

Rapport d'activité

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

2013

Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens.

Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, **le STIF fédère tous les acteurs** (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...), pour améliorer le service rendu aux voyageurs.

Ainsi, dans les contrats signés avec la RATP le 16 mars 2012 et la SNCF le 3 mai 2012, le STIF a mis en place un suivi plus précis et plus fin de la qualité de l'offre de transport réalisée et les exigences en matière de qualité de service ont été renforcées avec la volonté de rapprocher le plus possible la mesure de la qualité de service du quotidien des voyageurs. La modernisation des réseaux et du matériel est également au cœur des contrats avec un ambitieux programme d'investissement.

Le STIF décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports.

En 2012, trois lignes de tramway ont été prolongées (le T1 entre Saint-Denis et Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles, le T2 entre La Défense et Pont de Bezons et le T3 entre Porte d'Ivry et Porte de la Chapelle). Ainsi, les 4 lignes de tramway actuelles accueillent plus de 500 000 voyageurs par jour avec 113 stations sur près de 65 km. Deux nouvelles lignes de tramway vont voir le jour en 2013 (le T5 entre Marché de Saint-Denis et Garges-Sarcelles et le T7 entre Villejuif et Porte de l'Essonne (Athis-Mons)).

Deux lignes de métro ont également été prolongées : la ligne 12 entre Porte de la Chapelle et Front Populaire (Aubervilliers) fin 2012 et la ligne 4 entre Porte d'Orléans et Mairie de Montrouge début 2013. Le réseau métro compte ainsi aujourd'hui plus de 220 km et 303 stations et accueille plus de 4,7 millions de voyageurs chaque jour.

En outre, 122 lignes de bus ont été renforcées en 2012, portant le total à près de 1 000 lignes améliorées par le STIF depuis 2006.

L'innovation est au cœur des services que le STIF met en place :

- **Pour rendre Navigo encore plus pratique**, les forfaits Navigo Mois, Annuel et Solidarité Transport Mois bénéficient du dézouage le week-end et les jours fériés depuis le 1^{er} septembre 2012.
- **Pour améliorer le confort des voyageurs**, le STIF poursuit le renouvellement des bus, des trams, des RER et des trains. Ainsi, la ligne H est désormais entièrement équipée du Francilien et d'autres lignes vont en bénéficier dans les prochaines années. Grâce aux efforts réalisés depuis 2006, une rame sur trois est maintenant neuve ou rénovée en 2012 et les achats ainsi que les rénovations se poursuivent.
- **Pour améliorer l'intermodalité et l'information voyageurs**, le STIF rénove et modernise les gares (Parcs Relais, Véligo, gares routières...) et développe les nouveaux services proposés par Vianavigo (fonction « autour de moi » par exemple).

Le STIF confirme ainsi chaque jour qu'il porte bien la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

Sophie Mougard
Directrice Générale du STIF



Jean-Paul Huchon
Président du Conseil du STIF



Sommaire



La gouvernance

3



L'offre

16



La modernisation

21

Les services

24

La tarification

28



La mobilité

29

Les études

32



Les projets

33



La gouvernance

Le STIF imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens.

1. Le STIF : présentation

■ Les missions du STIF

Il **décide et pilote** les projets de développement et de modernisation de tous les transports, dont il confie l'exploitation à des transporteurs.

Le STIF, composé de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements franciliens, **porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France** (train, RER, métro, tramway, T Zen et bus).

■ Statut et organisation

Le STIF, Autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est dirigé par un **Conseil de 29 administrateurs**. Ce Conseil est présidé par le Président du Conseil Régional d'Île-de-France, Jean-Paul Huchon. Il se réunit 6 à 7 fois par an et peut également procéder à l'audition des transporteurs (RATP, SNCF et Optile).

Il **impulse et définit les politiques de transport en Île-de-France** et les moyens de leur mise en œuvre. Les décisions du Conseil rythment les projets et permettent d'en valider les principales étapes.

Les équipes du STIF (334 agents) sont placées sous l'autorité de Sophie Mougard, Directrice Générale nommée par le Président, après avis du Conseil.



© Christophe Recoura/STIF. Gare du Nord.

■ Le bureau du Conseil

L'ordre du jour de la séance du Conseil est arrêté par le Président, après avis du bureau, qui se réunit environ 15 jours avant.

Il est composé de **12 membres** : le Président du Conseil du STIF, les quatre Vice-présidents, les Présidents des commissions techniques, 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.

Le Conseil du STIF en date du 22 février 2013



15 représentants pour la Région Île-de-France

Laurence BONZANI	Valérie PÉCRESSE
Laurence COHEN	Jacques PICARD
François DUROVRAY	Christine REVAULT-D'ALLONNES-BONNEFOY
Daniel GUÉRIN	Philippe SAINSARD
Jean-Paul HUCHON	Ghislaine SENÉE
François KALFON	Pierre SERNE
Brigitte KUSTER	Jean-Pierre SPILBAUER
Aude LAGARDE	



5 représentants pour la Ville de Paris

Édith CUIGNACHE-GALLOIS	Laurence DOUVIN	Pierre MANSAT
Bernard GAUDILLÈRE	Julien BARGETON	

1 représentant par département

Vincent EBLÉ		Corinne VALLS	
Jean-Marie TÉTART		Christian FAVIER	
Jérôme GUEDJ		Philippe SUEUR	
Jean-Loup METTON			

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-Antoine GAILLY

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

■ Les commissions techniques

Elles représentent un **moment d'échange privilégié** entre les administrateurs et les équipes du STIF. Les 5 commissions se réunissent préalablement au Conseil afin d'examiner les dossiers et d'émettre un avis.

Commission des Investissements et du Suivi du Contrat de projet, présidée par Christine Revault-d'Allonnes-Bonnefoy.

Commission Économique et Tarifaire, présidée par Bernard Gaudillère.

Commission de l'Offre de transport, présidée par Ghislaine Senée.

Commission Qualité de service, présidée par Jérôme Guedj.

Commission de la Démocratisation, présidée par Laurence Cohen.

Les dossiers sont également présentés au **CPTP** (Comité des Partenaires du Transport Public), qui est composé de représentants des organisations syndicales, des organisations patronales et consulaires et des associations d'usagers.



© Christophe Recoura/STIF.
Gare du Val de Fontenay – Val-de-Marne.

2. Le financement des transports

■ Le financement du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France

En 2012, les montants destinés à financer le fonctionnement des transports en commun s'élèvent à **8 608 millions** d'euros et se répartissent selon le schéma ci-dessous.

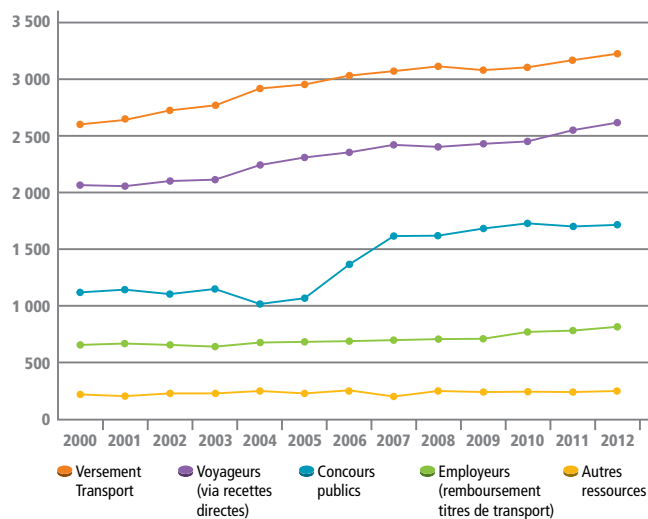
■ L'évolution des sources de financement du fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement des transports collectifs franciliens sont financées par des concours publics, les recettes tarifaires et le versement transport acquitté par les employeurs. Depuis 2000, ces dépenses ont augmenté de 29 % en euros courants et la part respective des différents financeurs a fortement évolué.

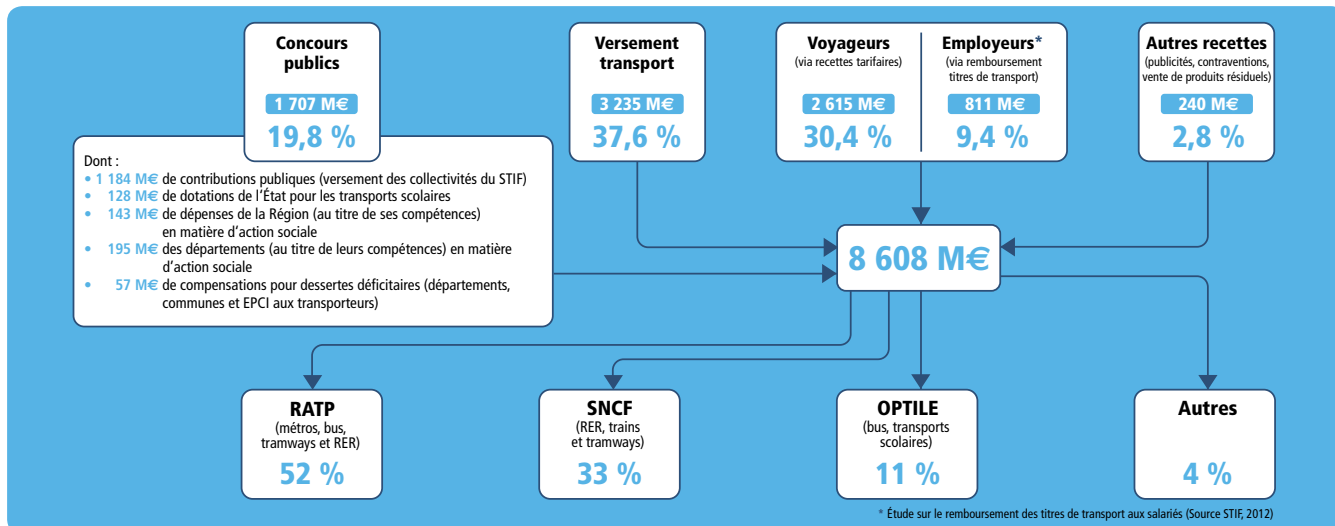
Les concours publics ont fortement augmenté en valeur absolue (52 % en euros constants entre 2000 et 2012) ainsi que leur contribution au budget de fonctionnement (de 17 % en 2000 à 20 % en 2012). Depuis la décentralisation du STIF, les collectivités membres du STIF ont consenti des efforts importants pour renforcer l'offre de transport.

Les parts de financement provenant du versement transport, des voyageurs et des employeurs ont en revanche connu une légère diminution (baisse de 39 % en 2000 à 38 % en 2012 pour le versement transport, de 31 % à 30 % pour les voyageurs, et de 10 % à 9 % pour les employeurs via le remboursement des abonnements). Les autres recettes sont restées stables (3 %).

Évolution des modes de financement du fonctionnement des transports en commun (en millions d'euros)



Financement du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France

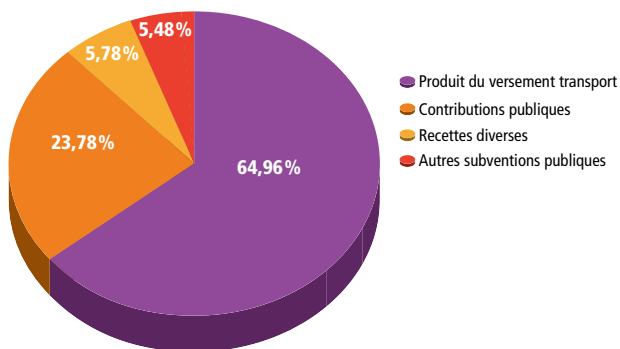


■ Le budget du STIF

Financement du fonctionnement

Les recettes de fonctionnement du STIF s'élèvent à **4 980 millions d'euros** et se répartissent comme suit :

Montant des recettes	en M€
Produit du versement transport	3 235
Contributions publiques	1 184
Recettes diverses	288
Autres subventions publiques	273
Total	4 980



Le versement transport

Le versement transport, taxe acquittée par les entreprises et les organismes publics ou privés de plus de 9 salariés, constitue la ressource principale du STIF. Cette taxe est collectée par les organismes chargés du recouvrement des cotisations sociales (principalement les URSSAF) puis reversée au STIF. **En 2012, le produit du versement transport s'élève à 3 235 millions d'euros pour représenter 65 % des recettes budgétaires du STIF** et un peu moins de 40 % du financement total du transport public francilien.

Le versement transport étant une ressource assise sur la masse salariale, son produit est lié à l'évolution de l'emploi et du montant des salaires. C'est une ressource dynamique (+ 4,1 % par an entre 2006 et 2008) mais également très sensible à la conjoncture économique. Son niveau, après avoir pratiquement stagné en 2009 (+ 0,3 %), s'est remis à progresser ces trois dernières années. **En 2012, le versement transport a augmenté de 3,7 %** en raison de la dynamique de la masse salariale mais aussi sous l'effet d'une hausse du taux de prélèvement dans certaines communes de l'aire urbaine de Paris (décret n°2012-463 du 6 avril 2012).

En effet, la loi de finances rectificative pour 2010 avait redéfini en Île-de-France les règles d'application du versement transport en prévoyant une extension progressive du périmètre d'application du taux plafond de 1,7 % à toutes les communes de l'aire urbaine de Paris. Au terme de sa mise en application sur 3 ans, cette extension devrait permettre un gain supplémentaire de 110 millions d'euros.

