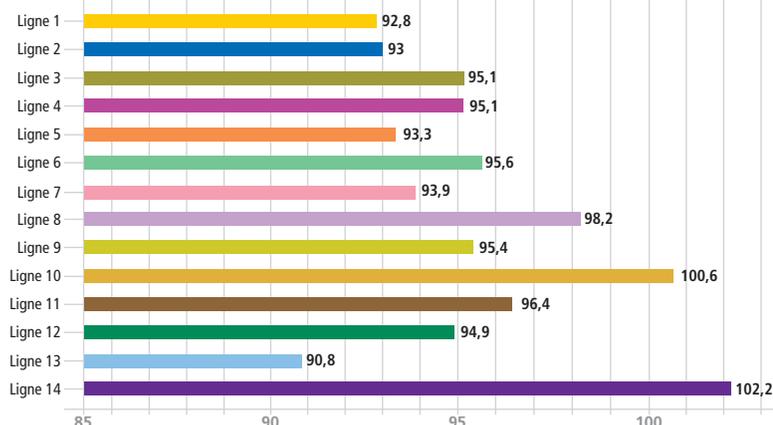
- un **indicateur d'attente des voyageurs**, sur l'ensemble du service, qui donne le pourcentage de voyageurs ayant attendu moins de 3 minutes en heures de pointe, 6 minutes en heures creuses et 10 minutes en soirée.
- un **indicateur de production de l'offre aux heures de pointe**, qui donne le pourcentage du nombre réel de métros en circulation aux heures de pointe par rapport au service commandé par le STIF.



Résultats 2009 de l'indicateur d'attente



Résultats 2009 de l'indicateur de production de l'offre aux heures de pointe



Le total des incitations financières sur le métro en 2009 donne les résultats suivants, avec prise en compte de la pénalité aux heures de pointe.

Métro					
Bonus/malus maximal en € HT en 2008	Résultats 2008 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé	Bonus/malus maximal en € HT en 2009	Résultats 2009 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé
1 790 000	1 760 000	98 %	1 790 000	885 000	49 %

**RER**

Concernant la régularité des RER (RATP et SNCF), les nouveaux contrats intègrent un indicateur qui mesure le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure, ou avec un retard inférieur à 5 minutes, à leur gare de destination, sur l'ensemble de la ligne et sur l'ensemble de la journée. Pour les RER A et B, l'indicateur est commun à la RATP et à la SNCF.

Après un début d'année très difficile, l'automne 2009 aura enregistré pour la SNCF une situation globalement améliorée par rapport à 2008, notamment grâce à une bonne préparation de la saison automnale.

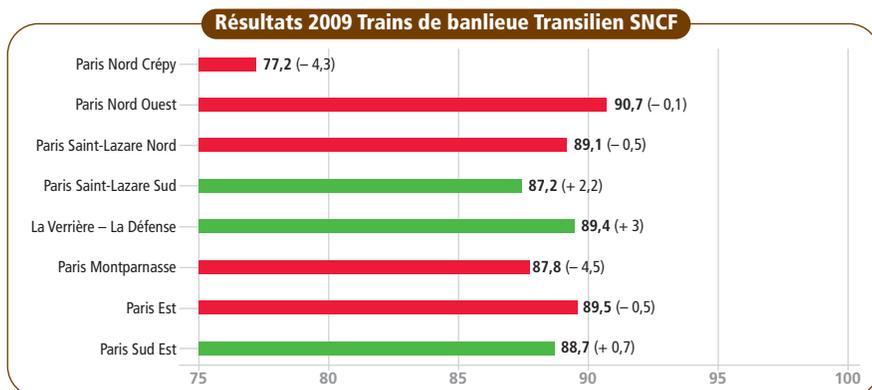
	Bonus/malus maximum en € HT 2008	Résultats 2008 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé	Bonus/malus maximum en € HT 2009	Résultats 2009 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé	% de régularité en 2009
RER A	850 000	- 640 000	- 75 %	2 050 000	- 975 000	- 47 %	87,7 %
RER B	590 000	- 240 000	- 40 %	1 840 000	- 1 840 000	- 100 %	78,0 %
RER C	465 000	- 333 000	- 72 %	865 000	- 711 000	- 82 %	89,7 %
RER D	380 000	- 380 000	- 100 %	780 000	- 690 000	- 88 %	84,7 %
RER E	200 000	- 20 000	- 10 %	440 000	220 000	50 %	95,2 %

**Trains de banlieue Transilien SNCF**

Un nouvel indicateur mesure le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure, ou avec un retard inférieur à 5 minutes, à leur gare de destination, sur l'ensemble de la ligne et sur l'ensemble de la journée.

Concernant l'analyse des causes de régularité, l'année 2009 voit notamment deux catégories s'améliorer :

- **les retards dus au matériel roulant** (15 % de l'irrégularité) grâce aux effets de l'arrivée des AGC sur le réseau Est (axe Paris-Provins) mais également aux efforts d'amélioration de la maintenance par la SNCF.
- **les retards dus à l'infrastructure** (20 % de l'irrégularité) grâce notamment à la convention partenariale STIF-RFF (voir encart spécial).



**Bilan des actions pour améliorer la régularité**

**Métro ligne 13** : cette ligne qui connaît beaucoup de difficultés en matière de régularité a fait l'objet d'un comité de ligne qui s'est réuni à plusieurs reprises depuis 2007. La RATP a mis en place plusieurs actions comme la rénovation du matériel roulant ou l'installation de portes palières.

**RER A** : mise en œuvre du plan d'amélioration de la régularité proposé par la RATP, incluant un programme d'acquisition de matériels roulants à deux niveaux.

**RER B** : le STIF a décidé la suppression totale de la relève des conducteurs à Gare du Nord depuis le 16 novembre 2009 pour réduire le temps de stationnement, et finance le projet de RER B Nord + à l'horizon fin 2012.

**RER C et RER D** : le Conseil du STIF a approuvé le 8 juillet 2009 le Schéma Directeur du RER C et le Schéma de Principe du RER D. Concernant plus particulièrement le RER D, le retournement à Châtelet des missions Malesherbes, effectif depuis le 14 décembre 2008, permet de soulager le tunnel central commun aux RER B et D entre Châtelet et Gare du Nord, en limitant en heures de pointe des missions de la ligne D venant du sud.

**Sur le réseau Transilien**, le STIF finance à hauteur de 2 milliards d'euros un ambitieux programme afin que l'ensemble du matériel roulant ferroviaire soit neuf, récent ou rénové à l'horizon 2016 (voir chapitre spécifique sur la modernisation).

**Partenariat STIF-RFF pour améliorer la régularité** : amélioration de la qualité de service de l'infrastructure, maintenance adaptée au contexte francilien, accélération du renouvellement et de la modernisation de son exploitation, adaptation à un trafic en progression régulière. C'est une première étape pour accélérer la modernisation du réseau francilien. Cette convention a été précédée par le protocole tripartite STIF-SNCF-RFF « Impaqt » adopté par le Conseil du STIF en juillet 2008.

