

Tzen

Un nouveau mode
de transport
en Île-de-France

Dossier de presse



Sommaire

- 1. La genèse du projet**
- 2. Les atouts du T Zen**
- 3. La ligne T Zen 1**
- 4. Le Créalis Néo d'Irisbus**
- 5. Un site de maintenance 100% développement durable**
- 6. Un réseau de bus repensé et optimisé autour du T Zen 1**
- 7. Un réseau régional T Zen en développement**
- 8. Le design des transports en commun franciliens au service d'une cohérence et d'une appartenance régionale**
- 9. Le STIF, Autorité Organisatrice des transports en Ile de France, acteur majeur de la mobilité durable**

L'une des nombreuses missions du STIF est de préparer l'avenir des transports en commun en Ile de France.

Pour ce faire, il propose une offre de transport adaptée aux besoins tout en répondant aux évolutions des modes de vie, des déplacements et au développement des territoires.

Dans la chaîne des transports en commun d'Ile de France, qui va du train de banlieue au petit bus de quartier appelé *traverse*, il est apparu qu'il manquait un mode garantissant la qualité de service proposée par le tramway ou le métro, doté d'une capacité de transport suffisante, s'insérant harmonieusement dans la ville, le tout à un coût acceptable.

Les équipes du STIF ont ainsi imaginé un nouveau concept de mode de transport appelé T Zen. C'est le maillon qui manquait dans la chaîne des transports en commun franciliens. Il se situe en termes de capacité et de qualité de service entre un bus classique et un tramway. Le nom T Zen et son identité visuelle ont été entérinés par le Conseil du STIF le 7 octobre 2009.

En décembre 2009, Jean-Paul Huchon, président de la Région Île-de-France et du STIF, Sophie Mougard, directrice générale du STIF, Vincent Eblé, président du Conseil général de Seine-et-Marne, et Michel Berson, président du Conseil général de l'Essonne, ont dévoilé en avant-première un prototype du T Zen.

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 entreprises de transport et les collectivités. Les travaux d'infrastructure sont financés majoritairement par la Région Île-de-France mais aussi par les départements concernés et l'État. L'exploitation et le matériel roulant sont financés à 100% par le STIF.

Pour donner un ordre de grandeur, le T Zen, pour une qualité de régularité et de service quasi équivalent, est approximativement de 2 à 3 fois moins cher que le Tramway.

Mesure phare du prochain Plan de Déplacements Urbains révisé, le T Zen est une preuve supplémentaire de la volonté du STIF d'améliorer le quotidien des usagers franciliens grâce notamment à une offre renforcée et des matériels modernisés.

Le développement d'un réseau de lignes T Zen et plus généralement des Transports en Commun en Site Propre (TCSP), c'est-à-dire avec une voie qui leur est exclusivement réservée, s'inscrit dans le plan de mobilisation pour les transports de la Région Île-de-France, qui prévoit une dotation de 17,8 milliards d'euros pour les transports en commun pour les dix ans à venir.

A propos du T Zen 1

Le Conseil du STIF a décidé le 12 décembre 2007 (déclaration de projet) que la première ligne relierait Lieusaint-Moissy à Corbeil-Essonnes.

Le 25 février 2008, un arrêté de déclaration d'utilité publique a permis de concrétiser ce projet, aux enjeux importants et aux atouts multiples, sous l'autorité du STIF. Le projet est financé par la région Île-de-France, l'État, les départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne.

Depuis 2008, la libération des emprises a été menée sur l'ensemble de l'itinéraire et, en septembre 2009, l'EPA Sénart, maître d'ouvrage désigné par le STIF, a pu engager un vaste chantier d'une durée d'environ 20 mois. Parallèlement, Veolia Transport a réceptionné les nouveaux véhicules pour mener à bien les essais, la formation des conducteurs, des techniciens chargés de l'entretien, participer à la réorganisation de l'offre de bus autour de cette ligne T Zen et conduire les travaux du nouveau site de maintenance qui accueille ces nouveaux véhicules.

Capacité comparée des principaux modes de transport en Ile de France

Mode	Capacité maximum du mode de transport en commun (passagers par heure et par sens)
Bus Classique (12m)	1 600
T Zen	2 400
Tramway	6 000
Métro	de 4 000 à 30 000
RER	7 000 à 70 000

Pour une réponse adaptée aux spécificités de chaque territoire francilien, le STIF a imaginé et développé le T Zen. Un nouveau concept de transport, créé pour accompagner l'évolution des modes de vie des voyageurs et des territoires en Île-de-France.

Le T Zen constitue un mode de transport routier innovant alliant la fiabilité du tramway à une efficacité économique optimisée, qui lui permet de s'adapter aux différentes configurations locales.

La force d'une ligne T Zen repose sur l'optimisation de tous les éléments qui composent le déplacement :



- **les véhicules**

Tout est pensé pour procurer aux voyageurs un sentiment de confort et de tranquillité.

Les véhicules sont d'un accès facile pour tous. Les portes coulissantes extérieures sont larges et s'ouvrent automatiquement à l'arrêt. Le plancher du véhicule est bas, au même niveau que le quai. L'entrée se fait donc de plain-pied offrant aux personnes en fauteuil roulant et plus largement à toute personne ayant du mal à se déplacer ou encombrée un accès facile.

De vastes espaces permettent une meilleure répartition et une circulation plus facile dans les véhicules qui sont équipés de ventilation réfrigérée et de vidéosurveillance.

L'éclairage est harmonieux, sans zone d'ombre et se combine avec de larges baies vitrées qui permettent de capter un maximum de lumière naturelle. Des couleurs apaisantes viennent compléter l'aménagement intérieur en restituant une ambiance de convivialité.

De conception audacieuse, le design extérieur du véhicule, avec sa face avant aux formes arrondies, sa livrée vif argent et anthracite soulignée de vert, permet à la fois l'identification du service et de la qualité qui l'accompagne et rappelle en même temps son appartenance au réseau des transports en commun franciliens.

Le T Zen respecte les normes européennes les plus exigeantes en matière d'environnement.

- **les voies :**

Principal atout du T Zen, il bénéficie d'une voie qui lui est entièrement dédiée, garantissant la fréquence et la régularité du trajet. De plus, afin de garantir une desserte rapide, performante et régulière, le T Zen bénéficie d'une priorité absolue à toutes les intersections : carrefours, ronds-points et passages piétons protégés.