En 2012, année de démarrage de ce dispositif, les employeurs des communes concernées ont vu leur taux de prélèvement passer de 1,4 % (taux plafond de la zone 3) à 1,5 % au 1^{er} juillet.



© Christophe Recoura/STIF.
Métro ligne 2 – Station Place de Clichy.

En outre, la loi de finances initiale pour 2013 a augmenté de 0,1 point les taux plafond franciliens et le Conseil du STIF a décidé leur application à partir du 1^{er} juillet 2013. Ainsi seront appliqués, sous réserve de l'application progressive évoquée ci-avant, les taux suivants :

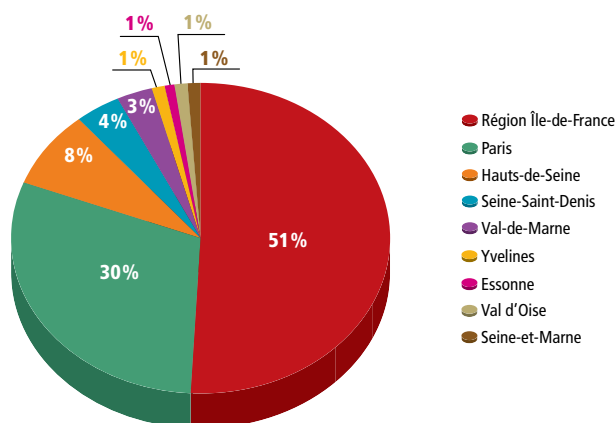
- **2,7 %** pour la zone 1, c'est-à-dire Paris et les communes des Hauts-de-Seine ;
- **1,8 %** pour les communes de l'aire urbaine de Paris non comprises dans la zone 1 (zone 2) ;
- **1,5 %** pour les communes restantes de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, du Val d'Oise et des Yvelines (zone 3).

Les contributions publiques

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

Ces contributions s'élèvent à **1 184 millions d'euros en 2012**, en augmentation de 1,8 % par rapport à 2011.

Elles se répartissent comme suit :



Le STIF perçoit également :

- **131 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,
- **128 millions d'euros** de dotation versés par l'État pour prendre en charge une partie des dépenses effectuées par le STIF dans le cadre des transports scolaires.

Les dépenses de fonctionnement

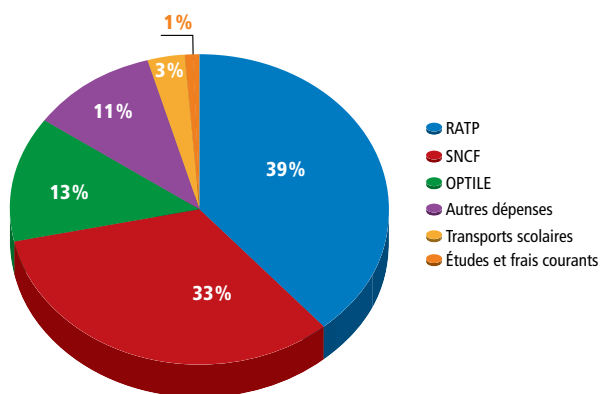
En 2012, les dépenses de fonctionnement du STIF s'élèvent à **4 980 millions d'euros** et se répartissent comme suit :

Montant des dépenses	en M€
RATP/SNCF	3 619
dont RATP	1 950
dont SNCF	1 669
OPTILE	648
Autres dépenses	443
Transports scolaires	122
Études et frais courants	66
Autofinancement	82
Total	4 980

L'exploitation du STIF a dégagé un autofinancement de 82 millions d'euros nécessaires au financement pérenne des investissements.

Les contributions contractuelles

Le total des rémunérations versées aux entreprises de transport liées par contrat au STIF pour la mise en œuvre de la politique d'exploitation des transports en commun **représente 85 % des dépenses totales**. Le budget du STIF est donc très contraint. S'agissant des contrats avec la RATP et la SNCF, l'exercice 2012 a été marqué par la renégociation des contrats.



Les transports scolaires

Les dépenses liées aux transports scolaires, compétence du STIF depuis le 1^{er} juillet 2005, s'élèvent à **122 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.

À ceci s'ajoutent 60 millions injectés dans les versements aux entreprises de transport (RATP, SNCF et OPTILE) pour la carte imagine R, ce qui porte le total des dépenses engagées par le STIF au titre des dépenses de transports scolaires de l'année 2012 à 182 millions d'euros, à comparer à la dotation de 128 millions d'euros reçue de l'État pour exercer cette compétence.

Les autres dépenses

Le STIF prend également en charge les dépenses liées à des opérations spécifiques, notamment les actions en faveur des **personnes à mobilité réduite (PMR) pour 12 millions d'euros** ou le transport à la demande pour 5 millions d'euros.

Au-delà de ses charges de fonctionnement (66 millions d'euros), le STIF acquitte l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) à hauteur de 63 millions d'euros et les redevances d'accès au réseau RFF (209 millions d'euros).

Financement de l'investissement

Les dépenses d'investissement de l'exercice se sont élevées à **501 millions d'euros, en progression de 39 % par rapport à 2011**, dont 68 % affectés au financement du matériel roulant (fermé et bus).

Les recettes d'investissement proviennent pour l'essentiel du produit des amendes pour **145 millions d'euros**, d'une subvention de l'AFITF (Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport de France) pour 39 millions d'euros mais aussi de l'emprunt (170 millions d'euros) et de l'autofinancement (82 millions d'euros).

Le produit des amendes de police relatives à la circulation routière est une ressource importante dans la mesure où il abonde directement la section d'investissement du STIF puisqu'au regard de l'article R.4414-1 du code général des collectivités territoriales, la part des amendes revenant à la région Île-de-France est versée pour moitié au STIF. Par ailleurs, le produit des amendes constitue également la **principale ressource de l'AFITF** qui participe au financement du Francilien actuellement en cours de déploiement.

Pour la première fois en 2012, le STIF a dû recourir à l'emprunt pour financer son effort d'investissement croissant. Deux ans auparavant, le STIF, ayant prévu la montée en charge de ses investissements, avait signé un contrat avec la Banque Européenne d'Investissement portant sur un montant de 600 millions d'euros pour financer une partie de l'acquisition



© Christophe Recoura/STIF
Métro ligne 4 – Station Mairie de Montrouge.

des 172 rames du Francilien, de 24 rames AGC et renouveler des rames Z2N sur les RER C et D. Une première tranche de 170 millions d'euros, remboursable sur 30 ans, a donc été mobilisée en fin d'année.

INVESTISSEMENTS

Une politique inscrite dans la durée

Le STIF s'est engagé dans une politique d'investissement pluriannuelle ambitieuse.

À fin 2012, 2 852 millions d'euros restent à financer qui se décomposent de la manière suivante :

- 391 millions d'euros pour les infrastructures ;
- 817 millions d'euros pour les investissements dans la qualité de service (accessibilité, information voyageurs, sécurité...) ;
- 1 644 millions d'euros pour l'acquisition et la rénovation de matériel roulant.

De façon directe ou indirecte, le STIF finance 100 % des trains, métros, tramways et RER.



© Christophe Recoura/STIF. RER A – Boissy-Saint-Léger.

Les transferts de biens entre le STIF et la RATP, les suites de la loi ORTF

Un processus initié fin 2009

Les articles L.2142.8 à L.2142.14 du code des transports, reprenant les dispositions de la loi, organisent les transferts de propriété entre l'État, le STIF et la RATP de quatre catégories de biens :

- **Les biens mobiliers constitutifs du matériel roulant métro, tramway, RER et autobus**, qualifiés de biens de retour, transférés au STIF à compter du 1^{er} janvier 2010 mais demeurant affectés et gérés par la RATP jusqu'au :
 - 31 décembre 2024 pour les services de transports routiers,
 - 31 décembre 2029 pour les services de tramways,
 - 31 décembre 2039 pour les services de métro et RER.
- **Les biens constitutifs de l'infrastructure du métro et du RER** transférés à la RATP, en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure, à compter du 1^{er} janvier 2010.
- **Les biens affectés à l'exploitation, autres que les matériels roulants et les biens constitutifs de l'infrastructure métro et RER**, comprenant notamment les Parcs Relais, les dépôts, les ateliers, les gares routières et autres bâtiments d'exploitation, transférés à la RATP à compter du 1^{er} janvier 2010 mais sur lesquels le STIF pourra exercer un droit de reprise aux échéances visées ci-dessus (biens de reprise).

Le décret n° 2011.320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le STIF et la RATP est venu préciser :

- les différentes catégories de biens correspondant à chaque type susvisé ;
- les modalités de ce transfert ;
- la mise en place d'une Commission composée d'un membre du Conseil d'État, d'un membre de la Cour des comptes et d'un membre de la Cour de cassation, pouvant être saisie en cas de désaccord sur les conditions du transfert.

L'accord intervenu

En application de ce décret, le STIF et la RATP ont établi conjointement les listes des biens faisant l'objet des transferts. Ces listes ont été approuvées par le Conseil du STIF lors de sa séance du 5 octobre 2011 et ont fait l'objet d'un arrêté du 13 décembre 2011.

Le STIF et la RATP ont également conclu un accord déterminant le montant et les modalités de versement de l'indemnité due au STIF au titre du transfert des biens de reprise. Cet accord a été approuvé par le Conseil du STIF le 6 juin 2012. Il porte sur les principes suivants :

- **L'indemnité de transfert** due par la RATP au STIF en 2010 est nulle, comme est nulle l'indemnité due par le STIF à la RATP au moment de la reprise des biens en 2024.
- **Les plus-values** résultant des opérations de valorisation sur ces biens seront partagées à parité entre le STIF et la RATP.
- **Les investissements courants** réalisés sur ces biens seront repris par le STIF à leur valeur nette comptable, nette des subventions reçues.
- Il est prévu une **procédure d'association et de validation du STIF** aux opérations de valorisation du foncier effectuées sur les biens de reprise.
- **Les biens constitutifs de l'infrastructure tramway** sont assimilés à des biens de retour et reviennent donc au STIF, qui les met à disposition de la RATP. Leur retour au STIF se fait moyennant le versement à la RATP d'un montant égal à leur VNC, nette de subventions.

Le traitement des biens relevant de la catégorie des biens propres

En application de la loi n° 2009.1503 du 8 décembre 2009 (loi ORTF), les biens affectés à des activités administratives, sociales ou de formation de la RATP, qualifiés de biens propres, ont été transférés du STIF à la RATP à compter du 1^{er} janvier 2010.

Un arrêté interministériel du 12 février 2013 a fixé le montant de l'indemnité due au STIF à **200 millions d'euros**. Cet arrêté prévoit en outre que :

- **le versement de l'indemnité doit intervenir dans les 2 mois** suivant la date de l'arrêté (avant mi-avril), sauf dispositions contraires convenues explicitement entre le STIF et la RATP ;
- **les plus-values nettes réalisées par la RATP** à raison de la cession avant le 31 décembre 2022 de tout ou partie des biens propres **sont partagées entre le STIF et la RATP** : le STIF perçoit 50 % de cette plus-value en cas de cession en 2013. Chacune des années suivantes, ce pourcentage est réduit de 5 points (l'arrêté détermine les modalités de calcul de cette plus-value, notamment par rapport au montant figurant en annexe pour chacun des biens).

Préparer l'avenir et faciliter la modernisation du réseau de transport

Afin d'anticiper les besoins fonciers liés aux grands aménagements des transports en commun à venir, le STIF a passé une convention avec l'EPFIF (Établissement Public Foncier d'Île-de-France), l'EPF-VO (Établissement Public Foncier du Val d'Oise) et l'EPFY (Établissement Public Foncier des Yvelines).

La problématique liée à la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation des projets de transports et à l'aménagement autour des gares et stations est l'un des enjeux majeurs en Île-de-France pour les années à venir, compte tenu notamment de la rareté des terrains disponibles.

Les établissements publics fonciers ont notamment pour vocation de réaliser le portage de terrains destinés à des opérations d'aménagement urbain susceptibles d'intéresser le STIF dans le cadre des projets de transports.

Les synergies importantes entre le STIF et ces établissements ont conduit à l'approbation par le Conseil du STIF de conventions-cadre qui permettent :

- au STIF de bénéficier d'une information et d'une veille sur le foncier disponible et/ou acquis par les EPF situé dans le périmètre d'un projet de transport,
- aux EPF d'intervenir pour le compte du STIF dans le cadre de conventions particulières afin de se porter acquéreurs de terrains qui seraient nécessaires à la réalisation d'un projet de transport.

Ces conventions-cadre permettent ainsi au STIF d'avoir, dès la fin de la concertation, une première vision des parcelles potentiellement impactées par un projet, de les réserver via les EPF au profit du projet de transport et d'éviter ainsi la spéculation foncière.

3. Priorité donnée aux voyageurs

Le voyageur est au cœur de la politique et des projets décidés et mis en œuvre par le STIF. L'importance donnée aux comités de ligne, aux retours d'expérience sur la gestion des situations perturbées, au maintien d'une relation permanente avec les associations d'usagers montre à quel point le voyageur est devenu un acteur-clé des transports en commun.