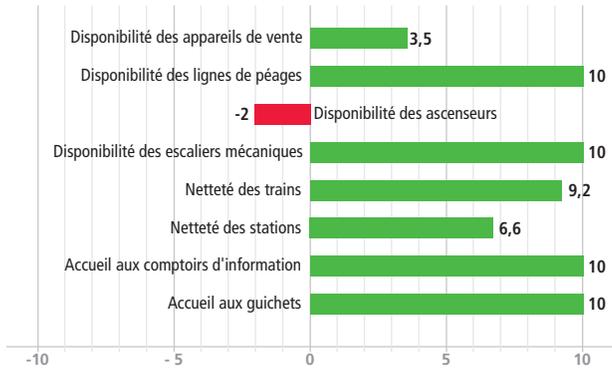
Les avancées majeures de cette convention consistent à fixer des programmes prévisionnels d'investissements plus élevés que par le passé (+ 45 % sur 4 ans en passant de 677 millions d'euros en 2008 à 983 en 2012). Il s'agit aussi de s'assurer que les redevances versées par le STIF (606 millions d'euros en 2009) soient affectées exclusivement à l'exploitation et à l'amélioration du réseau Transilien.

## Les autres indicateurs de qualité

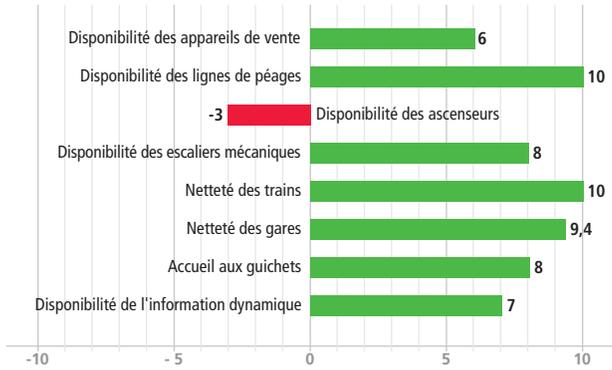
Les éléments suivants présentent les résultats de chaque indicateur, ramenés à une note sur 10 points.

### Indicateurs RATP pour le calcul du bonus/malus : note de - 10 (malus max.) à + 10 (bonus max.)

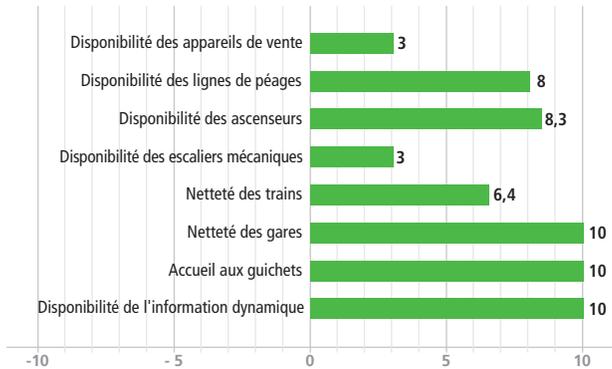
#### MÉTRO



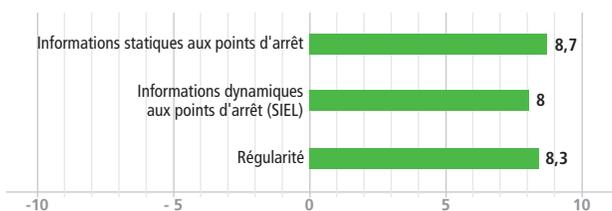
#### RER A



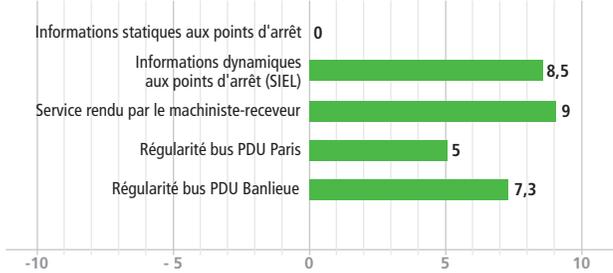
#### RER B



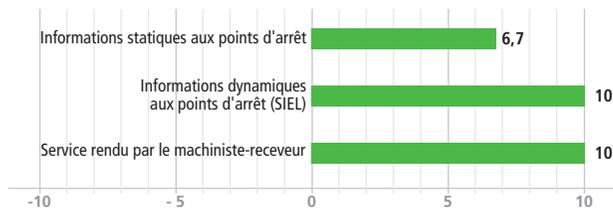
#### TCSP



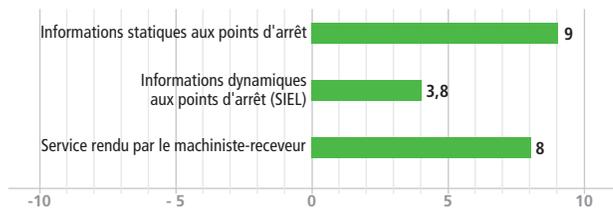
#### MOBIEN



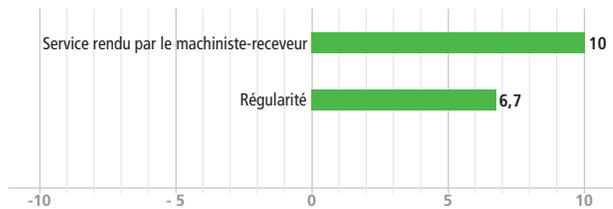
#### BUS PARIS



#### BUS BANLIEUE

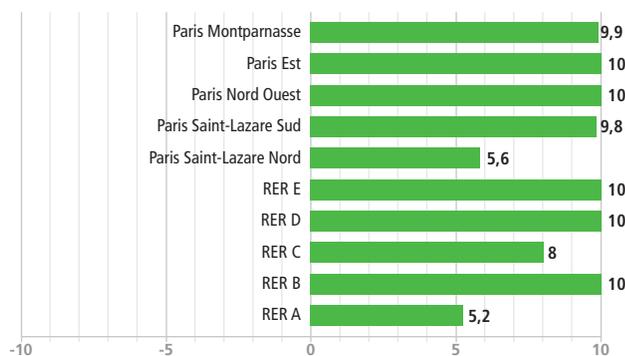


#### BUS NOCTILIEN

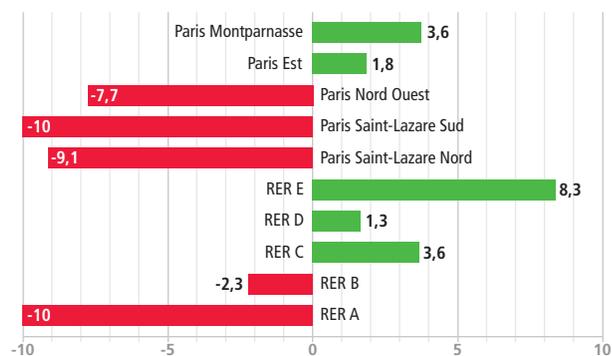


## Indicateurs SNCF pour le calcul du bonus/malus : note de - 10 (malus max.) à + 10 (bonus max.)

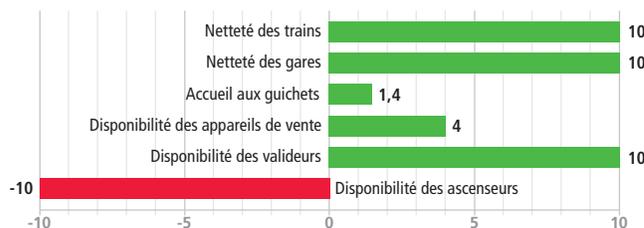
FONCTIONNEMENT DES ÉCRANS INFOGARE GARE PAR GARE