- **les fréquences et la régularité**

Les T Zen circulent 7 jours sur 7 de 5 heures du matin à 1 heure. Les fréquences sont soutenues avec en moyenne un passage toutes les 6 mn en heures de pointe, toutes les 10 mn en heures creuses et toutes les 20 mn en soirée.

- **les stations**

Les voyageurs peuvent, grâce à une insertion urbaine optimisée et une signalisation spécifique, repérer facilement les stations en ville. Elles sont accessibles et conçues de façon à faciliter la circulation des voyageurs, entrées, sorties et correspondances. Elles sont équipées d'abris contre les intempéries. A terme toutes les stations auront la vidéosurveillance et des parcs à vélo. La distance moyenne entre les stations est de 500 mètres, l'arrêt à chaque station étant systématique.

Dans les stations, les quais sont droits, avec des bordures réduisant au maximum les lacunes pour permettre un accès de plain-pied. Ces stations sont par ailleurs entièrement équipées d'accès piétons sécurisés.

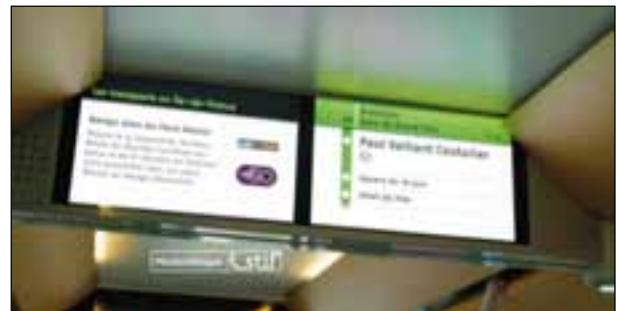
Si des automates de vente seront disponibles à chaque station, le T Zen peut être emprunté avec tout forfait francilien habituel.



- **l'information voyageur**

En station, un affichage informe les voyageurs sur le temps d'attente. Avec les plans de lignes, de quartier et de réseau, les voyageurs bénéficient ainsi d'une information complète.

À bord des véhicules, des écrans annoncent les prochains arrêts, les temps de trajet, les correspondances et le temps d'attente pour les prochains trains et RER.

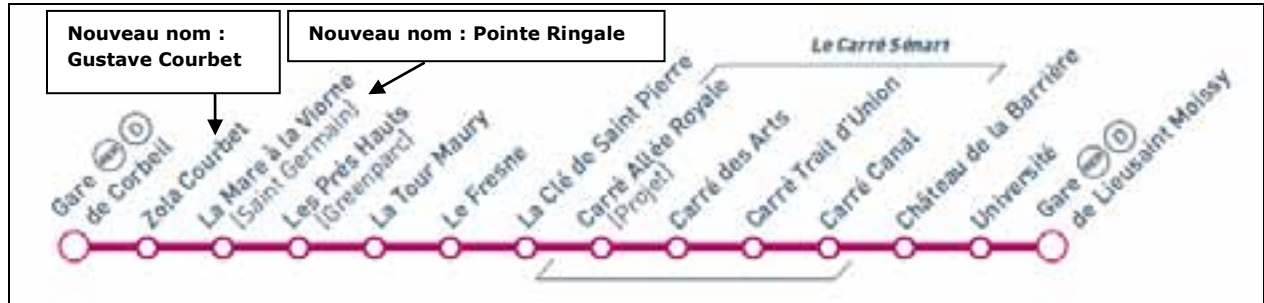


3 – La ligne T Zen 1 : la promesse de la qualité de service pour les usagers, un véritable atout pour le développement d'emplois sur les territoires traversés

La nouvelle ligne T Zen crée une liaison simple et directe qui participera au rapprochement des agglomérations de Sénart et de Corbeil-Essonnes.

Deux ans et demi après le début des travaux, cette première ligne T Zen reliera, à terme, les agglomérations de Sénart et de Corbeil-Essonnes en 30 minutes via 14 stations.

Elle desservira des zones d'emplois actives ou en travaux, dynamisant l'implantation de nouveaux logements, d'équipements publics ou d'activités loisirs, le tout au service d'une mobilité durable. Sur l'ensemble du tracé, la voie dédiée au T Zen est reconnaissable par son revêtement de béton beige.



6 000 voyageurs par jour sont attendus dans les premiers mois entre Lieusaint Moissy et les Prés Hauts. Cette fréquentation devrait doubler lorsque tous les projets d'urbanisation prévus dans un périmètre proche de la ligne et dans le grand sud seront réalisés.

La liaison Sénart-Corbeil permet de créer une dynamique urbaine et économique. Ainsi, 100 000 habitants et emplois devraient être desservis à terme. La ligne traverse des sites en plein essor tels que le pôle universitaire de Sénart, le Carré Sénart, les centres urbains de Sénart et de Corbeil-Essonnes, sans oublier les parcs d'activités de Greenparc et du Levant.

La ligne sera exploitée par Veolia Transport pendant 6 ans, grâce à 12 véhicules de la marque Irisbus, modèle Créalis Néo et 42 conducteurs, qui seront basés sur le centre d'exploitation et de maintenance de Lieusaint, réalisé dans le cadre du projet T Zen 1 et mis à disposition de l'opérateur par le STIF.

Avec l'ouverture de cette première ligne Sénart – Corbeil, le STIF répond à l'ambition commune de la Seine-et-Marne et de l'Essonne d'offrir sur leur territoire un service de transport en commun moderne, performant et fiable.

Les travaux d'élargissement de la Francilienne et la liaison T Zen 1

Jusqu'à l'automne 2012, les travaux d'élargissement de la Francilienne perturberont l'exploitation normale de la ligne. Les fermetures de bretelles d'entrée ou de sortie de la Francilienne, ainsi que les ralentissements induits par la zone de travaux, obligent le T Zen 1 à suivre une déviation. Cela modifie son trajet entre les stations Pointe Ringale (Saint-Germain-Lès-Corbeil) et Corbeil-Essonnes RER.

Aux heures de pointe, le matin et le soir, les usagers qui souhaitent relier Corbeil-Essonnes à Sénart sont invités à faire une correspondance à l'arrêt Pointe Ringale. Cette correspondance sera facilitée par la fréquence de 7 minutes en heures de pointe sur la ligne T Zen 1.