■ Les comités de ligne

Mis en place par le STIF en 2007, **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 le STIF, les représentants des usagers, les élus locaux et les exploitants dans le but de développer et d'améliorer la qualité de service du 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. **5 comités de ligne ont été organisés en 2012, ils ont concerné les lignes 1 et 13 du métro et les lignes A, B et D du RER.**

■ Les retours d'expérience

Illustration de la place de plus en plus importante faite aux usagers, l'année 2012 a été marquée par la poursuite de réunions de retours d'expérience sur la gestion des situations perturbées. Ces réunions illustrent une des actions préconisées dans le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

4 réunions se sont tenues en 2012 :

- le 3 janvier sur l'incident du 12 octobre 2011 sur le RER D à Saint-Denis,
- le 24 mai sur l'incident du 5 mars sur le RER B à Châtelet,
- le 12 décembre sur l'incident du 7 novembre sur le RER B à Mitry,
- le 18 décembre sur l'incident du 6 septembre sur le RER A à Neuville.

Ces retours d'expérience permettent de partager le témoignage concret de voyageurs ayant rencontré des difficultés importantes dans leurs déplacements. Ils sont également l'occasion de formuler des solutions souvent déterminantes dans la qualité du service apporté quotidiennement sur le réseau francilien.

■ Les relations avec les associations d'usagers

Le STIF entretient également une **relation permanente avec les associations d'usagers**, que ce soit par des réunions complémentaires des comités de ligne ou via des procédures de concertation entre le STIF et les associations.

Le STIF a notamment rencontré pour l'année 2012 :

- l'**AUT Île-de-France** à plusieurs reprises sur différents sujets tels que le matériel roulant, les grands projets...
- l'association **SADUR** à plusieurs reprises sur le RER D,
- l'association **Environnement 93** sur le RER B,
- l'association **ADU RER A** à propos de la branche du RER A de Saint-Germain-en-Laye,
- l'association **CADEB** et un voyageur porteur d'une pétition des usagers d'Achères à propos de la branche du RER A de Cergy-Pontoise.



Le STIF peut également intervenir dans des réunions organisées par les associations d'usagers, comme cela a été le cas le 15 novembre 2012 lors d'une réunion publique organisée par le **Comité des usagers du RER B (COURB)** de la Vallée de Chevreuse.

Ce rapport aux usagers et à leurs représentants s'exprime également dans le cadre d'actions plus spécifiques telles que **le dispositif « Témoins de ligne » de la FNAUT, financé depuis 2012 par le STIF**. Ce dispositif a pour but de recueillir les témoignages d'usagers, leurs remarques et propositions pour améliorer le fonctionnement des transports sur le réseau RATP. Il regroupe un panel d'environ 750 voyageurs dont les témoignages sont ensuite transmis à la RATP, qui apporte une réponse et met en place une action concrète adaptée au sujet évoqué. Le voyageur a donc un rôle actif et positif.

Afin de développer et de renforcer la relation avec les associations d'usagers, une Délégation aux Usagers aux relations Institutionnelles et Internationales a été constituée en mars 2012. Son objectif est d'expliquer et de défendre les actions conduites par le STIF en valorisant le travail accompli par ses équipes auprès de tous ses partenaires franciliens, mais aussi de tous ses contacts français et internationaux.

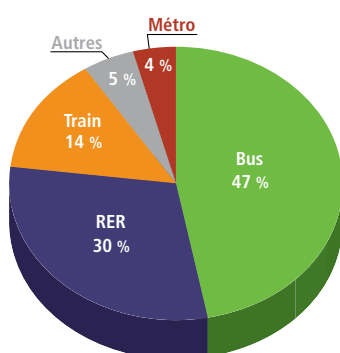
■ Le pôle Relations Voyageurs

Le pôle Relations Voyageurs répond à plus de 5 000 réclamations par an qui concernent principalement la tarification (30 %), la régularité (16 %), l'offre (14 %), l'information voyageurs (6 %) et le service de proximité (5 %).

Dans le cadre du suivi des dispositions relatives aux relations voyageurs dans les contrats, le STIF travaille depuis 2008 à l'établissement de critères régionaux permettant un traitement optimisé des réclamations. L'objectif est que cette typologie soit utilisée par tous les transporteurs en 2013 afin notamment d'homogénéiser les données et donc de mieux identifier l'attente des voyageurs franciliens.

La répartition des réclamations par mode de transport

Le mode bus regroupe le plus grand nombre de réclamations. Elles portent essentiellement sur les lignes exploitées par les entreprises privées (73 %). Les voyageurs expriment d'abord leurs attentes en matière de renforcement d'offre (40 %), puis d'amélioration de la régularité (28 %), tout en étant sensibles au service rendu par les agents des transports (12 %).



Sur les modes RER et train (SNCF Transilien), les principaux motifs de réclamations portent sur la **punctualité** (41 % et 44 %) puis sur l'amélioration de l'offre (14 % et 23 %). Les voyageurs des RERA (37 %) et RER B (33 %), des lignes H, J, L puis P sont ceux qui se sont exprimés le plus souvent.

4. Les relations institutionnelles

■ En France

Le STIF, au travers de sa gouvernance et de ses compétences, entretient des rapports avec l'ensemble des acteurs des transports franciliens et nationaux. Il est notamment membre des organismes suivants :

Groupement des Autorités Responsables de Transport



Créé en 1980, le GART regroupe 284 adhérents, Autorités organisatrices de transport de l'ensemble du territoire français, parmi lesquels 66 départements, 23 régions et le STIF. Le GART vise à **améliorer la mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture** utilisée de manière individuelle. Ses 14 commissions permanentes préparent les prises de position politiques du GART et permettent l'échange d'expériences entre leurs membres. Les équipes du STIF participent à différentes commissions. Le STIF a présenté en 2012 les nouveaux contrats signés avec la RATP et la SNCF.

Pour plus d'informations : gart.org

Association de surveillance sur la qualité de l'air



Chargée de la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, AIRPARIF, créée en 1979, est une association agréée par le ministère de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble de l'Île-de-France. **Nombre de leurs études sont étroitement liées aux problématiques de transport** notamment par rapport aux émissions et aux concentrations de polluants atmosphériques.

Pour plus d'informations : airparif.asso.fr

Transport Développement Intermodalité Environnement



Créée en 2001, TDIE représente l'ensemble des acteurs des différents modes de transports. **Plateforme de réflexion et d'échange**, son objectif est de soutenir, auprès des pouvoirs publics et du Parlement, des positions et des propositions au service de systèmes de mobilité multimodale et durable.

Depuis **son adhésion en mai 2012**, le STIF a notamment participé aux manifestations suivantes :

- conférence débat « L'Europe et les grands dossiers Transport : enjeux et impacts pour la politique française », le 3 juillet 2012,
- conférence débat « Financer la mobilité : l'heure des choix », le 25 octobre 2012,
- voyage d'étude au Parlement Européen de Bruxelles, le 9 novembre 2012, avec pour thème :
 - favoriser une approche concrète des grands dossiers Transport actuellement portés par l'Europe, leurs enjeux et impacts pour la France,
 - contribuer à renforcer un lien entre les politiques de transport européennes et françaises.

Pour plus d'informations : tdie.eu

Le STIF, dans un souci d'ouverture, d'échanges, d'information de ses partenaires et de pédagogie de son action est souvent amené à **intervenir dans différentes associations.**

Association des Régions de France



Le STIF participe régulièrement aux **travaux de l'ARF** (créée en 1998) **sur les transports ferroviaires**, notamment sur les questions relatives aux contrats et au matériel roulant.

Pour plus d'informations : arf.asso.fr

Paris Métropole



Le STIF a participé aux **travaux de la Commission déplacements de Paris Métropole sur l'intermodalité** et est intervenu sur ce même sujet devant l'Atelier International du Grand Paris.

Pour plus d'informations : parismetropole.fr
ateliergrandparis.fr

Association des Maires de l'Île-de-France



Le STIF **participe chaque année au salon de l'AMIF** au début du mois d'avril.

Pour plus d'informations : amif.asso.fr

■ À l'international

L'accueil de délégations étrangères

Le STIF accueille chaque année de nombreuses délégations étrangères. En 2012, 17 délégations en provenance d'Asie (Chine, Corée du Sud, Russie, Mongolie), d'Europe (Suède et Angleterre), d'Amérique (États-Unis, Colombie, Pérou, Canada) ou encore du Moyen-Orient (Israël) ont été reçues, permettant ainsi au STIF d'exposer **son modèle de gouvernance, son organisation, ses compétences et ses missions.**

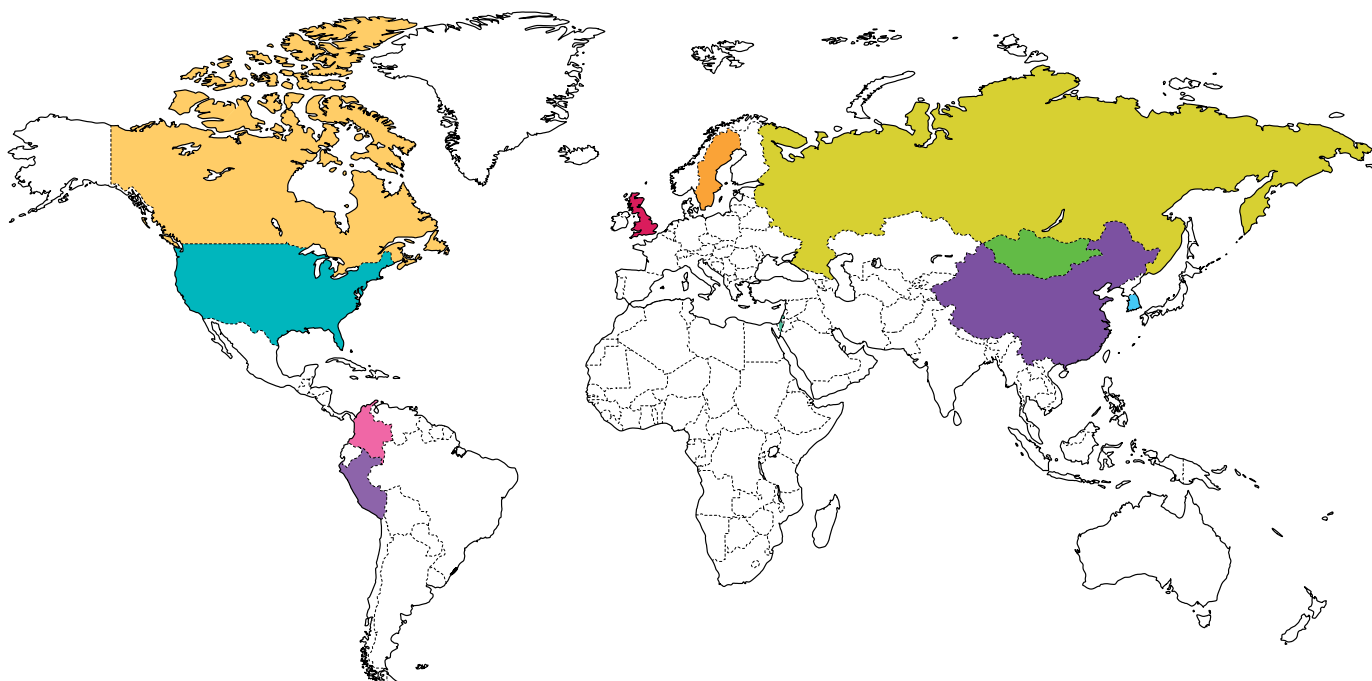
Au total, ce sont plus de 150 homologues étrangers issus du secteur public et parfois du secteur privé qui ont pu bénéficier en 2012 de l'expérience du STIF sur les projets de tramways, TCSP et BHNS, la relation contractuelle avec les opérateurs, la planification et les études, le PDUIF, la politique tarifaire, le financement des transports, la billettique, la gestion de la fraude, etc.

Le partage d'une expertise reconnue au niveau international

L'expertise du STIF sur un grand nombre de sujets couvrant la thématique des transports publics et la mobilité urbaine a plusieurs fois été sollicitée au cours de l'année 2012. Plusieurs représentants du STIF ont par ailleurs été amenés à intervenir et partager leurs connaissances et les bonnes pratiques développées en Île-de-France à l'occasion de différents événements européens et internationaux.

Ainsi, le STIF a été invité à faire valoir son expérience sur **l'accessibilité** dans le cadre d'une réunion du groupe de travail « *Barrier-free cities for all* » organisée les 13 et 14 février à l'Hôtel de Ville de Paris par le réseau des villes européennes Eurocities. Grâce à sa maîtrise de la méthodologie et des processus relatifs à l'élaboration et à la révision du **PDUIF**, le STIF a été sollicité par le Conseil Régional d'Île-de-France pour participer à une mission de préfiguration à Beyrouth (Liban), du 4 au 8 juin, visant à réfléchir à la faisabilité d'un plan de déplacements valable pour toute l'agglomération du Grand Beyrouth.

Les 17 délégations reçues en 2012



Le STIF a en outre pu partager son savoir-faire en termes de **gouvernance, d'organisation, de gestion et de financement des transports en Île-de-France** lors de deux événements internationaux : d'une part à l'occasion d'une journée d'études sur le thème « *Quelle gouvernance pour une mobilité urbaine durable ?* » organisée par la Banque Mondiale le 3 octobre à Rabat (Maroc) et d'autre part dans le cadre d'un séminaire sur « *La gestion et l'exploitation du réseau de transports collectifs de masse à Hanoi* » organisé par l'association CODATU (Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains) le 19 novembre dans la capitale du Vietnam.