FONCTIONNEMENT DES ESCALIERS MÉCANIQUES GARE PAR GARE



FONCTIONNEMENT POUR L'ENSEMBLE DES GARES



## Le bilan par contrat

### RATP

Le total des incitations financières de Qualité de Service pour la RATP en 2009 donne le résultat suivant :

	Bonus/malus maximum en € HT 2008	Résultats 2008 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé	Bonus/malus maximum en € HT 2009	Résultats 2009 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé
Régularité	4 840 000	2 121 000	44 %	7 240 000	853 000	12 %
Autres indicateurs	14 310 000	8 529 000	60 %	17 560 000	12 987 000	74 %

Ces chiffres correspondent aux résultats sur le métro, une partie des RER A et B mais aussi les autres modes : bus, tramway, TCSP.

La mise en œuvre de nouveaux indicateurs sur la régularité diminue fortement le bonus sur ce volet malgré l'augmentation globale de l'enveloppe introduite dans les nouveaux contrats.

La RATP a dû s'acquitter, pour l'année 2009, d'une pénalité totale de 3,52 millions d'euros pour offre non produite.



### SNCF

Le total des incitations financières de Qualité de Service pour la SNCF en 2009 donne le résultat suivant.

	Bonus/malus maximum en € HT 2008	Résultats 2008 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé	Bonus/malus maximum en € HT 2009	Résultats 2009 en € HT	% réalisé par rapport à l'objectif fixé
Régularité	2 800 000	1 420 000	- 50 %	5 400 000	- 3 428 000	- 63 %
Autres indicateurs	10 655 000	6 050 000	57 %	17 300 000	7 746 000	45 %

La SNCF a dû s'acquitter, pour l'année 2009, d'une pénalité totale de 1,61 million d'euros pour offre non produite.

# Moderne et solidaire, la tarification

## 1 Bonne tenue des recettes voyageurs

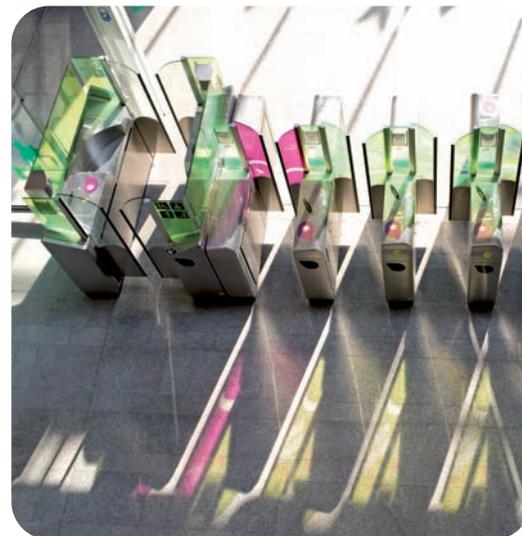
Dans un contexte de crise économique sévère, les ventes de titres ont connu un fléchissement limité en 2009. En effet, si les chiffres de l'emploi et de l'activité économique ont chuté de plus de 2 points pendant la période de récession, les ventes n'ont baissé que de 0,8 % en volume. La croissance tendancielle du trafic semble donc confirmée et il faut anticiper une franche reprise du trafic dès la fin de la récession.

## 2 La « sagesse » tarifaire

Dans un contexte économique difficile, le Conseil du STIF a décidé de **limiter la progression tarifaire** aux environs de 2 %.

Cette **politique tarifaire** vient compléter le **catalogue de mesures** adoptées depuis 3 ans :

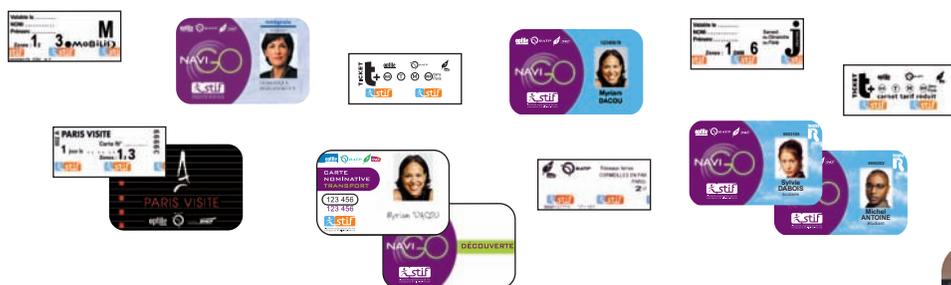
- **tarification solidarité transport** (gratuité ou réduction de 75 % pour plus d'un million de personnes dont les revenus sont modestes),
- **fusion des zones 6/7/8** avec application du tarif de la zone 6,
- **gratuité des correspondances bus-bus et bus-tram avec le Ticket t+.**



## 3 La fin de la Carte Orange

**En février 2009**, les coupons magnétiques de la Carte Orange ont été remplacés par les forfaits télébillettiques Navigo « Mois » et « Semaine ».

Aujourd'hui, l'ensemble des réseaux de transport est équipé de 40 000 valideurs « sans contact » pour traiter 3 millions de passes Navigo et Navigo Découverte, et 1,5 million de passes annuels (imagine R, Navigo Annuel).



## 4 Le changement de dispositif de la gratuité

**À partir de juin 2009**, le STIF a accordé la gratuité des transports, sous conditions de ressources, aux ménages bénéficiant du RSA en remplacement du RMI ou de l'API. Ce choix n'a pas modifié le nombre des ayants-droits.



# Mobilisé pour la mobilité



Les pôles d'échanges, clés de l'intermodalité.

Si le nombre et la durée des déplacements des Franciliens sont restés stables, les distances parcourues ont progressé de 30 % depuis 25 ans, grâce à l'amélioration des performances des réseaux de transport.

C'est en banlieue, où s'effectuent 70 % de l'ensemble des déplacements motorisés, que le STIF entend développer des liaisons intermodales encore plus efficaces.

## 1 Pôles et gares : l'enjeu capital

Points d'entrée sur les réseaux ferrés empruntés quotidiennement par **plus de 4,2 millions de voyageurs**, les pôles d'échanges sont devenus les lieux privilégiés de l'intermodalité autour desquels s'organise une grande part du développement des territoires.