L'impact des travaux sur le fonctionnement de la ligne T Zen 1 sera limité : la régularité et la fréquence de la ligne sont conservées pour la majorité des voyageurs, dont le trajet est situé entre les stations Lieusaint-Moissy RER et Pointe Ringale (Saint-Germain).

Aux heures creuses en semaine, le samedi et le dimanche, la ligne T Zen 1 est maintenue sans rupture de charge de la gare de Lieusaint jusqu'à Corbeil-Essonnes (simple déviation entre Pointe Ringale et Corbeil-Essonnes RER).

Pour retrouver l'information voyageur du TZEN 1, plusieurs supports sont mis à disposition des usagers :

- **courriel** : tzen1@veoliatransdev.com
- **centrale de mobilité** : 0 810 77 10 77 (numéro azur - prix d'un appel local), du lundi au vendredi de 6h30 à 20h00 et le samedi de 8h00 à 20h00 (sauf jours fériés)
- **www.idf.veolia-transport.fr** : horaires en temps réel, plan de réseau, info voyageur...



Inscription gratuite aux alertes SMS et mail : l'utilisateur s'abonne gratuitement à l'alerte SMS et/ou mail sur le site en indiquant son identité, ses coordonnées téléphoniques et la ou les lignes pour lesquelles il souhaite recevoir de l'information.

Il recevra un e-mail pour confirmer et valider son inscription au service.

En cas d'information spécifique ou de perturbation, l'établissement Veolia Transport renseigne son portail internet sur cette situation.

Dès la création du message de perturbation, le serveur identifiera la liste des personnes concernées et enverra automatiquement une alerte afin de les informer en temps réel sur la situation du trafic. L'utilisateur recevra un SMS l'informant sur les nouveautés du réseau, sur l'état du trafic sur sa ligne en cas de difficulté.



Les acteurs du projet



La Région Île-de-France

La Région est le principal financeur du développement des transports en Île-de-France, avec une double priorité : développer les liaisons de banlieue à banlieue et améliorer les déplacements en grande couronne. C'est pourquoi le conseil régional finance à lui seul plus de 85 % du coût de la liaison Sénart-Corbeil.



Le STIF

En tant qu'Autorité Organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF est concepteur et décideur dans la mise en œuvre du projet. Il a désigné l'EPA Sénart comme maître d'ouvrage. Par ailleurs, le STIF finance l'ensemble du matériel roulant ainsi que l'exploitation.



L'Etat

Dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région, l'état participe au financement de la réalisation de la nouvelle liaison Sénart-Corbeil.



Les conseils généraux de l'Essonne et de Seine-et-Marne

Depuis de nombreuses années, les conseils généraux de l'Essonne et de Seine-et-Marne mènent sur leur territoire une politique volontariste pour aider au développement des transports en commun. Ils participent au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre, dont le T Zen Sénart-Corbeil.



L'EPA Sénart

Désigné maître d'ouvrage par le STIF en 2008, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Sénart orchestre la réalisation de l'aménagement. Son rôle est central dans la coordination du projet.





CREALIS NÉO

AUTOBUS STANDARD – 3 portes - Diesel



Implantation 26 places dont 4 PMR



26 places assises



65 places debout

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Longueur Crealis Neo	12 325 mm
Largeur	2 550 mm
Hauteur HT Crealis Neo	3 223 mm
Empattement	6 120 mm
Porte-à-faux AV Crealis Neo	3 045 mm
Porte-à-faux AR	3 160 mm
Voies AV	2 087 mm
Voies AR (super single)	1971 mm
Hauteur intérieure AV/AR (2 portes)	2 344 / 2 115 mm
Hauteur intérieure AV/AR (3 portes)	2 344 / 2 309 mm
Hauteur d'accès porte AV/MED/AR	320 / 330 / 330 mm
Largeur portes AV Crealis Neo	1 200 / 1 050 mm
Largeur portes MED/AR	1 200 mm
Rayon de braquage entre murs Crealis Neo	10 785 / 10 966 mm
Rayon de braquage entre trottoirs	9 000 mm
Angle d'attaque/fuite	7°/7°
P.T.A.C	19 000 kg
Charge maxi sur essieu avant	7 245 kg
Charge maxi sur essieu arrière (super single)	12 190 kg



213 Kw (290 ch)



Euro 5
EEV

► CARROSSERIE ET ÉQUIPEMENTS EXTÉRIEURS

Voir fiche technique CITEBUS 12 diesel

- Acrotères LAT, AV & AR
- Avec ou sans cache roues



- Avec panneaux sous-baies vitrés



- Avec comble lacune en porte 2



► ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

Voir fiche technique CITEBUS 12 diesel

- Sièges passagers individuels type CREALIS



- Voussoirs spécifiques – Information voyageur



► ÉLECTRICITÉ

Voir fiche technique CITEBUS 12 diesel

► BAIES/CONFORT THERMIQUE

Voir fiche technique CITEBUS 12 diesel

► POSTE DE CONDUITE/POSTE HÔTESSE

Voir fiche technique CITEBUS 12 diesel

► MOTEUR

Puissance maxi	
Couple maxi	
Cylindrée	
<p>Courbes</p>	
<p>Diesel 6 cylindres en ligne vertical transversal à l'arrière</p>	

- Avec réchauffeur de filtre à gasoil
- Avec ou sans remplissage centralisé (eau et huile)
- Avec ou sans vidange avec prélèvement
- Avec ou sans dispositif de graissage à niveau constant
- Avec ou sans filtre à particules (CRT)
- Avec catalyseur de réduction des NOX (SCR)
- Echappement bas ou sortie verticale (au pavillon)
- EEV (sans FAP)

► BOÎTE DE VITESSES

- Boîte de vitesses automatique ZF6 HP 504 c TOPODYN
- Commande de boîte avec sélecteur

► PONT ARRIÈRE

- Pont arrière à portique inversé avec double réduction
- Couple série 18 x 35

Moteur	213 kW (290 ch)	Vitesse au régime moteur de 2050 tr/min
Couple (ZF)	ZF6 HP 504 c	
18 x 35	104,0 km/h (*)	
(*) Vitesse maximum limitée à 90 Km/h (limiteur de vitesse)		