Enfin le STIF, en partenariat avec l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France (IAU-IDF), a été sélectionné dans le cadre d'un appel d'offres de l'Agence Française de Développement (AFD) pour mener à bien une **coopération technique dans les domaines de la mobilité urbaine et du développement urbain durable avec l'État de Rio de Janeiro**. Ce projet de coopération bilatérale se déroulera sur toute l'année 2013 et répondra aux attentes des partenaires brésiliens en matière de stratégies métropolitaines, de gouvernance des transports et de mobilité durable.

L'association européenne des autorités de transports (EMTA)



À l'initiative du STIF, l'association **EMTA** (European Metropolitan Transport Authorities) a été créée en 1998. Elle rassemble 29 membres parmi les plus grandes métropoles de 15 pays d'Europe responsables de pourvoir aux transports en commun d'environ 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 en plaçant au cœur de ses préoccupations les attentes des voyageurs en matière de mobilité durable et de développement de l'innovation.

En 2012, le STIF a assuré l'une des deux vice-présidences ainsi que le Secrétariat Général de l'association.

L'EMTA est un interlocuteur privilégié pour la Commission européenne, notamment la Direction Générale de la Mobilité et des Transports DG-MOVE, qui participe régulièrement aux séminaires de l'association au cours desquels sont débattues des questions d'actualité sur la réglementation européenne ou l'évolution des conditions économiques. Des publications (EMTA Newsletters et EMTA Briefs) sont issues de ces séminaires et contribuent à la réflexion sur les politiques européennes de transport.

La contribution du STIF à l'EMTA est essentielle et se manifeste d'une part lors des prises de positions de l'association adressées aux institutions européennes et d'autre part en participant

régulièrement et activement aux séminaires dans le souci de faire valoir et de partager les bonnes pratiques franciliennes.

Lors de l'assemblée générale de printemps à Prague, les 24 et 25 mai, le STIF est intervenu sur le thème de la **résilience**. L'assemblée générale de l'automne, qui s'est tenue à Berlin les 17 et 18 septembre, portait essentiellement sur le thème des **matériels roulants** (question de la propriété, des achats et du financement, de l'innovation...).

Pour plus d'informations : emta.com

Le réseau européen POLIS



POLIS est un **réseau de villes et de régions européennes** œuvrant dans le domaine des **technologies innovantes** au profit des **transports à l'échelon local** en s'appuyant sur le partage d'expériences et de connaissances. L'objectif de POLIS est d'améliorer les transports urbains par une prise en compte des dimensions économique, sociale et environnementale des transports.

En tant que membre de POLIS, le STIF a été invité à participer à une **réunion du groupe politique** sur les transports publics et la mobilité urbaine organisée à Bruxelles le 11 octobre, en présence de Keir FITCH et Hanna HINRIKUS (membres du cabinet du Commissaire européen en charge des transports Siim KALLAS), Michael CRAMER, Silvia-Adriana TICAU et Dominique RIQUET (tous trois députés européens et membres de la Commission Transport et Tourisme du Parlement européen).

En outre, le STIF a participé à la **conférence annuelle** qui s'est tenue à Pérouse (Italie) les 29 et 30 novembre. Il était invité à présenter son expérience en matière d'**information voyageurs**. Des échanges ont également permis de faire le lien avec les orientations de la Commission européenne relatives aux systèmes de transport intelligents, et leur déploiement à travers toute l'Europe, ainsi qu'à l'ouverture et la mise à disposition des données publiques (Open Data).

Pour plus d'informations : polisnetwork.eu

L'Union Internationale des Transports Publics (UITP)



En tant que membre de l'UITP, le STIF a été sollicité pour apporter sa contribution aux travaux du Comité des Autorités organisatrices sur les questions de gouvernance et d'organisation des transports publics urbains. En effet, pour le STIF, une Autorité organisatrice forte et intégrée demeure la garantie du développement des transports publics ainsi que la force motrice d'une mobilité urbaine durable.

Pour plus d'informations : uitp.org

Les nouveaux contrats STIF/RATP et STIF/SNCF



© Christophe Recoura/STIF. Gare d'Erment – Eaubonne.

Le Conseil du STIF a signé, successivement le 16 mars 2012 avec la RATP et le 3 mai avec la SNCF, les contrats pour la période 2012-2015 portant principalement sur la ponctualité et l'information voyageurs. Contrats d'objectifs et de moyens, ils permettent de donner un cadre dans l'organisation et le développement des transports en commun d'Île-de-France. Renforcer encore la place du voyageur au cœur des contrats a été l'objectif poursuivi par le STIF lors des négociations.

Les voyageurs au cœur des contrats

La prise en compte renforcée des attentes des voyageurs se traduit entre autres par trois avancées significatives :

- **La réforme des indicateurs de performance** qui s'appuie sur un dispositif d'incitation financière reposant sur un suivi plus fin des performances, ce qui permet des mesures plus proches du ressenti des voyageurs.
- **Le suivi de la qualité de l'offre** plus fin et plus précis et les exigences en matière de qualité de service renforcées. La priorité est donnée à la ponctualité et à l'information, principales attentes des voyageurs.
- **La modernisation des réseaux et du matériel**, avec un ambitieux programme d'investissements d'un montant de 6,5 milliards d'euros pour la RATP et de 2,6 milliards d'euros pour la SNCF.

Une gouvernance renforcée

Ces contrats résultent d'un travail partenarial entre le STIF et les transporteurs. Chacun dans son rôle assume ses responsabilités pour apporter le meilleur service aux voyageurs.

Les comités de ligne ont été renforcés, des retours d'expérience d'incidents majeurs ont été mis en place et le traitement des réclamations a été amélioré. De même, 750 témoins de ligne suivront la majeure partie des lignes de la RATP.

Le dialogue social, les conditions de travail, la lutte contre les discriminations ont également été au cœur de l'élaboration de ces contrats, tout comme l'éco-conception des projets et la modération du développement de la publicité sur les réseaux.



© Claire Curt/STIF. Gare du Nord.

L'enquête de perception

Le STIF a accordé une place plus importante à l'enquête de perception de la qualité de service dans les transports en commun d'Île-de-France. Cette enquête permet un suivi de la perception des voyageurs portant sur différents éléments de l'offre et du service : ponctualité, information, sûreté, accueil, propreté, aménagement des espaces, accessibilité... Elle concerne désormais **120 000 voyageurs par an** (contre 20 000 dans les précédents contrats) et son poids financier passe de 1 % à 10 % d'incitation liée à la qualité de l'offre.

En 2012, les résultats ne sont pas soumis à incitations financières. Ils le seront dès 2013 sur la base de l'évolution de la perception des voyageurs : une hausse de l'indice de perception conduira à un bonus tandis qu'une baisse de celui-ci engendrera un malus pour l'opérateur.

L'enquête menée en 2012 révèle que **79,9 % des voyageurs sont satisfaits du réseau RATP et 77,5 % du réseau SNCF.**

RATP	Surface (hors Noctilien)	Méto	RER RATP
Ambiance – Accueil	91,3 %	90,9 %	89,0 %
Accessibilité	87,9 %	75,9 %	72,0 %
Ambiance – Propreté	84,9 %	73,1 %	65,4 %
Information	84,8 %	94,2 %	87,5 %
Ponctualité	83,4 %	89,0 %	71,0 %
Gestion des situations perturbées	66,2 %	71,4 %	60,0 %
Vente	–	89,2 %	91,0 %
Indice global	81,6 %	82,9 %	75,0 %

SNCF	RER SNCF	Train	Tramway T4
Ambiance	83,5 %	85,3 %	88,5 %
Accessibilité	65,4 %	71,2 %	–
Information	88,2 %	89,5 %	75,7 %
Ponctualité	75,5 %	79,3 %	81,8 %
Gestion des situations perturbées	65,4 %	64,0 %	71,0 %
Vente	86,1 %	87,8 %	73,9 %
Indice global	76,5 %	78,8 %	79,6 %



© Christophe Recoura/STIF. Métro station Abesses.

L'incitation liée à la **qualité de l'offre** est passée de 21 M€ à **28 M€ pour la RATP** et de 11,5 M€ à **26,5 M€ pour la SNCF**

120 000 voyageurs participeront chaque année à une **enquête de perception**

Des mesures **fréquentes**, des indicateurs **plus nombreux**, un suivi **ligne par ligne** pour évaluer plus finement la ponctualité vécue par les voyageurs

Trois avancées significatives :

- ponctualité
- amélioration de la qualité de service et renfort de la place du voyageur
- programme d'investissements sans précédent

Ponctualité :

30 % du bonus/malus sur le tramway et le bus
55 % sur le RER et le train

Information voyageurs :

30 % sur le tramway et le bus
15 % sur le RER et le train

114 indicateurs suivis pour la RATP et **54** pour la SNCF

Un programme d'investissements de **6,5 Md€** pour la RATP et de **2,6 Md€** pour la SNCF

Priorité à la ponctualité

Plusieurs indicateurs sont mis en place dans les contrats pour définir le niveau de qualité attendu par le STIF. Ces contrats réaffirment l'engagement du STIF en faveur des voyageurs et renforcent ses exigences notamment en matière de qualité de service. Ainsi, **davantage de critères sont suivis et les exigences sont plus élevées.**

Conformément aux attentes des voyageurs, un accent particulier a été mis sur la ponctualité, 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-réseau.**

D'autres critères sont pris en compte (accessibilité, accueil, propreté, sécurité, vente et perception de la qualité par les voyageurs...).



© Christophe Recoura/STIF.
Métro ligne 2 – Station Pigalle.

Qualité de service améliorée

• Information voyageurs

Alors que les précédents contrats mesuraient l'information voyageurs essentiellement à travers la disponibilité des équipements, **la nouvelle génération de contrats prend en compte le vécu des voyageurs, les différentes formes d'information théorique et dynamique et la diversité des situations** auxquelles ils peuvent être confrontés : situation normale, situation perturbée prévue et imprévue.

Globalement, on note de bons résultats pour l'information voyageurs, à l'exception des mesures en situation perturbée prévue et imprévue.



© Christophe Recoura/STIF. Gare Paris Nord Banlieue.

• Sécurité

Suivie auparavant à titre d'information, **la sécurité fait désormais l'objet d'incitations financières.** Deux nouveaux indicateurs ont été mis en place concernant la disponibilité des équipements financés par le STIF (vidéoprotection et bornes d'appel).



© Claire Curt/STIF.



© Claire Curt/STIF. Gare d'Ermentau – Eaubonne.

• Accueil

Le nombre de critères mesurés a fortement augmenté. Pour la RATP, il est passé de 19 items mesurés 2 fois par mois à 30 mesurés 4 fois par mois pour le métro et le RER. Pour la SNCF, il est passé de 7 items mesurés 1 à 3 fois par mois à 27 items mesurés 1 à 10 fois par mois.

En termes de présence humaine, un nouvel indicateur est mesuré afin de garantir soit la présence d'un agent en station, soit un délai d'intervention compris entre 3 et 5 minutes.

En matière d'accueil et de présence humaine en gares et stations, les objectifs fixés par le STIF ont été atteints par les deux opérateurs.

La qualité de l'offre **des RER et des trains** est essentiellement mesurée par l'indicateur de ponctualité (pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure dans leur gare de destination, avec un retard inférieur à 5 minutes par rapport à l'horaire théorique, sur l'ensemble du service). En 2012, **4 lignes sur 8 ont progressé** mais seulement deux ont atteint l'objectif fixé par le STIF.

Concernant le **métro**, la qualité de l'offre est mesurée depuis 2012 par deux indicateurs :

- **Performance aux heures de pointe** (rapport entre le nombre réel de circulations aux heures de pointe et le nombre de circulations prévues au contrat).
- **Temps d'attente des voyageurs en dehors des heures de pointe** (pourcentage de voyageurs ayant eu un temps d'attente conforme au service de référence en dehors des heures de pointe).

L'année 2012 confirme l'amélioration du fonctionnement qui avait été constatée en 2011.

Pour les lignes du réseau de surface RATP, la ponctualité est suivie ligne par ligne, pour l'ensemble des lignes bus et tramway. Depuis janvier 2013 et afin d'avoir des mesures plus fiables et de mieux correspondre au vécu des voyageurs, la ponctualité est mesurée de manière automatique via les systèmes d'information en temps réel SIEL.

Le nombre de mesures par mois va progresser chaque année pour atteindre un jour sur deux en 2015. De plus, un traitement complémentaire des résultats assure la pondération par le trafic mensuel de chaque ligne.



© Claire Curry/STIF.

• Propreté

Les exigences ont été renforcées en matière de propreté. De nouvelles méthodes et grilles de mesures ont été instaurées afin de **mieux répondre aux attentes des voyageurs**.

Ainsi, à titre d'exemple, le nombre d'enquêtes dans les gares SNCF a été multiplié par deux. Concernant la RATP, le nombre d'items mesurés sur le métro et les RER A et B est passé de 33 à 42 et le nombre de mesures de 1 200 à 1 550 par mois.

Les indicateurs de propreté des gares/stations et des véhicules présentent des résultats insuffisants, au regard des attentes des voyageurs.

• Accessibilité

Les exigences en matière d'accessibilité ont été augmentées.

Un nouvel indicateur a été créé : la qualité de l'accostage des bus. Dans les précédents contrats, cet indicateur était intégré à l'indicateur plus global de service rendu par le conducteur.

Les contrats 2012-2015 distinguent les équipements de confort (escaliers mécaniques et ascenseurs) des équipements d'accessibilité. Les seconds sont référencés comme tels car présents dans les stations/gares déclarées accessibles dans le Schéma Directeur d'Accessibilité. La disponibilité de ces équipements est un point d'effort pour les opérateurs.