Le STIF contribue à moderniser les gares franciliennes (390 gares SNCF et 65 gares RATP), pour les faire évoluer vers de véritables pôles d'échanges multimodaux, **plus proches des attentes des voyageurs et mieux intégrés aux bassins de déplacements qu'ils desservent.**

L'effort continu du STIF depuis 2006 pour l'amélioration de l'intermodalité s'est ainsi traduit par un triplement des investissements qu'il a consacrés à la modernisation des gares (de 32 millions d'euros sur la période 2002-2005 à 90 millions d'euros sur la période 2006-2009).

Depuis 2006, le STIF a défini dans des Schémas Directeurs, les niveaux de services à mettre en œuvre dans les équipements de supports de l'intermodalité, parcs relais et gares routières, et plus généralement sur les composantes essentielles du service aux voyageurs dans les gares (information et accessibilité).

Le STIF contribue à plusieurs titres aux politiques d'aménagement de l'intermodalité dans les gares :

- il contribue au pilotage des projets de rénovation de près de 100 pôles menés par les collectivités locales dans le cadre du PDUIF et il pilote les projets de restructurations de pôles importants inscrits au Contrat de Projets,
- il finance à 50 % les investissements de remise à niveau de la qualité de service et de la modernisation des pôles sur l'ensemble du réseau (création et rénovation de parcs relais, de gares routières, de parcs à vélos, rénovation intérieure et mise en accessibilité des gares, refonte de l'information voyageurs...),
- il contractualise, avec les opérateurs SNCF et RATP, le suivi d'indicateurs de qualité relatifs aux espaces et services dans les gares (netteté des espaces, fonctionnement des escaliers mécaniques, information et accueil des voyageurs...).

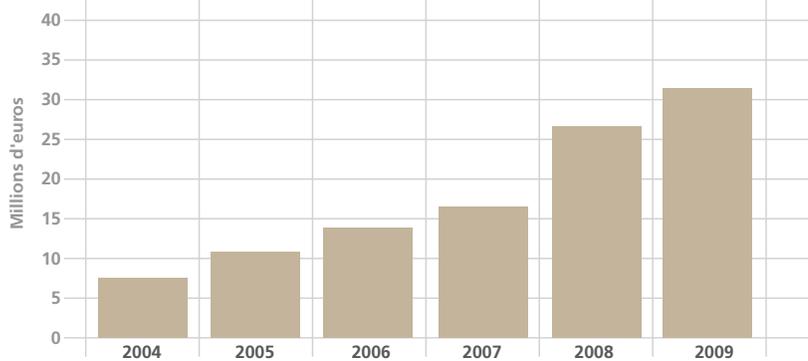
En 2009, le Conseil du STIF a donné une forte impulsion aux politiques de modernisation des gares en approuvant de nouveaux programmes d'investissements :

- un Schéma Directeur d'Accessibilité qui vise à proposer un réseau de 258 gares accessibles à l'horizon 2018 et qui nécessite un apport financier sans précédent du STIF de plus de 700 millions d'euros,

- la rénovation de 20 nouvelles gares situées en grande couronne pour un investissement de 20 millions d'euros et le lancement d'études détaillées pour l'adaptation aux évolutions du trafic de 20 gares de banlieue dans le cadre du Plan « Impact »,
- la définition d'un Schéma Directeur des Gares Routières qui, à l'instar de celui mis en œuvre depuis 2006 sur les parcs relais, doit permettre une généralisation progressive des premières remises à niveaux de gares routières effectuées dans les projets de pôles PDU réalisés depuis 2004,
- La mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais s'est aussi poursuivie par le financement de la rénovation de parcs relais dans 7 pôles de grande couronne ainsi que par l'expérimentation dans 5 premiers pôles du Passe Navigo.
- une deuxième tranche d'investissements pour le renouvellement d'escaliers mécaniques dans 9 nouvelles gares.

En 2009, de nouveaux projets de pôles PDU améliorant l'intermodalité ont vu leur financement mis en place, leur réalisation débuter ou prendre forme par la mise en service de nouveaux aménagements. De nouveaux projets ont aussi été formalisés sur des pôles de fort trafic.

### Investissements du STIF sur l'aménagement des pôles d'échanges



## 2 La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

### Le contexte

Les PDU, documents d'orientation et de programmation obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, **visent à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé.**

C'est **au STIF que revient la responsabilité** d'évaluer le PDUIF, de décider de le mettre en révision et d'élaborer le nouveau document pour le compte des collectivités qui le constituent.

Il appartient ensuite à **la Région Île-de-France d'arrêter le projet de PDUIF** et de l'approuver après recueil de l'avis des collectivités ayant compétence en matière de déplacements, enquête publique et recueil de l'avis de l'État.

Le PDUIF doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) dont il permet de décliner de manière opérationnelle le volet transport.

L'évaluation du PDUIF en vigueur, menée par le STIF en 2007, montre que les actions qui ont été mises en œuvre sont celles pour lesquelles les financements et la gouvernance avaient été clairement identifiés.

### La révision

Plus opérationnel, le nouveau PDUIF fixera les objectifs quantitatifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens, pour l'ensemble des modes de transports jusqu'en 2020.

Cette démarche **fédérative** rassemble l'ensemble des acteurs et décideurs des transports franciliens. L'objectif vise à aboutir à un **diagnostic et des orientations partagées, afin de faciliter la mise en œuvre concrète des propositions.**

Un comité des partenaires et des groupes de travail œuvrent actuellement à la définition des actions.

Au-delà de ce travail technique partenarial, **une large concertation a été menée à l'automne 2009** afin d'associer l'ensemble des acteurs concernés :

**L'enjeu du nouveau PDUIF se traduit à travers neuf défis qui visent à changer les conditions de déplacement et les comportements.**

### Les 9 défis du nouveau PDUIF

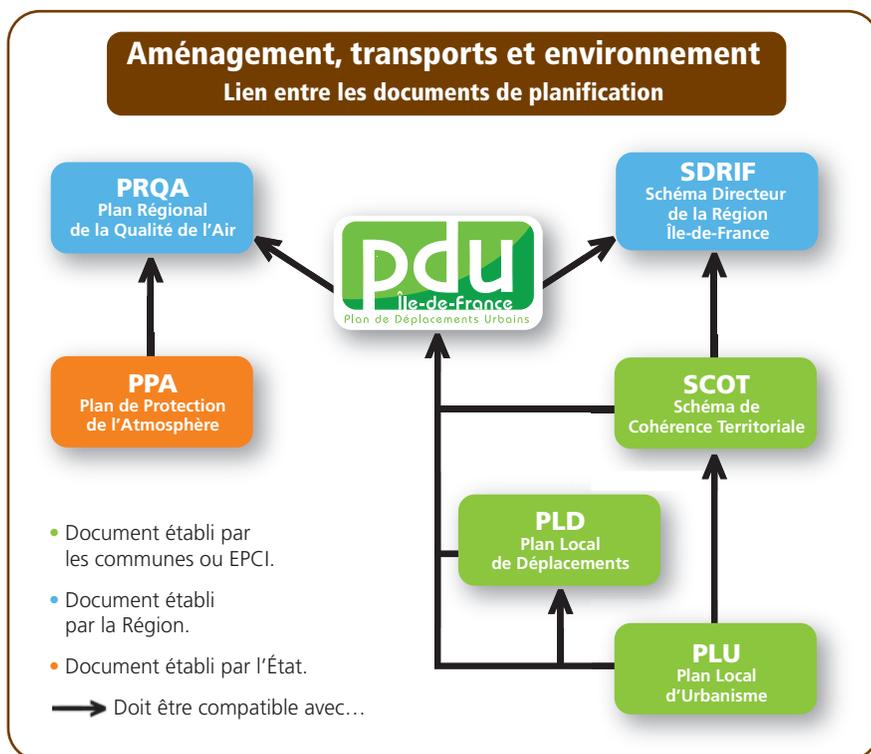
#### Changer les conditions de déplacement