► TRAIN AVANT/DIRECTION

- Essieus R175 à roues indépendantes
- Direction ZF type 8098 à vis avec assistance hydraulique intégrée

► SUSPENSION

- Suspension pneumatique intégrale à correction d'assiette

► AIR COMPRIMÉ

- Compresseur d'air bi-cylindre 630 cm³ (pression 12 bars) avec "ENERGY SAVING"
- Dessiccateur d'air et déshuileur
- Clapet de purge manuel sur réservoirs d'air et robinet de gonflage

► FREINAGE

- Frein de service : disques à l'AV et à l'AR, à commande pneumatique
- Dispositif anti-blocage de roues A.B.S.
- Indépendance des circuits avant et arrière
- Frein de stationnement : pots à ressort sur les freins arrière
- FAE à commande électrique

► RALENTISSEUR

- Hydraulique incorporé à la boîte de vitesses et couplé au frein de service
- Sans commande manuelle

► RÉSERVOIR À COMBUSTIBLE + RÉSERVOIR URÉE

- 250 litres de GO et 60 litres d'Urée, remplissage à droite

► ROUES ET PNEUMATIQUES

- Pneumatiques AV 275/70 R 22.5 (avec cache-roues), à l'AR 275/70, ou super single 455/45 R 22.5 (avec cache-roues).

5 – Un site de maintenance 100% développement durable

Pour accueillir et entretenir les véhicules de la flotte T Zen, l'EPA Sénart et Veolia Transport ont été mandatés par le STIF pour assurer la construction d'un centre de remisage et de maintenance du matériel roulant. Situé le long des voies ferrées de la gare RER de Lieusaint-Moissy (côté Lieusaint), ce bâtiment est un modèle de conception « verte ».



Il a en effet été conçu afin d'approcher au plus près les objectifs de Haute Qualité Environnementale, en déclinant les différentes facettes du développement durable : énergie renouvelable, récupération d'eau, qualité environnementale des matériaux, exposition et lumière, végétalisation...

Ce bâtiment est plus performant que les exigences imposées par la réglementation thermique (RT 2005). Il respecte bien entendu toutes les normes handicapées.

L'orientation et l'organisation du bâtiment ont été conçues pour capter un maximum de lumière naturelle. C'est dans cet esprit qu'un bardage translucide a été installé pour couvrir les ateliers.



Les toitures des bureaux et des ateliers ont été végétalisées pour apporter une meilleure inertie thermique, favorisant notamment le confort en été, permettant une vue agréable depuis les bureaux et, surtout, permettant la rétention, le filtrage et la récupération des eaux de pluie.

Des panneaux solaires thermiques ont été intégrés à la toiture surplombant les bureaux pour couvrir les besoins en eau chaude des vestiaires. Le gaz naturel, énergie fossile la moins polluante, a été retenu pour assurer le chauffage des locaux, par radiateurs dans la partie administrative et par radiants gaz dans la partie maintenance.



Un soin particulier a été apporté au renouvellement d'air assuré par une ventilation double-flux avec récupération d'énergie. Un séparateur à hydrocarbures permet le traitement des eaux souillées.

Ce bâtiment de grande ampleur remplit plusieurs fonctions. Outre les T Zen, il accueille une cinquantaine de véhicules du réseau Sénart bus. Le site permet à la fois le remisage, l'entretien courant (station-service, lavage, nettoyage...), la maintenance des bus, le stationnement des véhicules du personnel, la gestion du personnel et du réseau, ainsi que des relations-clients. Le centre de contrôle et de régulation du réseau Sénart Bus et de la ligne T Zen a également été intégré sur le site.



Un atelier de 1400 mètres carrés avec de nombreux équipements performants assure une ergonomie et une sécurité de travail à ses utilisateurs. Parmi eux, une cabine de peinture de 18m dernière génération ainsi qu'un cadre de redressement.

Les opérateurs pourront, à travers une fosse sécurisée, un pont de levage et des boîtiers multi-énergie, bénéficier des équipements adaptés à un travail sécuritaire et productif.

Débutés en juillet 2009, les travaux se sont terminés au printemps 2011. Le site accueille plus d'une centaine de salariés, dont les agents de conduites.

Petite anecdote : juste devant le site de maintenance, les voies utilisées par les RER D, trains de fret et TGV sont considérées comme le kilomètre 0 de la Ligne Grande Vitesse Paris-Sud-est.

6 – Un réseau de bus repensé et optimisé autour du T Zen 1

Dès le 4 juillet 2011, la restructuration du réseau qui accompagne l'arrivée du T Zen 1 se mettra en place, avec pour objectifs la suppression de doublons entre les lignes préexistantes et le T Zen, et la réorganisation du réseau autour de cette nouvelle ligne. Les dessertes de lignes de bus actuelles sont repensées et simplifiées afin de rationaliser au mieux les itinéraires, les moyens humains et techniques.

02

La ligne est raccourcie et simplifiée, ce qui permet un important gain en fréquence avec un passage de 60' à 30' en heures de pointe en semaine et le samedi après-midi. Cette ligne est en correspondance avec le T Zen 1 à l'arrêt « Les Prés Hauts ». La réorganisation de cette ligne n'entraîne pas de correspondance pour 80% des voyageurs par rapport à leur trajet habituel. Elle permet un gain moyen de temps de parcours de 5 minutes.

03

La ligne en boucle devient circulaire, ce qui permet une circulation dans les deux sens toute la journée et des gains de fréquence conséquents : passage de 15' à 7' en heures de pointe et de 60' à 30' en heures creuses en semaine, de 60' à 30' et le samedi. Une correspondance « quai à quai » avec le T Zen 1 se fera à l'arrêt « Carrefour du Fresne ». La réorganisation de cette ligne n'entraîne pas de correspondance pour 60% des voyageurs par rapport à leur trajet habituel. Elle permet un gain moyen de temps de parcours de 4 minutes.

04

Des bus circuleront désormais le matin. La ligne desservira un nouveau quartier rue Victor Hugo à St-Pierre-du-Perray. La partie commune à la ligne 3 est supprimée, permettant un trajet plus rapide pour rejoindre le T Zen 1. Une correspondance « quai à quai » sera possible à l'arrêt « Carrefour du Fresne ». D'un bus toutes les 60 minutes en heures de pointe en semaine et le samedi, cette restructuration permet qu'un bus passe désormais toutes les 45 minutes.