© Christophe Recoura/STIF - Gare de Houilles.



© Christophe Recoura/STIF - Station Opéra.

• Vente

Un indicateur spécifique existe pour la SNCF mesurant l'efficacité des lignes de contrôles automatiques. L'objectif est d'inciter à la fermeture des lignes de contrôle et de minimiser le nombre de failles : le voyageur ne doit pas pouvoir accéder à un train sans avoir à franchir ces dispositifs.

De manière générale, les résultats des indicateurs de vente sont satisfaisants.

L'offre

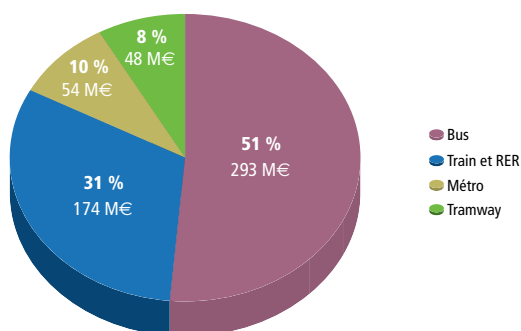
En 2012, le STIF a poursuivi sa politique d'amélioration des différentes lignes de transports en commun en partenariat avec les acteurs locaux. Depuis 2006, 569 millions d'euros ont été consacrés à l'offre supplémentaire sur les réseaux, dont 341 millions d'euros affectés au réseau bus et tramway. Tous les départements franciliens sont concernés par cette politique visant à améliorer le quotidien des voyageurs tout en s'inscrivant dans le développement de l'Île-de-France.



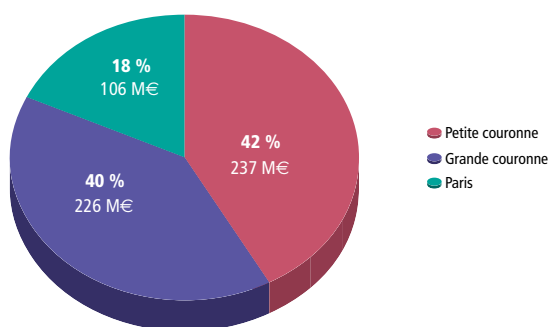
© Christophe Recoura/STIF - Bus RATP - Ligne 32.

1. Bilan 2006-2012

Entre 2006 et 2012, les renforcements d'offre sont répartis par mode de la façon suivante :



Entre 2006 et 2012, les renforcements d'offre sont répartis géographiquement de la façon suivante :



© Christophe Recoura/STIF - Gare routière d'Erment - Eaubonne.

2. Davantage de bus, une priorité

Le réseau bus, qui couvre plus de **300 millions de km par an à travers 1 442 lignes**, est régulièrement réorganisé ou amélioré afin d'accompagner l'évolution des besoins des voyageurs. Chaque jour **3,5 millions de déplacements se font en bus**, soit 42 % des déplacements en transports en commun. Créer de nouvelles lignes, augmenter le nombre de passages à certains moments de la journée ou de l'année, ou modifier leurs parcours, sont des exemples d'actions mises en place par le STIF à travers sa politique d'amélioration de l'offre bus. Elle s'applique le plus souvent à l'échelle des réseaux et porte sur des ajustements d'itinéraires voire sur des restructurations.

Différents transporteurs exploitent ces lignes qui se répartissent comme suit :

- **353** lignes pour la RATP (dont **31** Noctilien),
- **1 065** lignes dans le cadre des CT2 exploitées par des entreprises privées (VEOLIA Transdev, Keolis, RATP Dev...),
- **24** lignes pour la SNCF (dont **16** Noctilien).

En 2012, le STIF a donc poursuivi sa politique d'amélioration de l'offre bus dans toute la région Île-de-France. 122 lignes ont été renforcées dans l'ensemble des départements, portant ainsi le total à près de 1 000 lignes renforcées depuis 2006.

Les opérations mises en œuvre en 2012 représentent un montant d'engagement de près de **30 millions d'euros annuels** et concernent environ 200 lignes RATP et d'opérateurs privés. Entre 2006 et 2012, le STIF aura consacré 50 % de ses investissements à l'amélioration de l'offre bus.

Un réseau de bus restructuré pour accompagner les prolongements de lignes de tramways

La mise en service des prolongements des lignes de tramways T1 et T2 en fin d'année 2012, a entraîné une restructuration de l'offre bus dans les secteurs concernés. Près de 30 lignes de bus ont fait l'objet de modifications d'itinéraires et de renforcement de l'offre afin de faciliter les correspondances bus/tramways. Cette restructuration menée par le STIF, en étroite concertation avec les communes concernées, la RATP et TVO a permis d'offrir aux voyageurs un service encore mieux adapté à leurs déplacements.

Le réseau de bus du Val Maubuée

En janvier 2012, le réseau de bus desservant le Val Maubuée et la commune de Chelles est entré dans sa **première phase de restructuration et de renfort d'offre**.

Le STIF, en partenariat avec la RATP, le SAN du Val Maubuée et les collectivités territoriales, travaille depuis plusieurs années à la restructuration de la desserte en transport en commun de l'est parisien. La mise en œuvre de cette première phase de restructuration a permis de **renforcer les lignes existantes, d'améliorer les liaisons entre quartiers et de faciliter l'accès aux RER A et E**.

Les lignes de bus RATP 212, 213, 312 et 321 ont donc été restructurées et renforcées afin de faciliter le quotidien des voyageurs concernés et d'optimiser leur temps de transport.

■ Noctilien, une valeur sûre

Avec **47 lignes** qui sillonnent toute l'Île-de-France, Noctilien reste une valeur sûre dans la gamme des services proposés par le STIF. **En 2012, 5 lignes ont été renforcées** faisant ainsi circuler plus de bus le week-end et l'été en Île-de-France.

Ce service est utilisé en moyenne par 21 000 clients chaque nuit de la semaine, 35 000 le week-end et 42 000 lors des nuits festives. Près de **9,4 millions de voyageurs** ont bénéficié de ce service en 2012.



© Christophe Recoura/STIF, Noctilien SNCF

■ Les services réguliers locaux et les transports à la demande

En 2012, le STIF a délégué sa compétence à 33 collectivités ou groupements de collectivités pour l'organisation de 64 services locaux, dont 15 services de transports à la demande (TAD) et 49 services réguliers locaux (TAD).

La ligne Express Rungis – Yerres 24h/24, 7j/7

Depuis avril 2012, la ligne Express 191.100 desservant Rungis et Orly fonctionne 24h/24 et 7j/7. Cette ligne qui est utilisée par près de 3 500 voyageurs du Val d'Yerres et du Val de Seine, est également prolongée, avec trois nouveaux arrêts, de son terminus à Montgeron – Pavillon Flore jusqu'à la gare de Yerres (RER D).

Entièrement financé par le STIF, ce renfort d'offre est adapté aux horaires de travail spécifiques des salariés des pôles d'emplois de l'aéroport d'Orly, du marché de Rungis et de la zone d'activité de la Silic.

Filéo, 2 nouvelles lignes

Véritable service à la demande, Filéo permet de se rendre à l'aéroport Paris-CDG de nuit, en heures creuses et le week-end sur simple réservation du titre de transport. Depuis le 15 octobre 2012, deux nouvelles lignes sont en service, Filéo Aulnay et Filéo Villepinte, portant le **réseau à 8 lignes desservant 19 communes**.

Ces nouvelles lignes viennent compléter l'offre des lignes régulières 39 (Vert Galant – Roissy-pôle) et 43 (Sevran-Livry – Roissy-pôle) afin de permettre aux quartiers à forte densité de population d'avoir accès au pôle d'emplois de Roissy-CDG. Avec cette mise en place, ce sont près de 5 000 actifs complémentaires qui peuvent bénéficier du service Filéo.

Le STIF est le **principal financeur** de ce développement aux côtés de la collectivité Terres de France et d'Air France (à travers une participation financière de 3 ans).

Conçu, mis en place et financé principalement par le STIF, Filéo est exploité par Keolis dans le cadre d'un contrat de délégation de service public.



© Christophe Recoura/STIF, Bus Filéo

■ Les services spécifiques routiers PAM (Pour Aider à la Mobilité)

Le STIF coordonne et cofinance – avec la Région Île-de-France et les départements franciliens – ce réseau de transport à la demande, de porte à porte, dédié aux voyageurs handicapés et aux personnes âgées dépendantes.

En 2012, plus de **742 000 courses** ont été réalisées dont 292 000 dans Paris.

■ Les transports scolaires

Cette compétence, transférée au STIF depuis le 1^{er} juillet 2005, comprend :

- le financement d'un titre de transport scolaire spécifique utilisable sur les lignes régulières du réseau OPTILE : **44 000 cartes délivrées, avec 24,2 millions d'euros de participation STIF** pour l'année scolaire, ou sur le réseau RER et train : 580 cartes, avec 0,2 million d'euros de participation STIF pour l'année scolaire ;
- l'organisation et le financement pour le transport scolaire avec services spéciaux : **900 circuits, 47 000 élèves concernés chaque année**, majoritairement en grande couronne, avec 23,2 millions d'euros de participation STIF pour l'année scolaire ;
- le **remboursement à 100 % des frais de transport scolaire des élèves et étudiants handicapés** : 9 000 élèves et étudiants à la rentrée 2011/2012, avec une participation du STIF d'environ 62 millions d'euros.

3. L'extension du réseau tramway se poursuit

Le développement du réseau tramway s'est poursuivi en 2012 avec la **mise en service de trois prolongements de lignes** :

- le **T1** prolongé entre Saint-Denis et Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles,
- le **T2** prolongé entre La Défense et Pont de Bezons,
- le **T3** prolongé entre Porte d'Ivry et Porte de la Chapelle.

En 2013, deux nouvelles lignes seront mises en service :

- le **T5** entre Marché de Saint-Denis et Garges-Sarcelles,
- le **T7** entre Villejuif et Porte de l'Essonne (Athis-Mons).

En 2014, 8 lignes seront en service dans toute l'Île-de-France. Ce réseau tramway va permettre de se déplacer plus facilement et d'améliorer les correspondances bus, métro ou train.

Cette politique volontariste d'extension du réseau tramway est une illustration du développement des liaisons banlieue-banlieue voulu par le STIF afin de proposer une offre adaptée aux besoins des Franciliens.

4. Trains et métro toujours plus nombreux

Le réseau ferré, composé de 8 lignes de trains régionaux et de 5 lignes de RER, transporte environ **1 145 millions de voyageurs** par an dans toute l'Île-de-France. Les 14 lignes du métro enregistrent pour leur part une fréquentation annuelle de **1 506 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.



© Christophe Recoura/STIF. Tramway T3.

■ Le réseau métro

L'enjeu majeur du réseau métro consiste aujourd'hui à offrir une capacité maximale de transport, en faisant circuler le nombre de rames prévues. Cela nécessite de limiter au maximum les incidents et dysfonctionnements et d'obtenir de nouvelles marges d'exploitation. Le suivi de l'indicateur de performance aux heures de pointe, dans le cadre du contrat avec la RATP, est donc particulièrement important.

Les projets d'infrastructures donnent l'occasion d'améliorer l'offre et la qualité du service, ce qui fut le cas en 2012 pour les lignes suivantes :

- **La ligne 1 est entièrement automatisée depuis fin 2012.** Des portes façades ont été installées sur les quais tout le long de la ligne.
- **La ligne 12, avec la mise en service de sa nouvelle station à Front Populaire** en décembre 2012, marque la première étape de son prolongement jusqu'à Aubervilliers.
- **La ligne 4 a également été prolongée jusqu'à Mairie de Montrouge** en mars 2013.

Prolongement de la ligne 12

En décembre 2012, la ligne 12 du métro (Porte de la Chapelle – Mairie d'Issy) a été prolongée au Nord-Est avec la création d'une nouvelle station à Front Populaire, sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers.

Située dans un secteur d'activité en plein développement, cette nouvelle station s'inscrit dans le contexte d'amélioration des transports dans le nord-est parisien avec notamment le prolongement du tramway T3 de Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle, la modernisation du RER B, le futur Nouveau Grand Paris et les renforcements des lignes de bus.

15 000 voyageurs supplémentaires empruntent désormais la ligne 12, sa fréquence est de 2 min aux heures de pointe avec un service rallongé d'une heure en fin de soirée les vendredis, samedis et veilles de fêtes.

À l'horizon 2017, la ligne 12 poursuivra son prolongement jusqu'à Aubervilliers avec deux nouvelles stations.



© Christophe Recoura/STIF. Métro ligne 12 – Station Front Populaire.

■ Le réseau RER

En 2012, le STIF a poursuivi son programme d'amélioration de la régularité et de l'offre sur les lignes du réseau RER.

Dans le cadre des contrats avec la RATP et la SNCF, des mesures d'exploitation et d'investissement ont été prises pour répondre aux attentes des voyageurs.

RER A

En juin 2012, le Conseil du STIF a approuvé le contenu du Schéma Directeur du RER A, dont les objectifs portent sur :

- l'amélioration de la performance de la ligne, notamment sa régularité aux heures de pointe,
- l'amélioration de la gestion des situations perturbées,
- l'adaptation de l'offre de transport aux besoins des voyageurs,
- l'amélioration de la qualité de service dans les gares, les stations et les trains.

Le Schéma Directeur du RER A représente **630 millions d'euros d'investissements en infrastructures et 240 millions d'euros en matériel roulant**. Sa mise en œuvre a débuté dès 2012 pour les actions de court terme.