1. Agir sur les formes urbaines, l'aménagement et l'espace public
2. Rendre les transports collectifs plus attractifs
3. Redonner à la marche de l'importance dans les modes de déplacements
4. Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
5. Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
6. Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
7. Rationaliser l'organisation des flux de marchandises, favoriser le transfert modal

#### Changer nos comportements

8. Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF
9. Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Construire un équilibre durable		
Assurer les besoins de mobilité des personnes et des biens	Préserver l'environnement et la santé et améliorer la qualité de vie	Assurer des financements pérennes
Équité sociale	Sécurité routière	Rechercher l'efficacité
Attractivité économique	Pollution, gaz à effet de serre, bruit	Identifier les financements
Équité territoriale	Maîtriser la consommation d'énergie et réduire la dépendance aux énergies fossiles	



Des modes actifs qui se développent.

Source : STIF.

### 3 L'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France



En 2009, le STIF a mis en place OMNIL, l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France.

Cet observatoire partenarial a pour objectif de rassembler et de valoriser les informations existantes sur **la mobilité des personnes et des marchandises en Île-de-France**.

Il pilote également des enquêtes permettant de compléter cette information, d'améliorer la connaissance de la mobilité et de son évolution. Cela se concrétise par la production d'analyses thématiques et la circulation de la connaissance sur cette thématique.





## 1 Études sectorielles

### ● La desserte en transports en commun du secteur de la Seine Amont Nord

Le STIF a mené en 2008-2009 une étude globale de la desserte du secteur de la Seine Amont Nord situé entre le faisceau de voies ferrées et la Seine. Ce territoire connaît d'importantes perspectives de développement urbain dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis – Seine Amont. Cette étude a conclu sur l'intérêt de mettre en place un schéma de TCSP complémentaire au Schéma Directeur du RER C en Seine Amont.

### ● La desserte en TCSP des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée

Cette étude, achevée en septembre 2009, a permis d'identifier cinq projets de transport s'appuyant sur des tronçons de sites propres, qui constitueront l'armature du réseau des secteurs 3 et 4, situés à l'est du territoire de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, à l'horizon 2020.

### ● La desserte en transports en commun de la Seine Aval

Le STIF, en collaboration avec l'établissement public d'aménagement du Man-tois-Seine Aval (EPAMSA), mène depuis fin 2008 une étude de la desserte en transports en commun de l'ensemble du territoire qui s'étend, le long de la Seine, de Conflans-Sainte-Honorine, Achères et Poissy à l'est, à Bonnières et Freneuse à l'ouest, en passant par Mantes et Les Mureaux.

Étudier, expertiser, analyser, modéliser, anticiper, prendre le maximum d'initiatives pour être en capacité de décider, telle est la mission première d'un STIF tourné vers l'avenir, animé par sa volonté politique d'accélérer le changement.

Cette étude conduira à la définition d'un réseau structurant de lignes de bus et préconisera des tronçons de sites propres, supports de ce réseau structurant.

### ● La desserte en transports en commun du secteur élargi Orly-Rungis

L'étude a permis de préciser les enjeux urbains et les besoins de déplacements aux horizons 2020 et 2030. Elle conduira à élaborer en 2010 un ou des scénarios de desserte en transports en commun du pôle d'Orly-Rungis.

## 2 Enquêtes

### ● L'Enquête Globale Transport

L'EGT est une enquête « ménages-déplacements » qui permet de connaître les grands flux de déplacements selon les différents modes et motifs, d'analyser les comportements de mobilité des Franciliens, de suivre et d'interpréter l'évolution des pratiques de déplacements. C'est la seule enquête portant sur **la mobilité de tous les Franciliens, pour tous les modes de transport.**

Le STIF est maître d'ouvrage et principal financeur de cette nouvelle EGT. Les résultats sont attendus pour le quatrième trimestre 2011. Une réflexion a été lancée sur la réalisation d'une enquête permettant de mieux **connaître la mobilité des personnes à mobilité réduite.**

## 3 Réforme tarifaire

Le STIF a engagé une réflexion sur la simplification et la modernisation de la tarification. Un rapport d'étape dressant le diagnostic et les perspectives d'évolution de la tarification francilienne a été présenté au mois de mars à une Commission économique et tarifaire exceptionnelle, afin de préparer l'avenir.

Cette étude développe notamment une réflexion prospective sur la création d'« Unités Transport » (UT). À l'instar des forfaits, les titres de transport à usage occasionnel seront bientôt proposés sur passe télébilletique (carte à puce). Une réforme tarifaire pourrait être associée à cette évolution technologique qui envisage des scénarios, type « porte-monnaie électronique », dans une logique de débit à la consommation (usage comparable à celui d'une carte de téléphone prépayée). La mise en œuvre du concept de **Réserve d'Unités Transports, utilisables sur l'ensemble du réseau**, contribuerait ainsi à la clarification de la gamme tarifaire.

## 4 Expérimentation Navigo

La distribution des titres est une partie essentielle du système de transport. Elle doit être aussi fluide que possible pour ne pas freiner la mobilité. Billetique et vente font l'objet d'évolutions significatives sous l'effet des nouvelles technologies du « sans contact ».

C'est ainsi que le STIF, la SNCF et OPTILE ont lancé l'expérimentation du rechargement sur Internet du passe et de clés USB Navigo.

# en développement

## 1 Plan de Mobilisation : une ambition pour les transports franciliens



Porté par la Région, la Ville de Paris, les départements franciliens et le STIF, le Plan de Mobilisation, d'un montant de 17,8 milliards d'euros, fixe des objectifs ambitieux pour les transports en commun à court et moyen terme.

D'ores et déjà, la Région et les départements se sont engagés à apporter 2/3 des financements (soit, 12 milliards d'euros dont 4,5 milliards provenant de nouvelles ressources). L'État, pour sa part, est sollicité à hauteur de 5,8 milliards d'euros.

### Urgences : trouver des solutions

- modernisation du réseau RER,
- désaturation de la ligne 13 du métro.