RÉ Moissy Les Grès - Lieusaint / Moissy Gare RER -
Lieusaint Les Canaux - C.C. Carré Sénart - Savigny-le-Temple / Nandy Gare RER

La ligne Ré reliant aujourd'hui Moissy à Savigny est scindée en deux lignes distinctes :

- Ligne Ré Moissy : de l'arrêt Moissy les Grès à l'arrêt Lieusaint-Moissy RER
- Ligne Ré Savigny – Carré : de l'arrêt Carré Trait d'union (Les Canaux) jusqu'à Savigny/Nandy gare RER

Les correspondances avec le T Zen 1 se font à la gare de Lieusaint-Moissy et à l'arrêt Carré Trait d'union. La réorganisation de cette ligne n'entraîne pas de correspondance pour 94% des voyageurs par rapport à leur trajet habituel.

Zoom sur les arrêts « Moulin à Vent » et « Terme Boréal » :

Ces 2 arrêts à Lieusaint ne seront plus desservis par la ligne Ré. Néanmoins plusieurs solutions alternatives sont possibles. Pour se rendre à la gare de Lieusaint-Moissy, les usagers pourront utiliser la ligne DO Lieusaint-Moissy. Ils auront également la possibilité de rejoindre la nouvelle ligne T Zen 1 à l'arrêt « Château de la Barrière », situé à moins de 500 mètres des arrêts « Terme Boréal », ou « Moulin à Vent ». Depuis cet arrêt ils bénéficieront des fréquences et des dessertes du T Zen 1, vers les gares de Lieusaint-Moissy ou Corbeil-Essonnes.

SOL Melun Bd Gambetta - Cesson Gare RER - Lieusaint / Moissy Gare RER -
Combs-la-Ville Gare RER

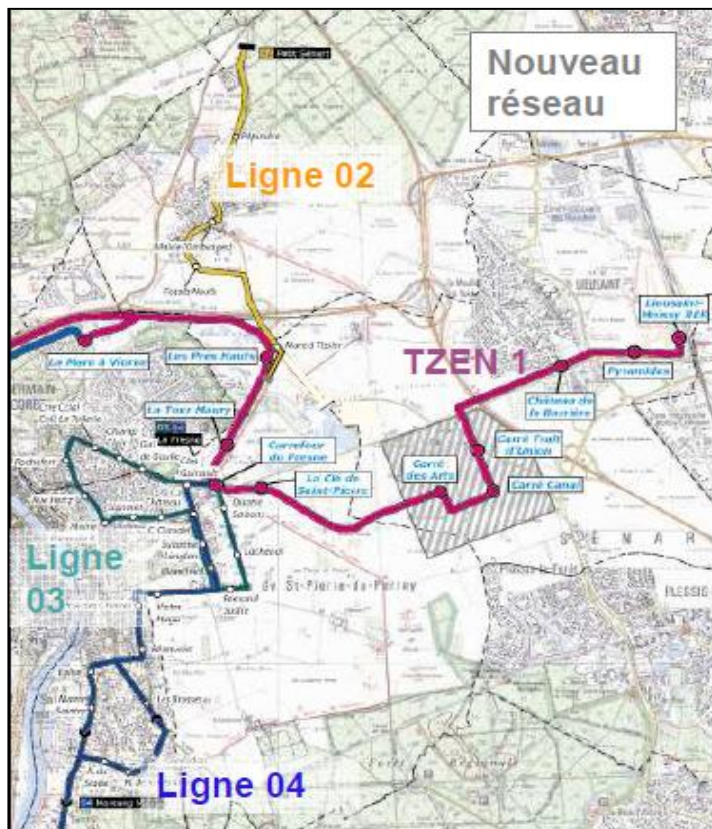
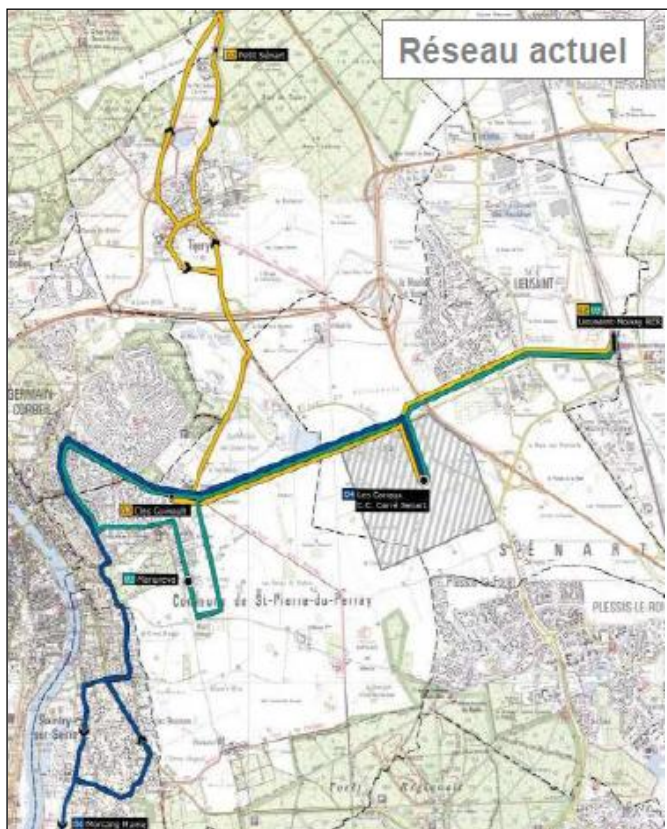
La ligne est scindée en deux lignes indépendantes :

- Sol Partie au Nord : Gare de Combs / Gare de Lieusaint
- Sol Partie au sud (à vocation scolaire) : du Carré jusqu'à Melun