RER B

En février 2013, le **Conseil du STIF a approuvé les orientations du Schéma Directeur pour améliorer le fonctionnement de la partie sud de la ligne B**. L'adéquation de l'offre avec les besoins de déplacements fait partie des objectifs, avec l'amélioration de la performance de la ligne, et notamment sa régularité aux heures de pointe.

Les premières mesures portent sur :

- la création d'un Centre de commandement unique,
- l'adaptation d'un 3^e quai pour les voyageurs à Denfert-Rochereau,
- l'amélioration de l'information voyageurs.

Le Conseil du STIF a validé le contenu de l'offre qui sera mise en œuvre en septembre 2013 pour la mise en service du **projet de modernisation du RER B Nord +**.

Il a également décidé de renforcer en mars 2012 la qualité de l'offre le week-end par la mise en service de trains longs.

Le STIF a par ailleurs financé le transfert de 12 rames MI84 du RER A vers le RER B, afin d'améliorer la régularité de la ligne :

- 2 trains pour augmenter la réserve de maintenance,
- 10 trains pour des réserves aux terminus.



© Christophe Recoura/STIF. RER B rénové.

RER D

Le Conseil du STIF a décidé de **renforcer en 2 étapes la qualité de l'offre le week-end sur le RER D**, par la mise en service de trains longs.

Dès avril 2012, les trains les plus chargés (8 allers-retours le samedi, 5 allers-retours le dimanche) ont été renforcés. En décembre 2012, ce sont 52 allers-retours supplémentaires en trains longs le samedi et 26 le dimanche.

■ Le réseau train

L'offre du réseau train correspond aujourd'hui aux limites de capacité aux heures de pointe. En 2012, seules deux lignes (N et U) ont atteint les objectifs prévus dans les contrats. 4 lignes sur 8 ont néanmoins progressé significativement en termes de régularité. Le suivi des indicateurs de performance est donc particulièrement important dans ce contexte.



© Christophe Recoura/STIF. Ligne N du Transilien.

5. T Zen

Après la mise en service du T Zen 1 en juillet 2011, ce nouveau concept de transport imaginé et conçu par le STIF, a poursuivi son développement avec des nouveaux projets de lignes en 2012 :

T Zen 2 : le projet de ligne T Zen 2, de Carré Sénart à Lieusaint (77) à la gare RER de Melun (77), se poursuit.

En juillet 2012, le Conseil du STIF a approuvé le bilan de la concertation et confirmé la poursuite du projet. L'enquête publique et les études d'avant-projet auront lieu en 2013.

T Zen 3 : de Porte de Pantin à Paris (75) à la station T4 de Gargan (94).

T Zen 4 : le projet de ligne T Zen 4, de Viry-Châtillon (91) à la gare de Corbeil-Essonnes (91), a été accueilli favorablement par le public lors de la concertation organisée du 17 octobre au 2 décembre 2011. En 2012, le STIF a validé le bilan de cette concertation et confirmé la poursuite du projet. L'enquête publique aura lieu en 2014.

T Zen 5 : de Bibliothèque François Mitterrand (75) à Les Ardoines (94). Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales a été approuvé en 2013. La concertation aura lieu en 2013.



© Christophe Recoura/STIF. T Zen 1 Sénart – Corbeil.

T Zen 1 : une image très positive parmi les voyageurs

- 82 % d'entre eux jugent qu'elle fait gagner beaucoup de temps.
 - Ils ont une attitude très favorable et sont 85 % à préférer T Zen à une ligne de bus.
 - Les principaux éléments qui expliquent la satisfaction de voyageurs sont la rapidité, la ponctualité, la propreté et le confort des véhicules et, de manière plus globale, la qualité de service offerte.
 - L'information en temps réel aux points d'arrêt est jugée comme devant être optimisée.
- La qualité mais également la comparaison avec d'autres modes sont favorables au T Zen avec un plébiscite des voyageurs pour ce mode de transport.

6. Évolution du trafic en 2012

Évolution du trafic par mode en millions de voyages				
		2011	2012	Évolution 2011/2012
RER et train	SNCF (dont T4)	698	713	2,15 %
	RATP	469	477	1,71 %
	Total RER et train	1 167	1 190	1,97 %
Métro RATP		1 524	1 541	1,12 %
Total modes ferrés		2 691	2 731	1,49 %
Tramway (T1, T2, T3, T4)		114	114	0,00 %
Bus Paris RATP (Noctilien et PC inclus)		360	335	- 6,94 %
Bus banlieue	RATP	641	627	- 2,18 %
	OPTILE + TRA	331*	325**	- 1,81 %
	Total bus banlieue	972	952	- 2,05 %
Total réseaux de surface		1 446	1 401	- 3,11 %
Total tous modes***		4 137	4 132	- 0,12 %

* Total trafic périmètre STIF. **Méthode de dénombrement révisée ; pour comparaison, les données des années antérieures doivent être redressées d'un coefficient de 0,93. *** Estimation pour 2012.

La modernisation

En 2012, le vaste programme de modernisation du matériel roulant francilien s'est poursuivi.

Parmi les avancées les plus importantes figurent les rames de RER, métro et tramway.

1. Le bus poursuit sa route

Dans le cadre du plan quadriennal d'investissement (PQI), le **STIF a passé une convention de financement en 2012 s'élevant à 56 millions d'euros** pour un total d'investissement effectué par la RATP de 94 millions d'euros, représentant un total de 408 bus dont 353 autobus en renouvellement du matériel et 55 autobus au titre de l'extension des réseaux et du développement de l'offre.

Concernant les entreprises d'OPTILE, le parc total utilisé pour les lignes régulières est de **4 622 véhicules à fin 2012**. Le développement du parc CT2 sur l'année 2012 est de l'ordre de + 1,3 % soit 62 véhicules supplémentaires.

Un comité de pilotage est chargé de proposer au Conseil du STIF **un plan de renouvellement accéléré des bus** avec un type de motorisation le plus neutre possible en termes d'environnement et de santé publique.

La nouvelle gouvernance des matériels roulants

Le STIF est désormais propriétaire de la totalité des matériels roulants franciliens exploités par les transporteurs et, à ce titre, définit les rôles de chacun, concernant l'identification des besoins d'investissements sur le matériel roulant et le pilotage des opérations prépondérantes dans son budget d'investissement.



© Christophe Recoura/STIF - Bus RATP.

Plus de 400 bus neufs mis en service

En juin 2012, le Conseil du STIF a approuvé une convention de financement pour l'achat de 408 bus RATP, soit un renouvellement d'environ 10 % du parc de la RATP.

Ces acquisitions ont permis d'assurer la restructuration du réseau bus, notamment à l'occasion de l'arrivée du T2 à Pont de Bezons.

Les bus standard ont été remplacés par des bus articulés sur certaines lignes, afin d'accroître les capacités d'accueil et proposer un meilleur confort aux voyageurs, en particulier aux heures de pointe. Ces nouveaux bus sont facilement reconnaissables grâce à leur habillage qui intègre les éléments visuels du réseau régional (la couleur vif-argent et la liane symbolisant le réseau francilien et plaçant le voyageur au cœur des transports).

2. Les nouveaux tramways d'Île-de-France

En 2012, les mises en service des prolongements du T2 et du T3 ont nécessité respectivement 18 rames Citadis 302 (exploitées en unité multiple) et 25 rames Citadis 402. Pour le T5, les dernières des 15 rames prévues seront livrées à l'été 2013.

Les livraisons des 28 rames du T6 s'échelonneront entre 2013 et 2014. Le matériel roulant du T7, constitué de 19 rames Citadis 302, sera livré en 2013. La livraison des 20 rames du T8 (identiques au T7) débutera au printemps 2014.

Ces nouveaux tramways spacieux et très lumineux sont entièrement accessibles. Ils bénéficient également des meilleurs équipements en termes d'information voyageurs et de confort (climatisation, vidéoprotection).

3. Métro, des attentes plus élevées

Une nouvelle gouvernance des investissements entre le STIF et la RATP a été mise en place dans le cadre du nouveau contexte législatif régissant les relations STIF/RATP : elle figure désormais dans les nouveaux contrats entre le STIF et la RATP.



© Christophe Recoura/STIF - Tramway T5.

Le STIF a par ailleurs décidé d'engager une véritable réflexion stratégique d'ensemble en lien avec la RATP, qui se traduit par un **Schéma Directeur du matériel métro**, définissant les futurs matériels et la planification des investissements nécessaires au développement du réseau. L'ensemble du Schéma Directeur sera présenté au Conseil du STIF en 2013.

En février 2012, le Conseil du STIF a approuvé les fonctionnalités d'un **nouveau matériel métro à roulement pneumatique**, qui aura vocation à être déployé sur la ligne 14 pour permettre un accroissement de capacité de la ligne (passage de 6 à 8 voitures pour chaque train). Le Schéma Directeur a permis d'identifier les besoins éventuels sur d'autres lignes, qui pourraient être couverts par le même marché.

La RATP, en charge de cette acquisition, devra s'articuler avec la Société du Grand Paris, qui est en charge de l'acquisition des matériels roulants du réseau du Grand Paris.

En 2012, ce sont au total 125 rames de métro plus confortables qui ont été déployées sur le réseau.

Ligne 1

En 2012, la ligne 1 a poursuivi son automatisation avec la généralisation progressive des nouvelles rames MP05. **49 rames automatiques circulent sur cette ligne**, la plus ancienne et la plus fréquentée du métro (725 000 voyageurs par jour).

Ligne 4

52 rames MP89 de la ligne 1 ont été réaffectées sur la ligne 4, en remplacement des rames MP59, pour un plus grand confort et une plus grande régularité de la ligne.

Lignes 2, 5 et 9

Après la ligne 2, le déploiement des rames neuves MF01 s'est poursuivi en 2012 sur la ligne 5 et s'est achevé au premier trimestre 2013. En 2013, elles circuleront également sur la ligne 9. Le coût de l'investissement est de **330 millions d'euros**, financé à 50 % par subvention du STIF.

Ligne 13

Le parc est désormais composé uniquement de **rames rinnovées**.



© Christophe Recoura/STIF. RER C rinnové.

4. Les trains et RER, 100 % neufs, récents ou rinnovés

Le programme de modernisation des trains d'Île-de-France prévoit que tous les trains soient neufs, récents ou rinnovés à l'horizon 2016.

Ces projets sont déjà engagés pour un montant de près de 4 milliards d'euros, subventionnés à hauteur de 50 % par le STIF pour la plupart d'entre eux.

En 2012, 130 trains et RER neufs ou rinnovés ont été mis en service pour améliorer la qualité de service proposée aux voyageurs. Depuis 2006, 350 rames nouvelles circulent sur le réseau, soit quasiment un tiers du parc des trains et RER d'Île-de-France.

RER A

Les nouvelles rames MI09, qui offrent 50 % de places supplémentaires par rapport aux MI84 qu'elles remplacent, sont progressivement mises en service. **38 rames nouvelles circulent sur la ligne depuis début 2013**. Jusqu'en 2014, une première tranche de 60 rames MI09 remplacera le matériel MI84. La livraison d'une seconde tranche de 70 rames est prévue entre 2014 et 2017 pour une exploitation de toute la ligne avec un matériel à deux niveaux. Le coût de l'investissement financé directement par le STIF est de 650 millions d'euros.

RER B

117 rames MI79 du RER B seront rinnovées pour un montant d'environ 300 millions d'euros, financé directement à 50 % par subvention du STIF. 35 rames rinnovées circulent sur la ligne depuis début 2013.

RER C

120 rames du RER C seront rinnovées pour un montant d'environ 120 millions d'euros, financé directement à 50 % par subvention du STIF. La première rame arborant le nouveau design spécifique à la ligne du RER C, choisi par les voyageurs, a été inaugurée en septembre 2012.



© Christophe Recoura/STIF. Métro ligne 5 – Station Pablo-Picasso.

RER D

124 rames du RER D seront rénovées pour un montant d'environ 130 millions d'euros, financé directement à 50 % par subvention du STIF. 90 rames rénovées circulent sur la ligne depuis début 2013.

En 2012, le programme d'équipement des rames en système anti-enrayage s'est poursuivi avec 22 rames supplémentaires équipées.

En décembre 2012, le Conseil du STIF a décidé l'acquisition, l'adaptation et la rénovation de 6 rames automotrices (ZN2) à deux niveaux circulant en Région Nord – Pas-de-Calais. Cet investissement de 16,5 millions d'euros sera financé à 50 % par le STIF.

RER E

Le STIF a approuvé les fonctionnalités d'un nouveau matériel RER qui sera notamment déployé sur le RER E à l'occasion de son prolongement à l'ouest à l'horizon 2020.

Les caractéristiques de ce futur matériel concernent sa fiabilité, la qualité des services proposés à bord du véhicule, son empreinte environnementale, son design et sa livrée.

■ Trains

Le réseau Est

Depuis le 4 juillet 2011, la desserte entre Esbly et Crécy-la-Chapelle, sur la ligne de train P, est assurée par le **nouveau matériel tram-train Avanto**. En remplacement d'anciens trains des années 1970, les rames Avanto offrent de nombreux avantages : elles sont lumineuses, modernes et confortables avec 80 places assises et facilement accessibles.

Elles sont également équipées de **systèmes embarqués de vidéoprotection et d'information voyageurs**.



© Christophe Recoura/STIF.
Ligne P du Transilien en gare d'Esbly.