### Donner la priorité à l'accessibilité des réseaux aux PMR

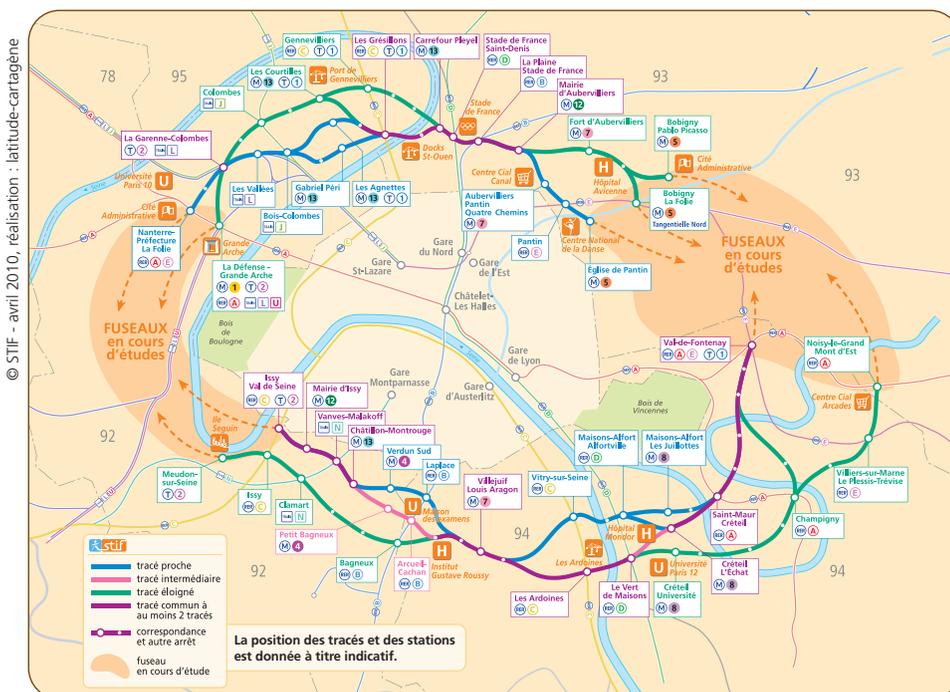
### Accélérer les opérations prévues au Contrat de projets 2007-2013 pour une mise en service avant 2020 :

- tram-train Massy-Évry,
  - prolongement du T1,
  - 2<sup>e</sup> phase de la Tangentielle Nord.
- De nombreuses autres opérations sont concernées par ce Plan de Mobilisation.

### Réaliser 2 grands projets structurants :

- création d'Arc Express, métro automatique de rocade, circulant dans la proche couronne de l'Île-de-France,
- prolongement du RER E à l'ouest, jusqu'à La Défense et Mantes-la-Jolie.

## 2 Le projet phare : Arc Express, au cœur du Plan de Mobilisation



Le STIF assure la maîtrise d'ouvrage et pilote les études d'Arc Express, projet phare du Plan de Mobilisation.

Le 9 juillet 2009, le Conseil du STIF adopte à l'unanimité le DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) du projet et autorise la saisine de la Commission Nationale de Débat Public sur la base de ce DOCP.

Le 2 septembre 2009, la CNDP décide d'organiser le débat public. Le dossier du maître d'ouvrage, préparé par le STIF, a été validé par la Commission Mixte Paritaire le 20 mai 2010.

Ce projet est conçu pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue dans la proche couronne. Il permet une décharge du métro parisien et améliore très fortement l'accessibilité de la grande couronne aux emplois franciliens.

### ● Arc Express, c'est :

[ 1 million de voyageurs/jour ]

#### ● Une vision urbanistique moderne

Le futur métro automatique de rocade d'Île-de-France, long de 60 km, comprend deux arcs prioritaires, nord et sud.

Offrant un maillage avec l'ensemble des lignes radiales et du réseau ferré, il constitue un véritable projet d'aménagement du territoire et dessert les grands pôles existants ou à venir en petite couronne.

#### ● Une mobilité haute performance

Ce métro dessert 40 stations environ, espacées de 1 à 1,5 km, avec des fréquences de 2 mn à l'heure de pointe. Aussi rapide que le métro de la ligne 14, avec une vitesse commerciale de 40 km/h, il offre la même régularité et le même niveau de qualité de service.

#### ● L'intermodalité et la fluidité

Traversant 74 communes et 3 départements, il multiplie les possibilités de déplacements grâce à de nouvelles correspondances avec toutes les lignes radiales de train, RER, métro, tramway et favorise la désaturation du réseau actuel. Il sera accessible avec un simple passe Navigo. Les coûts d'investissement sont estimés à 5 milliards d'euros pour les 2 arcs. Au titre du Plan de Mobilisation, 900 millions d'euros ont déjà été engagés en 2009.

La mise en service du 1<sup>er</sup> arc est prévue en 2017.

## 3 Trois dossiers majeurs : 5 milliards d'euros

### ● La désaturation de la ligne 13

[ 320 000 voyageurs/jour ]

C'est l'un des **dossiers prioritaires** du Plan de Mobilisation, dont le coût estimatif approche 1 milliard d'euros.

L'enjeu est de taille : faire baisser de 25 % la fréquentation de la ligne 13, sur son tronçon commun, afin d'apporter aux voyageurs un niveau de qualité de service acceptable.

Le prolongement de 5 km de la ligne 14 du métro, de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, qui permettra des correspondances avec les 2 branches de la ligne 13 et le RER C, répond à cet objectif.

Le DOCP a été validé par le STIF en avril 2009 pour un montant fixé entre 932 et 954 millions d'euros. La CNDP a nommé un garant pour une concertation qui a été réalisée par le STIF en janvier-février 2010.



Désaturation de la ligne 13, un objectif prioritaire.

### ● Le prolongement du RER E vers l'ouest

[ 3,5 millions d'habitants concernés ]

Projet figurant dans le Plan de Mobilisation, il s'inscrit dans la **dynamique de développement des transports franciliens** à l'horizon 2020.

Le dispositif prévoit le réaménagement, sur 47 km, de la ligne reliant La Défense à Mantes-la-Jolie ainsi que la construction d'un tunnel d'environ 8 km entre La Défense et le terminus actuel du RER E à Haussmann-Saint-Lazare. Deux nouvelles gares seront également créées à La Défense et à Nanterre.

Ce projet vise à améliorer la desserte de l'ouest francilien et à rendre plus faciles les déplacements entre les bassins d'emplois situés en bordure de Seine. Il permet également une baisse d'environ 15 % de la fréquentation du RER A et offre un nouvel accès direct au secteur de La Défense. La maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par le STIF et RFF, les coûts estimatifs se situant dans la fourchette de 2,3 à 2,9 milliards d'euros. Après la saisine de la CNDP en décembre 2009, le débat public doit en 2010, permettre aux différents acteurs concernés d'exprimer leur opinion sur les variantes du projet.

### ● Prolongement de la ligne 11 du métro

[ 65 000 habitants bénéficiaires ]

Cette extension de Mairie des Lilas jusqu'à la station du RER E Rosny-Bois-Perrier permettra d'établir des correspondances avec le tramway T1, ainsi que de desservir des pôles majeurs et de nombreux projets urbains de la Seine-Saint-Denis. Elle constituera une liaison directe et rapide vers le cœur de Paris. Le STIF, maître d'ouvrage d'une opération dont les coûts estimatifs s'élèvent à 1,1 milliard pour les infrastructures et le matériel roulant, a approuvé le DOCP en décembre et prépare la concertation préalable qui se tiendra en 2010.