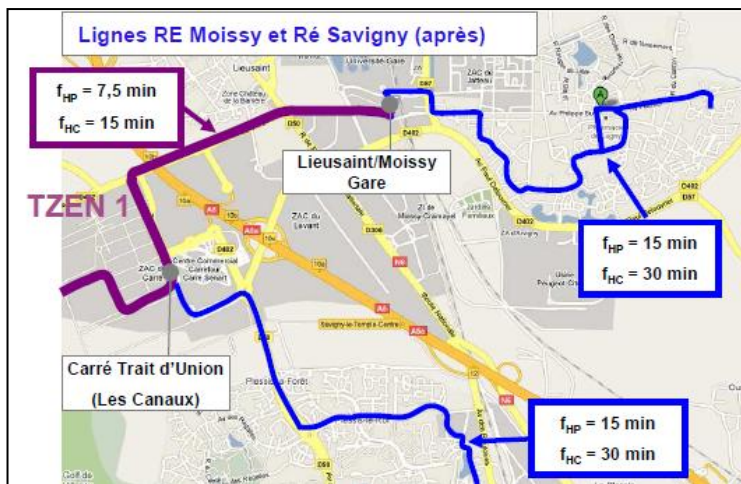
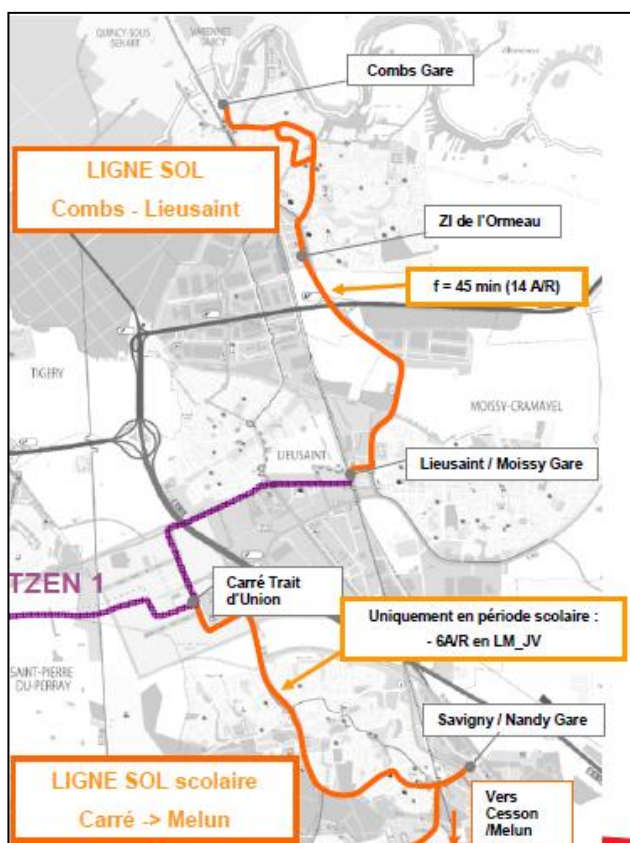
Les correspondances avec le T Zen 1 sont assurées à la gare de Lieusaint-Moissy et à l'arrêt Carré Trait d'union. Cette réorganisation permet un important renfort de l'offre entre Combs-la-Ville RER et le T Zen 1. La nouvelle fréquence de desserte sur cette partie est de un bus toutes les 45 min, du lundi au vendredi de 6h20 à 10h50 et de 14h35 à 19h05 (14 A/R) et le samedi de 12h20 à 19h05 (10 A/R).

Au sud, la ligne SOL garde une vocation uniquement scolaire pour la desserte des établissements scolaires de Melun et du Mée-sur-Seine. Elle ne fonctionne pas en période de vacances scolaires. La réorganisation de cette ligne n'entraîne pas de correspondance pour 90% des voyageurs par rapport à leur trajet habituel.

Réseau Sénart Bus en Essonne



Réseau Sénart Bus en Seine et Marne :



Mode de transport adapté pour favoriser la mobilité dans de nombreux secteurs clés du territoire francilien, le STIF va développer un véritable réseau T Zen dans toute l'Ile de France. Bénéficiant d'une réelle attractivité, de nombreuses collectivités souhaitent accueillir un T Zen. Ainsi, le STIF a déjà lancé les études pour d'autres projets d'implantations de lignes.

T Zen 2 : Sénart - Melun

La ligne T Zen 2 reliera la gare de Melun (RER D) et le Carré Sénart à Lieusaint en traversant cinq communes. Les correspondances avec les gares de Melun et de Savigny-le-Temple seront améliorées et de nouveaux itinéraires piétons et cyclables seront créés. L'objectif du STIF est de débiter l'enquête publique de cette ligne en 2012. Le tracé précis est actuellement à l'étude.

T Zen 3 : Pantin - Pavillons-sous-Bois

Le projet T Zen 3 répond au besoin de créer une offre de transport en commun plus performante, plus moderne et de plus grande capacité sur la RN3, un axe important de la Seine-Saint-Denis. Il desservira une zone très urbaine en traversant huit communes. Cette ligne proposera des correspondances avec la ligne 5 du métro, les RER B et E, les trams T1, T3 nord et T4, facilitant les déplacements dans ce secteur. Ce projet est présenté au public depuis le 2 mai jusqu'au 11 juin à l'occasion de la concertation préalable.

T Zen 4 : Grigny – Corbeil-Essonnes

Ce projet répond à une volonté du STIF d'améliorer la qualité et le niveau de service de la ligne 402 en Essonne, par la création d'une ligne T Zen. Cette ligne reliera Grigny à la gare de Corbeil-Essonnes (RER D) et sera en correspondance avec la ligne T Zen 1 entre Sénart et Corbeil.

Le public sera consulté lors d'une concertation qui aura lieu à l'automne 2011.

T Zen 5 : Bibliothèque François Mitterrand – Les Ardoines

Cette ligne dont le tracé est à l'étude présente la particularité de proposer une partie de son trajet dans Paris intramuros.

Au-delà, une quinzaine d'autres lignes potentielles sont actuellement à l'étude en Ile de France.