© Emmanuel Fradin/STIF - Francilien.

Le réseau Nord-Ouest

82 rames Francilien circulent désormais sur le réseau Nord-Ouest, avec une vigilance forte du STIF pour que leur fiabilité permette un service satisfaisant pour les voyageurs et notamment une régularité améliorée. Sur ce seul réseau, l'investissement correspond à environ **1 milliard d'euros**, financé directement à 50 % par une subvention du STIF.

Les réseaux Est et Saint-Lazare

Le programme de déploiement du Francilien se poursuit en 2013 sur les réseaux Est et Saint-Lazare avec un investissement d'un montant similaire.

Sur le **réseau Est** (ligne P), la première rame a été inaugurée le 27 février 2013.

Sur le **réseau Saint-Lazare**, la première rame devrait circuler d'ici l'été 2013.

Les réseaux Est, Sud-Est et La Verrière – La Défense

La rénovation de 60 rames circulant sur ces réseaux se poursuit. Elle consiste en la mise en place de nouveaux sièges, d'une nouvelle décoration intérieure et d'une nouvelle livrée extérieure, en l'installation d'un système d'information voyageurs embarqué et de vidéoprotection, pour un montant d'environ 60 millions d'euros financé directement à 50 % par subvention du STIF. 55 rames circulent sur ces réseaux, avec l'achèvement de la rénovation sur les réseaux Est et Sud-Est.

Les services

En 2012, le STIF a poursuivi la mise en accessibilité des réseaux, conformément à la programmation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). Le STIF a également continué à privilégier l'information voyageurs et la sécurité à travers sa politique de présence humaine dans les réseaux.

1. Accessibilité : un réseau toujours plus accessible à tous

■ Le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité)

La mise en accessibilité des réseaux de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est une priorité dans tous les travaux d'infrastructures décidés, pilotés et financés par le STIF, ou dans le choix du matériel roulant qu'il est amené à effectuer.

Confiée au STIF dans le cadre de la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (2005), l'élaboration du SDA fixe les mesures à mettre en œuvre pour **rendre les transports en commun accessibles aux personnes à mobilité réduite**. Les aménagements physiques programmés permettent l'accessibilité des réseaux aux usagers en fauteuil roulant (UFR) ainsi qu'à toutes les personnes éprouvant des difficultés pour se déplacer. Ils sont complétés par le **déploiement de services spécifiques destinés aux autres types de handicap, sensoriels ou cognitifs**.

Ce programme ambitieux constitue un engagement fort pour le STIF qui a associé ses partenaires (transporteurs, maîtres d'ouvrages, associations...) à la démarche. Le dispositif opérationnel sur lequel s'appuie le SDA définit 7 priorités, parmi lesquelles :

- garantir l'accessibilité du réseau routier dans les meilleurs délais,
- assurer une prestation de service et d'information complète et cohérente,
- renforcer l'accessibilité à l'information voyageurs,
- s'engager sur un rythme ambitieux de mise en accessibilité des gares...



© Claire Curt/STIF. Gare du Nord.



© Christophe Recourat/STIF. Gare Paris Nord Banlieue.

L'accessibilité du réseau bus

Depuis février 2010, **l'ensemble des 69 lignes du réseau bus parisien est accessible aux UFR**. L'objectif d'ici à 2015 est d'arriver à 285 lignes et 11 000 points d'arrêt en petite couronne, 500 lignes et 12 000 points d'arrêt en grande couronne.

Le STIF finance à hauteur de 300 euros par point d'arrêt les études de diagnostic et d'aménagement et à hauteur de 75 % du montant total des travaux. Une ligne urbaine exploitée par bus est déclarée accessible dès lors que 70 % de ses points d'arrêt sont conformes aux normes d'accessibilité.

L'accessibilité des gares

La mise en accessibilité signifie un accès complet des PMR des abords de la gare jusqu'au train. Cela passe par l'aménagement d'ascenseurs, le rehaussement de quais, une largeur minimale de cheminement, le réaménagement des guichets et l'accès direct à la gare.

Un réseau de référence de 266 gares, dont 207 gares RFF/SNCF et 59 RATP, a été établi en 2008, à partir de la norme européenne STI (gares de plus de 2 500 voyageurs/jour). Ces gares desservent plus de 90 % du trafic voyageur actuel. **En 2012, 112 gares de ce réseau de référence sont accessibles**, 154 restent à rendre accessibles.

Une convention de financement

La convention de financement d'une 1^{re} tranche de 105 projets pour 470 millions d'euros fixe les obligations réciproques des financeurs (STIF et Région) et maîtres d'ouvrages (RFF et SNCF) liés à la mise en place des financements :

- **444 millions d'euros** pour la réalisation de travaux dans 30 gares,
- **75 millions d'euros** pour de nouvelles études de conception détaillées dans 75 gares.

Le 4 mars 2011, le STIF signait avec la Caisse des dépôts un contrat de financement sur fonds d'épargne d'un montant de 130 millions d'euros pour la mise en accessibilité des gares du réseau ferré, sur la période 2011-2015.

Des services en accompagnement

Cette mise en accessibilité des gares s'accompagne d'un développement des services, notamment :

- **le renforcement de l'assistance en gare**, avec l'équipement d'annonces sonores et visuelles dans 100 % des stations de métro, 85 % des gares du réseau trains et RER et 60 % des arrêts desservis par des bus équipés, d'ici 2015,
- **la création d'une centrale de mobilité** offrant un service unifié d'information, de réservation et d'assistance aux PMR.

Service expérimental

Depuis octobre 2012, le STIF et la SNCF ont lancé un service offrant aux personnes en fauteuil roulant la possibilité d'effectuer un trajet en train ou en RER depuis n'importe quelle gare du réseau SNCF d'Île-de-France. L'organisation est confiée à la SNCF et les réservations sont assurées par la centrale Accès Plus Transilien.

Pour les personnes en fauteuil roulant dont la gare de départ, d'arrivée ou de correspondance n'est pas accessible, un transporteur spécialisé équipé d'un véhicule adapté les prendra en charge.

Si la gare de départ n'est pas accessible, elles seront déposées à la gare accessible ou la ligne de bus la plus pratique.

Si la gare de destination n'est pas accessible, elles seront prises en charge à la gare accessible la plus proche.

D'autres services dédiés

Dans le cadre de sa mission de service public, le STIF agit également en faveur de l'accessibilité avec :

- **le transport des élèves et étudiants handicapés**, en remboursant depuis le 1^{er} juillet 2005 les frais de transport « domicile-école ou université » à ceux qui ne peuvent utiliser les transports en commun du fait de leur handicap. **9 000 élèves et étudiants** ont bénéficié de ce service à la rentrée 2011/2012, avec une participation du STIF de **62 millions d'euros**.
- **Infomobi**, service d'informations spécialisées pour voyageurs à mobilité réduite, créé en 2003 par le STIF et la Région Île-de-France, consultable par téléphone (09 70 81 83 85) ou sur internet (infomobi.com) tous les jours de l'année. Le site a fait l'objet d'une modernisation pour offrir un meilleur service aux voyageurs. La nouvelle version propose une nouvelle ergonomie, de nouvelles fonctionnalités ainsi qu'une accessibilité numérique conforme aux standards du Web. Le numéro de téléphone pour joindre la plateforme des téléconseillers est passé d'un numéro Azur pouvant être surtaxé, à un numéro Cristal, sans aucun surcoût quel que soit l'opérateur.

Pour répondre aux besoins spécifiques, un plan pour les utilisateurs de fauteuil roulant et un plan pour les personnes malvoyantes sont consultables et téléchargeables sur le site infomobi.com. Le plan pour les utilisateurs de fauteuil roulant décrit le niveau et les modalités d'accessibilité de chaque gare. Ces plans sont disponibles dans la plupart des gares et stations d'Île-de-France et envoyés gratuitement par courrier sur simple demande auprès du service Infomobi.

2. L'information voyageurs

Pour permettre aux transporteurs de développer une information voyageurs cohérente, lisible, simple et accessible à tous sur l'ensemble des réseaux, **le STIF définit, finance et contrôle l'information voyageurs en Île-de-France**.

Le STIF finance ainsi à 100 % les équipements d'information voyageurs aux transporteurs via les contrats ou par voie de subvention, sous réserve qu'ils soient conformes aux orientations du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs.

■ Déploiement de l'information en temps réel sur les réseaux

Pour le réseau SNCF, le système INFOGARE, qui fournit aux voyageurs l'information en temps réel sur le passage des prochains trains, équipera prochainement l'ensemble des gares franciliennes.

Suite au vote du Conseil du STIF en décembre 2011, pour le financement du projet de déploiement de 200 écrans d'information voyageurs dans 53 gares SNCF supplémentaires de grande couronne considérées comme « bout de ligne », l'ensemble des gares franciliennes du réseau SNCF sera équipé. Entièrement financé par le STIF, le projet d'un montant de 6,7 millions d'euros a débuté au second semestre 2012.

Le Conseil du STIF du 10 octobre 2012 a également voté une enveloppe de 26 millions d'euros sur la période 2012-2016, pour Infogare sur les lignes C, D, H, J, L, N et P. Ce projet permettra de déployer environ 2 000 écrans nouvelle génération dans les gares exploitées par la SNCF.

Diffusées en temps réel, les informations transmises aux voyageurs seront nettement améliorées. À quai, les écrans d'information dynamique indiqueront le type du prochain train, sa desserte complète, le temps d'attente, son code mission, sa composition et l'heure. Aux accès des gares, les prochains trains seront indiqués, ainsi que leurs heures de passage, les stations desservies, la voie et les perturbations éventuelles de la ligne ou des réseaux en correspondance.

En complément, le Conseil du STIF a voté l'expérimentation d'écrans en gare pour informer les voyageurs sur les correspondances avec les autres modes de transports.



Ces projets répondent aux objectifs du Schéma Directeur d'Information Voyageurs du STIF, notamment :

- systématiser l'information aux voyageurs en cas de perturbation, précisant l'ampleur de l'événement, ses conséquences, et proposant des alternatives,
- tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones ou périodes d'offre peu denses,
- construire la continuité de service dans les pôles d'échanges tout en améliorant les correspondances entre réseaux structurants et réseaux de rabattement.

CONTRATS

Le contrat avec la SNCF 2012-2015 a donné l'occasion au Conseil du STIF de voter le 13 décembre 2012 :

- le déploiement du **Système d'Information Voyageurs Embarqué** dans 304 rames Z2N Confort VS des lignes C, D, P, R et U (dont 6 rames Z92050 Nord – Pas-de-Calais), dans 54 rames Z20900 de la ligne C et dans 38 rames VB2N de la ligne N pour un coût total de 5,229 millions d'euros H.T.,
- des évolutions significatives des logiciels Infogare (écrans) et MODAN (Module d'annonces sonores).

Ce contrat permettra également en 2013 de subventionner des programmes destinés à améliorer les équipements embarqués, à la fois en sonorisation et en informations visuelles, mais aussi un ensemble d'équipements permettant d'améliorer la gestion de l'information voyageurs en situation perturbée.

Pour le réseau RATP, le système SIEL (Système d'Information En Ligne) fournit aux voyageurs le temps d'attente des prochains véhicules. Toutes les lignes de métro sont équipées du dispositif visuel et sonore sur les quais.

282 lignes de bus sont équipées du dispositif visuel au point d'arrêt grâce à 6 500 bornes d'information installées aux principaux points d'arrêt. Pour pallier l'absence de ces bornes à certains points d'arrêt, des flashes codes ont été déployés sur la totalité des lignes de bus et tramway et permettent d'obtenir les informations de prochains passages.



© Christophe Recoura/STIF, Station Europe.



© Christophe Recoura/STIF, Station Pont de Sévres.

Annonce du prochain arrêt dans les véhicules

En ce qui concerne les véhicules, l'ensemble des bus est équipé d'un système qui permet d'annoncer par voie sonore le prochain arrêt, la destination et le temps de parcours.

Le doublement de cette annonce par voie visuelle est déjà effectif dans 3 500 bus et se fera progressivement dans l'ensemble de la flotte au fur et à mesure du renouvellement des matériels dont l'achèvement est prévu en 2015. Pour le métro et le RER, le déploiement de ces fonctionnalités se fait au rythme des renouvellements de matériels.

Sur les réseaux CT2, le Conseil du STIF a voté au cours de l'année 2012 divers programmes concernant les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs.

Des subventions pour un montant de 5,5 millions d'euros ont été accordées aux transporteurs afin de déployer ces systèmes, qui permettront de diffuser une information visuelle et sonore en temps réel, tout en améliorant les conditions de voyage lors des situations perturbées.

L'année 2013 aura la forte ambition de subventionner de grandes vagues de programmes SAEIV déjà en cours d'étude.

3. Vianavigo s'enrichit de nouvelles fonctionnalités

Après l'ouverture en décembre 2011 de vianavigo.com, site de recherche d'itinéraires pour l'ensemble des transports en commun en Île-de-France, **le STIF a lancé début 2012 les applications smartphone, la version web mobile et un module de recherche, téléchargeable pour tous types de sites.**

En parallèle de ces nouveaux services, des fonctions innovantes ont été intégrées : recherche instantanée de tous les transports disponibles à proximité, carte interactive et offre complète de tous les modes et de tous les transporteurs en Île-de-France.