## 4 Les mises en service

### ● Prolongement du T2

[ 8,5 millions de voyages/an ]

L'année 2009 aura vu la poursuite de la **politique d'amélioration de l'offre et de la qualité dans les transports**. La mise en service de cette extension de la ligne de tramway T2 qui relie désormais, avec 4 stations supplémentaires, le parc des expositions de la Porte de Versailles au quartier d'affaires de La Défense, en témoigne. Cette opération participe au développement de transports respectueux de l'environnement et de l'aménagement urbain.

### ● TCSP Massy-Saclay

[ 1,1 million de voyages/an ]

La mise en service de la 1<sup>re</sup> phase de cette liaison est un autre exemple de cette politique, puisqu'elle permet aux bus de circuler sur une voie réservée, sécurisée et préservée de la circulation automobile. Les bénéfices pour les voyageurs sont multiples : plus de rapidité et de régularité pour leurs déplacements, renforcement de l'accessibilité et rabattement facilité vers Paris par les RER B et C à la gare de Massy ou vers des destinations plus lointaines par la gare TGV à Massy.



Prolongement du T2.

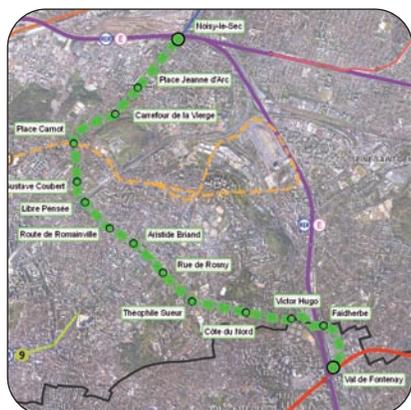
## 5 Une grande année pour la concertation

L'année écoulée aura été exceptionnelle en termes de concertation, ce qui traduit une **montée en puissance des grands projets**.

### ● Prolongement du T1 à l'est

[ 11 millions de voyages/an ]

À l'issue de plusieurs tentatives et de nombreuses études depuis 10 ans, l'approbation du bilan de la concertation réalisée fin 2008 et le choix du tracé ont permis de relancer les projets de prolongement jusqu'à Val-de-Fontenay du tramway T1 Saint-Denis-Bobigny – Noisy-le-Sec.



STIF 2010 – InterAtlas 2008 – IGN 2002

### ● Tram-train Massy-Évry

[ 8 millions de voyageurs/an ]

Cette liaison performante de 21 km entre 2 pôles majeurs de l'Essonne, avec des stations mises en accessibilité, intégrera de nouvelles correspondances avec les RER B, C et D. Ce projet qui a passé l'étape de la concertation préalable s'inscrit dans la **politique de renforcement de l'offre de transport** menée par le STIF avec, comme retombées positives pour les voyageurs, des trajets plus rapides et une fréquence plus élevée (10 minutes à l'heure de pointe).

### ● Prolongement du tram-train T4

[ 5,7 millions de voyageurs/an ]

Cette extension reliant Aulnay-Bondy à Clichy-Montfermeil s'inscrit dans le cadre des actions « Politique de la Ville » et **constitue un enjeu fort de la politique d'intégration sociale et territoriale**.

Le projet vise à créer une nouvelle ligne de transport jusqu'au plateau de Clichy-Montfermeil. L'objectif est de désenclaver ce quartier, d'améliorer la qualité du service et d'offrir à ses habitants une liaison permettant un rabattement rapide vers le RER E de Bondy, en direction des pôles d'emplois de la région ainsi que de la capitale. La concertation s'est terminée le 31 octobre 2009.

Le Conseil du STIF en a approuvé le bilan et a décidé de lancer les études du schéma de principe sur le tracé retenu. Le Conseil du STIF aura, à travers ses décisions, impulsé en 2009 des avancées significatives sur un certain nombre de projets.

## 6 Des projets qui avancent

### ● Tangentielle Nord – 1<sup>re</sup> phase : approbation de l'avant-projet

[ 18,4 millions de voyageurs/an ]

Ce projet est emblématique de la volonté du STIF de **développer les liaisons de banlieue à banlieue**.

Cette ligne ferrée en rocade reliera par le tram-train Sartrouville à Noisy-le-Sec, en circulant sur des voies dédiées contiguës à la ligne actuelle de grande ceinture.

Longue de 28 km, elle desservira 14 gares dont 6 nouvelles, à travers 3 départements et 16 communes, sans passer par Paris. L'intermodalité est au cœur de ce projet puisque des correspondances avec le T1, le futur Tram'Y (T8), ainsi qu'avec les 5 RER, la ligne H du réseau train, et à terme, les lignes 5 et 13 du métro, sont prévues.

L'opération est programmée en 2 phases. En phase 1, la liaison Épinay-Le Bourget, en phase 2, les prolongements Épinay-Sartrouville et Le Bourget-Noisy-le-Sec. Les coûts d'infrastructure de la phase 1 sont aujourd'hui estimés, au stade avant-projet, à environ 475 millions d'euros auxquels il faut ajouter 48 millions d'euros pour le matériel roulant (12 rames). Les travaux vont démarrer à l'été 2010.

### ● Prolongement du T3 jusqu'à Porte de la Chapelle

[ 165 000 voyageurs/jour ]

Cette extension de 14,5 km reliera la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle. Le T3 sera alors exploité en 2 arcs, avec une correspondance à la Porte de Vincennes ; elle améliorera significativement la desserte locale et établira des correspondances avec 15 lignes de RER et métro, ainsi qu'avec 28 lignes de bus parisiennes et 19 lignes de banlieue. Le coût de l'infrastructure s'élève à 652 millions d'euros.

Les acteurs du projet, STIF, Région, Ville de Paris et RATP ont signé en avril 2009 la convention de financement.

### ● Schéma de principe de la gare Évangile sur le RER E

[ 68 000 voyages/jour ]

Ce projet consiste à créer un « grand pôle intermodal » sur les voies de la gare de l'Est, qui permettra de mettre en correspondance le RER E avec les lignes de tramway actuellement à l'étude : le prolongement du T3 et le terminus du T8 (Tram'Y).

Cette opération s'inscrit dans le projet urbain « Paris Nord-Est », qui vise notamment à rendre les transports en commun plus proches de ce secteur, le STIF assurant la coordination du dispositif, dont le coût est évalué à 118 millions d'euros. Le Conseil du STIF a approuvé, en octobre 2009, le dossier d'enquête publique.

### ● Prolongement à l'ouest de Est-TVM

[ 750 000 voyageurs/jour ]

Le projet Est-TVM a vocation à relier l'est du département du Val-de-Marne à la ligne existante, le Trans-Val-de-Marne. Il permettra la liaison directe, majoritairement en site propre, de Créteil vers Noisy-le-Grand en desservant Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.