Focus : T Zen 3

Le public est consulté du 2 mai au 11 juin 2011 sur le projet de ligne T Zen 3 (du nom de l'ex-RN3 sur laquelle pourrait être créée cette ligne)

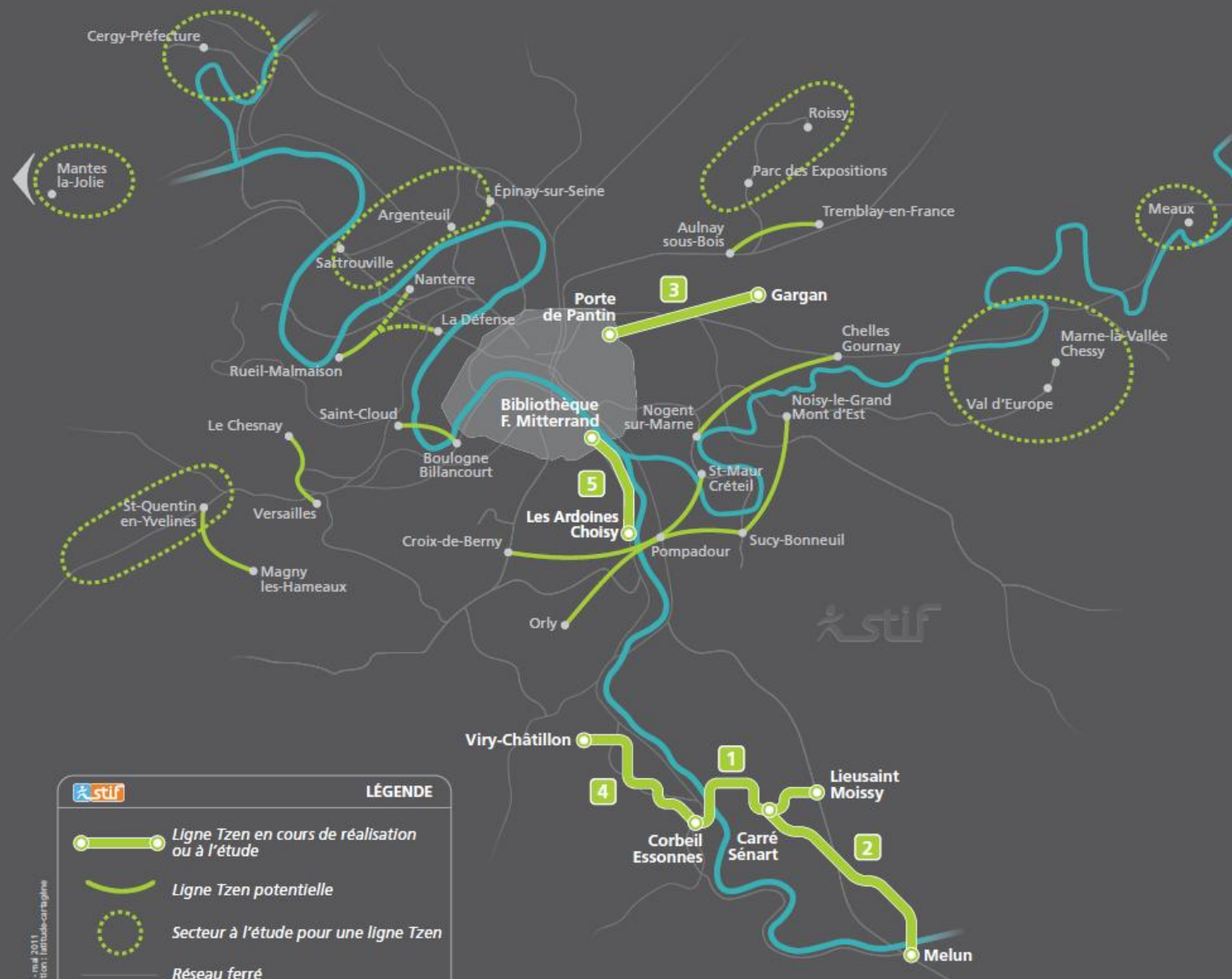
Long d'environ 10 kilomètres, le tracé va permettre de relier le tramway T3 à la station Porte de Pantin ou Jules Ladoumègue au tramway T4 à la gare de Gargan en 30 minutes environ. 8 communes sont concernées par le projet : Paris 19ème, Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Livry-Gargan et Les Pavillons-sous-Bois. Le T Zen 3 permettra ainsi de desservir 76 000 habitants, 13 000 scolaires et 32 000 emplois. Il proposera des correspondances avec les RER B et E, les tramways T1, T3, T4, la ligne 5 du métro et la future Tangentielle Nord. Sa mise en service va ainsi permettre de renforcer, en Seine-Saint-Denis, le réseau francilien existant et futur.

La réalisation du T Zen 3 s'accompagnera également d'une restructuration de la RN3 sur toute sa largeur, de manière à proposer un environnement urbain de qualité, facilitant la circulation de tous les autres modes de déplacement (bus, voitures, vélos, marche à pied...).

Le projet est inscrit au Contrat Particulier Région-Département (CPRD) 2009-2013 conclu entre la Région Île-de-France et le Département de la Seine-Saint-Denis.

Les études urbaines et techniques sont pilotées par le STIF, en étroite collaboration avec la Région Île-de-France, le département de la Seine-Saint-Denis et en lien avec les huit communes concernées. Elles sont financées par la Région Île-de-France, le département de la Seine-Saint-Denis et l'Europe via le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional).

Le coût prévisionnel du projet est estimé à 180 millions d'euros (hors matériel roulant). La mise en service du T Zen 3 est envisagée à l'horizon 2015.



LÉGENDE

- Ligne Tzen en cours de réalisation ou à l'étude
- Ligne Tzen potentielle
- Secteur à l'étude pour une ligne Tzen
- Réseau ferré

Tzen 1 Mise en service été 2011

Tzen 2 Tracé à l'étude

Tzen 3 Concertation mai-juin 2011

Tzen 4 Concertation automne 2011

Tzen 5 Tracé à l'étude

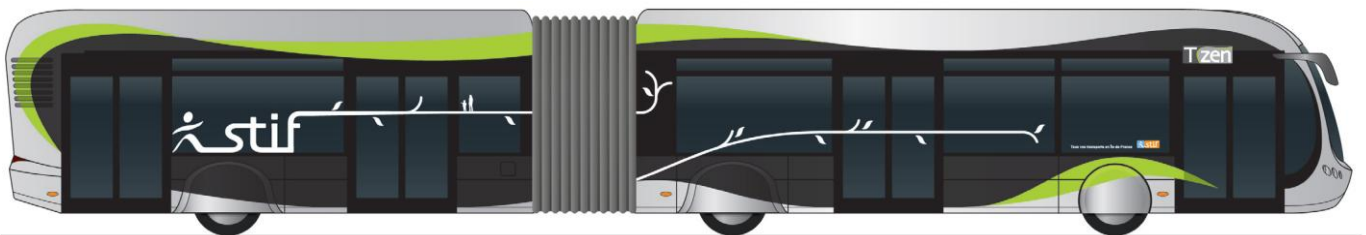
© STIF - mai 2011
réalisation : amadeo-cartographie