Ce projet, qui concerne également une liaison vers Val-de-Fontenay, a pour objectif de faciliter les correspondances entre les bus et les réseaux ferrés (lignes A et E du RER) et de permettre un meilleur accès aux grands pôles du territoire.

Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le Conseil du STIF du 11 février 2009, ainsi qu'une convention de maîtrise d'ouvrage unique pour les études de schéma de principe et le dossier d'enquête publique, confiés au département du Val-de-Marne.

Au stade des études préliminaires, le projet est estimé à environ **55 millions d'euros**.



## ● Réaménagement du pôle de Châtelet-Les Halles

[ 750 000 voyageurs/jour ]

L'opération vise à désenclaver la gare Châtelet-Les Halles, 1<sup>re</sup> gare souterraine du réseau francilien, desservie par 3 lignes de RER (A, B et D) et 5 lignes de métro (1, 4, 7, 11, 14). Le projet prévoit la création de nouveaux accès, la rénovation de la salle d'échanges RER pour faciliter les cheminements, l'amélioration de la qualité des espaces voyageurs et la mise en accessibilité de la gare. Le coût des travaux s'élève à 117,8 millions d'euros auxquels s'ajoutent 30 millions d'euros d'acquisitions foncières, nécessaires à la réalisation du projet.



Sortie Place Marguerite de Navarre.

Après l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique, 3 enquêtes publiques ont débuté en fin d'année 2009 pour finir en janvier 2010.

Le rapport de la commission d'enquête sera rendu à l'été 2010 et l'avant-projet sera présenté fin 2010 au Conseil du STIF.

### Pour mémoire

De nombreux travaux sont déjà sur les rails, notamment ceux qui concernent :

- l'amélioration des RER B et D,
- la phase 1 de la Tangentielle Nord,
- les lignes 4, 8 et 12 du métro,
- les lignes T1 à l'ouest, T2 au nord et au sud, T3, T5 et T7 du tramway,
- le TCSP Pompadour – Sucy-Bonneuil et Sénart – Corbeil,
- les pôles et gares de Nanterre Université, Massy, Versailles-Chantiers, Choisy, Noisy-le-Grand.

## ● Schéma de principe du RER D

[ 520 000 voyageurs/jour ]

L'approbation du schéma de principe du RER D, par le Conseil du STIF du 8 juillet 2009, doit permettre de dégager des gains en régularité tout en offrant une desserte nettement renforcée par rapport au service annuel 2009, avec :

- au nord, le passage de 8 à 12 trains par heure, bien cadencés ;
- au sud, l'arrêt des trains à la nouvelle gare de Pompadour et le renforcement de la desserte du Val-de-Marne.

Ce dispositif répond également aux besoins de développement des bassins d'emplois à fort potentiel tels Plaine Commune au nord et les secteurs Seine Amont et Créteil au sud.

Le coût du projet s'élève à 120 millions d'euros, une enveloppe supplémentaire de 70 millions d'euros étant consacrée à l'aménagement des gares.

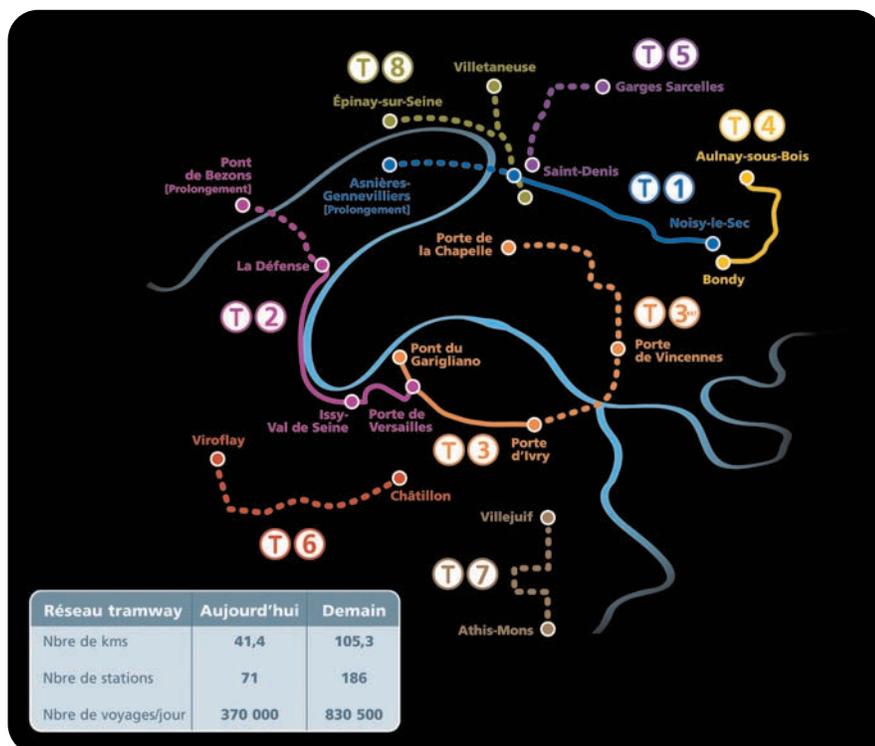
## ● Schéma directeur du RER C

[ 479 600 voyages/jour ]

Le Conseil du STIF a également approuvé, le 8 juillet 2009, le schéma directeur de la ligne C du RER et engagé les études du schéma de principe en vue d'une approbation future.

Le schéma directeur du RER C est élaboré pour le court et le moyen terme et propose d'améliorer la qualité du service offert aux voyageurs, avec une évolution globale de la ligne en termes d'offre de service, d'offre de transport, de gestion des circulations et d'équipement des gares.

Les investissements en infrastructures nécessaires s'élèvent à 370 millions d'euros auxquels s'ajoute une enveloppe de 70 millions d'euros pour l'aménagement des gares.



Carte du réseau de tramway à l'horizon 2014.

### À noter :

Le STIF a décidé de reprendre la maîtrise d'ouvrage de la 1<sup>re</sup> phase du projet de tramway T7 qui reliera Villejuif à Athis-Mons, suite au désengagement de la DDEA, initialement désignée par le STIF. Les équipes techniques du STIF assureront directement cette mission autour du terminus d'Athis-Mons, afin de ne pas retarder le projet face à ce retrait de l'État.

## Crédits photos

- Bombardier
- Carré noir / SNCF
- Patrick Berger et Jacques Anziutti architectes  
Perspective : Studiosezz
- Quinte & Sens
- RATP  
Bruno Marguerite  
Gilles Aligon  
Jean-François Mauboussin
- SNCF  
C. Recoura  
Ian Teh
- STIF  
Claire Curt  
David Delaporte  
DR  
Emmanuel Fradin  
Gérard Ventre  
Jürgen Roß

Conception et réalisation

*républic*

• 01 48 03 73 80 •

STIF • 41, rue de Châteaudun • 75009 PARIS  
Métro Trinité - d'Estienne d'Orves • Bus 26, 32, 43, 67, 74  
Tél. 01 47 53 28 00 • Fax 01 47 05 11 05  
[www.cabougedanslestransports.com](http://www.cabougedanslestransports.com) • [www.stif.info](http://www.stif.info)