8 - Le design des transports en commun franciliens au service d'une cohérence et d'une appartenance régionale



Il apparaît essentiel aujourd'hui que le voyageur en Ile-de-France perçoive la cohérence et l'unité du système des transports en commun à travers l'ensemble des éléments, signes et messages qu'il rencontre tout au long de son trajet, quel soit l'endroit où il se trouve. C'est pourquoi le Conseil du STIF a validé le 8 avril 2010 les principes généraux d'identification du matériel roulant régional (bus, métro, train, tramway, RER...). Communs à l'ensemble des transports en commun franciliens pour la couleur « vif argent » et la symbolique réseau STIF, ils se déclinent en fonction du mode de transport.

Les principes sont explicités dans une charte conçue dès l'origine pour intégrer harmonieusement l'identité des transporteurs et/ou des collectivités concernées. La mise en place de cet habillage se fait de façon progressive, au gré des différentes révisions, rénovations ou mise en service des transports en commun.



Exemple d'une planche de livrée pour un T Zen articulé

Dans le cadre de l'ambitieux programme de modernisation des trains et des RER mené par le STIF, qui a pour objectif que ces matériels soient tous neufs, récents ou rénovés en 2016, les franciliens peuvent déjà voir les premiers exemples de l'habillage régional.



AGC – Ligne N



Francilien – Ligne H



MI 79 – RER B

En novembre 2011 ce sera au tour du MI09 sur le RER A, fin 2012 du T3 puis progressivement l'ensemble du réseau.

Dans le cadre des contrats d'exploitation signés entre le STIF et les exploitants des réseaux de bus en moyenne et grande couronne (les contrats de type 2), ce sont 45 réseaux qui ont adopté l'habillage régional, dont le réseau Sénart bus.

Les identités initiales des réseaux sont conservées et visibles.

En voici quelques exemples :



9 – le STIF, Autorité Organisatrice des transports en Ile de France, acteur majeur de la mobilité durable

Décentralisé depuis juillet 2005, le STIF est l'émanation des collectivités locales d'Île-de-France (Conseil régional d'Île-de-France, Ville de Paris, et Conseils généraux des 7 départements d'Île-de-France) fédérées au sein de son Conseil.

Cette organisation permet une gouvernance efficace de l'ensemble des transports en commun et les décisions du Conseil concourent à un développement équilibré de tous les territoires.

Ainsi, ce sont plusieurs centaines de décisions par an qui sont prises pour améliorer au quotidien l'offre de transport et la qualité du service, mais aussi pour mettre en œuvre les grands projets d'investissement et préparer l'avenir.

À ce titre, le STIF imagine, prévoit, organise, coordonne et finance tous les transports en commun en Île-de-France. Animé par le sens du service public et de l'intérêt général, le STIF décide des améliorations pour les déplacements franciliens. Il en confie ensuite la mise en œuvre à des entreprises de transport.

Adapter les transports aux nouveaux rythmes de vie et aux évolutions des territoires est un objectif permanent pour le STIF, acteur majeur de la mobilité durable en Île-de-France.

Ainsi, depuis juillet 2005 et la décentralisation du STIF, il est possible de constater :

➤ Une offre en forte croissance depuis la décentralisation du STIF

Entre 2005 et 2010, l'offre a fortement augmenté sur l'ensemble des modes de transports en commun et plus particulièrement sur le réseau dit « de surface ».

- **+ 10 %** d'offre pour les trains et les RER *
- **+ 8 %** pour le métro *
- **+79 %** pour les tramways *
- **+18 %** pour les bus **

* trains kilomètres offerts inscrits dans les contrats entre le STIF et les opérateurs RATP et SNCF évolution 2005 - 2010

** bus kilomètres offerts, évolution 2005-2009

➤ Un trafic dynamique

Le trafic a fortement augmenté grâce aux mesures de renforcement d'offre

- **+ 9%** sur les RER et trains *
- **+ 10 %** sur le métro *
- **+ 98 %** sur les tramways (soit un doublement de la fréquentation) *
- **+ 7 %** sur les bus **

* Evolution 2005-2010 des voyageurs x kilomètres par réseau

** Evolution 2005-2009 des voyageurs x kilomètres sur le réseau de bus

➤ Pour développer l'offre et améliorer la qualité de service, les dépenses consacrées aux transports en commun ont aussi fortement augmenté depuis 2005

- **8,03 milliards d'euros** de dépenses de fonctionnement (pour l'exploitation quotidienne des lignes) en 2010, soit une hausse de plus de 24 % depuis 2005.
- **2 milliards d'euros** de dépenses d'investissement (pour la modernisation et l'extension du réseau ainsi que le renouvellement du matériel roulant) en 2009, une somme jamais atteinte auparavant, en hausse de 59 % depuis 2005.

Le réseau de transports en commun en Ile de France :

- **13 lignes** de RER et de trains
- **16 lignes** de métro
- **4 lignes** de tramways
- **1 500 lignes** de bus dont près de 50 lignes de nuit
- **1** navette fluviale

Ces lignes représentent :

- **26 450 km** de desserte
- **448 gares** desservies par le RER et les trains
- **300 stations** desservies par le métro
- plus de **32 000 arrêts** de bus

Missions et domaines d'expertise du STIF



Modernisation du matériel roulant
D'ici 2016, l'ensemble des trains et RER sera soit neuf, soit récent. soit rénové



Développement des transports en commun la nuit : Noctilien, Filéo, nuits festives ...



Tarifcation



Amélioration de l'information voyageur
Schéma Directeur d'information voyageur (SDIV)



Extension et modernisation du réseau de transports en commun



Développement des liaisons de Grande Couronne



Rénovation des gares et stations



Intermodalité et restructuration des pôles d'échanges
Schéma Directeur des Gares Routières
Schéma Directeur des Parcs Relais



Mise en accessibilité des transports en commun
Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)