En octobre 2012, est sortie la deuxième version de l'application mobile avec pour nouveauté la géolocalisation avec les nouvelles fonctions « Autour de moi » et « Autour d'un lieu », les fiches horaires des 1 450 lignes de bus d'Île-de-France et la personnalisation de l'application (sauvegarde de la feuille de route pour un accès même hors connexion, avertissement par alarme de l'heure de départ, personnalisation de l'itinéraire...).

Application concrète des orientations majeures du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs, **Vianavigo s'inscrit dans une véritable démarche de mise à disposition d'une information complète et précise aux voyageurs.**



4. La sécurité, des équipements et des hommes

La mise en œuvre des programmes d'équipement en vidéo-protection votés les années précédentes s'est poursuivie.

Sur le réseau RATP, l'installation de vidéo-protection (enregistrement et direct), d'alarmes et d'interphones est achevée sur le réseau. Le parc de bus est entièrement équipé en radiolocalisation. L'équipement en vidéo-protection est également achevé, à de rares exceptions près.

En outre, de nombreuses actions de prévention ont été réalisées : prévention civique et citoyenne, contribution à la cohésion sociale ou encore apprentissage des valeurs de partage et de solidarité à travers le sport.

Sur le réseau SNCF, l'opération sécurité est financée dans le cadre d'une convention de financement conclue entre le STIF, la Région Île-de-France et RFF, chacun prenant à sa charge 1/3 du coût de l'opération. Elle a permis la généralisation de la vidéo-protection dans 235 gares SNCF d'Île-de-France, avec plus de 5 600 caméras. La totalité des gares devrait être équipée d'ici à fin 2013.

L'équipement en vidéo-protection du matériel roulant est effectué dans le cadre des rénovations et renouvellements du parc, ce qui représente plus de 3 000 caméras embarquées.

Ce programme représente pour le STIF et la SNCF un investissement de 26,65 millions d'euros chacun.

La politique de sûreté repose également sur des moyens humains, financés par le STIF par le biais du contrat : 720 agents SUGE Transilien présents dans les trains, dans les gares et sur les quais, 1 000 contrôleurs, 50 opérateurs dans les Centres Opérationnels d'Assistance et de Sûreté Transilien (COAST), 1 200 agents de gardiennage et 126 agents de médiation présents sur les RER A, B et D, ainsi que sur les lignes J et H.

En 2012, cela représente un coût de 52 millions d'euros pour la SUGE, 30 millions d'euros pour le gardiennage, 4 millions d'euros pour la médiation et 2 millions d'euros pour les COAST.

Sur les réseaux gérés par les entreprises privées d'OPTILE, plus du tiers du parc de véhicules est équipé de systèmes de radiolocalisation et de vidéo-protection embarqués.

Afin de compléter cet équipement, le programme de 6,7 millions d'euros voté en 2010 par le STIF est toujours en cours de déploiement et devrait être achevé en 2014. Ces politiques d'investissement sont complétées par des actions menées localement sur les réseaux : formation des contrôleurs et des chauffeurs, interventions en milieu scolaire ou auprès de publics spécifiques, ou professionnalisation des équipes présentes sur le terrain.



© Christophe Recoura/STIF. Métro ligne 14 - Station Saint-Lazare.

Moderniser, simplifier, adapter

La tarification

L'année aura été marquée par la mise en œuvre du dézouage pour les forfaits Navigo et Solidarité Transport pendant les week-ends et jours fériés. 2012 aura également vu des avancées dans la modernisation des titres de transport avec la délivrance des premiers forfaits Améthyste sur carte Navigo et la préparation d'un dossier d'orientation sur la modernisation de l'infrastructure billettique par la mise en place des Unités Transport.



© Claire CURSTIF, Station Gare du Nord.

■ Les recettes en 2012

Les recettes ont **progressé en volume de 1,4 %**. Dans un contexte économique difficile, les recettes tarifaires ont été dynamiques avec en particulier une **forte évolution des forfaits Navigo** (+ 2,3 % en volume).

■ Les décisions tarifaires en 2012

Le STIF a augmenté les tarifs de 1,5 % au 1^{er} janvier 2012. Cette décision répercutait l'augmentation de 5,5 à 7 % du taux de TVA applicable aux transports collectifs.

Depuis le 1^{er} septembre 2012, les utilisateurs de forfaits Navigo Mois, Annuel et Solidarité Transport Mois bénéficient du dézouage (possibilité de circuler sur toute la région quelles que soient les zones de validité de son forfait) pendant les week-ends et jours fériés.

Cette mesure encourage l'utilisation des transports en commun au-delà des seuls déplacements domicile-travail (courses, loisirs, sorties). **Chaque week-end, environ 90 000 personnes profitent du dézouage** avec une pointe au-delà de 100 000 sur les deux week-ends précédant les fêtes de fin d'année. Un cinquième des abonnés a profité du dézouage au moins une fois au cours du dernier trimestre 2012.

■ Programme d'études sur les perspectives d'une réforme tarifaire

Des études ont été menées en 2012 sur les perspectives d'évolutions tarifaires. Elles ont notamment abouti à la rédaction d'un dossier d'orientation sur la mise en place d'un porte-monnaie électronique dédié au transport, les « Unités Transport ».

■ La modernisation des titres Améthyste

Les titres Améthyste « historiques » (Carte Améthyste Gratuité, Carte Émeraude et Carte Rubis) sont voués à disparaître pour céder la place aux nouveaux forfaits Améthyste qui, à l'instar des forfaits Navigo, seront **totale-ment intermodaux et présenteront les avantages pratiques des titres chargés sur passe-télébillettique**.

Après approbation en février 2011 par le STIF de la convention sur la gestion et la délivrance des forfaits Améthyste, les travaux de mise en œuvre se sont poursuivis avec les départements et les transporteurs.

Le STIF a fixé les tarifs des nouveaux forfaits Améthyste en juin 2012. **Les premiers forfaits Améthyste ont été délivrés en décembre 2012 et le déploiement sur l'ensemble de la région se poursuivra au cours de l'année 2013.**



Campagne sur le dézouage des forfaits Navigo

La mobilité

Le développement de l'urbanisme, l'évolution des modes de vie ou encore le vieillissement de la population, sont autant de paramètres qui influent sur la mobilité.

Comment faire face à l'augmentation des déplacements tout en réduisant leur impact environnemental ?

Face à ce défi, le STIF, porteur de solutions efficaces comme l'intermodalité ou le développement des modes actifs (marche et vélo), impulse une dynamique de changement dans une perspective de développement durable.

1. Des gares franciliennes en mutation vers de véritables pôles d'échanges

Points d'entrée sur les réseaux ferrés empruntés quotidiennement pour **plus de 4,2 millions de voyages**, 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. Le STIF participe à plusieurs titres à l'organisation et à **l'amélioration de l'intermodalité** dans les gares. Il définit le niveau de service, **élabore des Schémas Directeurs opérationnels** (Parcs Relais, gares routières, stationnements vélos, mise en accessibilité PMR...), **pilote les projets de restructuration de pôles importants et finance à hauteur de 75 % les projets des maîtres d'ouvrages.**

En 2012, le Conseil du STIF **a poursuivi l'effort continu engagé depuis 2006 avec les maîtres d'ouvrages sur les politiques d'amélioration de l'intermodalité :**

- une quinzaine de gares a été équipée d'espaces collectifs pour le stationnement vélo « Véligo », accessibles par abonnement annuel et par la carte Navigo,
- deux nouvelles gares SNCF ont été rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite (La Courneuve – Aubervilliers sur le RER B et Bouffémont-Moisselles sur la ligne H),
- cinquante gares SNCF de grande couronne ont vu leurs mobiliers sur quais rénovés (sur les lignes C, J, P, R), 7 gares ont bénéficié d'une rénovation.



© Christophe Recoura/STIF. Gare d'Évry – Courcouronnes.

De nouveaux investissements ont été financés par le STIF :

- **Pour la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) :**
 - plus de 6 millions d'euros ont été financés pour la mise en accessibilité PMR de 514 points d'arrêt bus,
 - près de 24 millions d'euros pour les études préliminaires de mise en accessibilité PMR des 143 gares SNCF/RF.
- **Pour de nouveaux aménagements dans les pôles d'échanges :**
 - Parcs Relais (La-Ferté-sous-Jouarre, Le Raincy-Villemomble-Montfermeil, Bondy),
 - gares routières (Saint-Quentin-en-Yvelines, Houilles – Carrières-sur-Seine, Rueil-Malmaison),
 - espaces Véligo (T2 Pont de Bezons, Cergy-Préfecture, Rambouillet, Rueil Malmaison...),
 - équipements pour améliorer l'aménagement des voiries d'accès aux gares sur voirie (Torcy, Noisiel, Versailles-Chantiers, Le Blanc-Mesnil, La Courneuve-Aubervilliers, Cergy-Saint-Christophe, Persan-Beaumont...),
 - aménagements pour favoriser la circulation des bus, sur des lignes Mobiliens notamment (aménagement de l'avenue Le Foll à Villeneuve-le-Roi – axe Mobilien Athis Cars, aménagement de l'axe Mobilien 31 à Paris, réaménagement du boulevard d'Écancourt à Jouy-le-Moutier (95), aménagement de voirie et de points d'arrêt bus pour l'axe Mobilien 187...).

Le STIF a ainsi consacré plus de 44,5 millions d'euros à l'aménagement des pôles d'échanges et 16 millions d'euros à l'aménagement des voiries pour les bus (points d'arrêt et circulation), tout en programmant avec les maîtres d'ouvrages de nouveaux investissements de modernisation des gares dans le cadre des différents Schémas Directeurs.

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

L'élaboration du nouveau PDUIF a été menée par le STIF dans une perspective de développement et de mobilité durable dans le cadre d'une démarche fédérative rassemblant l'ensemble des acteurs et décideurs des transports franciliens.

Présenté au Conseil du STIF le 9 février 2011, le projet de PDUIF révisé a ensuite été transmis à la Région Île-de-France qui l'a arrêté le 16 février 2012.

Au cours de l'année 2012, le PDUIF a été soumis à l'avis des collectivités : leur mobilisation a été forte et les quelque 300 avis reçus sont représentatifs de la diversité du territoire.

Après l'enquête publique au printemps 2013 et le recueil de l'avis de l'État, le nouveau PDUIF pourra être approuvé définitivement par la Région Île-de-France début 2014.

■ Mobilisation de tous les acteurs de la mise en œuvre du PDUIF

En Île-de-France, les acteurs de la mobilité sont multiples par leur nature institutionnelle et leur domaine d'intervention. La mise en œuvre du PDUIF nécessite la mobilisation de tous et c'est pourquoi le STIF a initié en 2012 différents outils de pilotage et d'animation de ce réseau d'acteurs.

Les premières Assises de la Mobilité en Île-de-France se sont tenues le 17 janvier 2013 et ont réuni plus de 300 acteurs franciliens autour d'ateliers thématiques, visant à déterminer les leviers pour la concrétisation des actions du PDUIF.

Ces Assises ont été clôturées par la remise des Trophées de la Mobilité, récompensant des actions exemplaires conformes au projet de PDUIF.



La mise en œuvre du PDUIF sera également facilitée par le **lancement d'un site internet dédié aux porteurs de projets. De plus, le STIF prépare un nouveau guide sur les Plans Locaux de Déplacements**, afin d'apporter aux EPCI toutes les informations nécessaires pour élaborer ou réviser leur PLD en conformité avec le nouveau PDUIF.



© Christophe Recourat/STIF - Gare de Cergy-Le Haut.

3. L'Observatoire de la mobilité en Île-de-France



L'Observatoire de la mobilité en Île-de-France est un observatoire partenarial qui a pour objectif de rassembler et de valoriser les informations existantes sur la mobilité des personnes et des marchandises en Île-de-France.

L'OMNIL fédère actuellement une vingtaine de partenaires fournisseurs de données et d'expertises sur la mobilité en Île-de-France. Un projet de charte partenariale précisant les règles de fonctionnement de l'observatoire a été élaboré.

En 2012, la mobilisation de l'OMNIL a porté sur l'analyse des résultats de la nouvelle Enquête Globale Transport 2010 (EGT).

Une enquête sur la mobilité des personnes à mobilité réduite a été lancée. Des groupes de travail se mettent en place (suivi du trafic routier en 2012).

L'OMNIL contribue aussi aux travaux du Réseau d'Observation Statistique de l'Énergie (ROSE), piloté par l'ARENE.

L'OMNIL dispose désormais d'un site internet **omnil.fr** qui rassemble des publications et chiffres-clés.

■ L'Enquête Globale Transport

L'EGT est la seule enquête portant sur la mobilité de tous les Franciliens pour tous les modes de transport ; elle est renouvelée tous les dix ans environ. La dernière enquête de grande ampleur s'est déroulée de 2009 à 2011 et a concerné 18 000 ménages, soit près de 43 000 personnes. Le STIF en a été le maître d'ouvrage et le principal financeur.

L'EGT 2010 montre des évolutions significatives de la mobilité des Franciliens :

- **La marche est le mode de déplacement le plus utilisé** en Île-de-France (39 % des déplacements se font intégralement à pied).
- Confirmation d'une autre grande tendance, **les transports en commun ont connu une hausse extrêmement importante de leur fréquentation**. Ce sont ainsi 21 % de déplacements de plus depuis 2001 qui se font en transport en commun alors que cette croissance n'avait été que de 2,4 % entre 1991 et 2001.
- Fait marquant, après avoir connu une croissance ininterrompue, **les déplacements effectués en voiture sont restés quasiment stables ces dix dernières années**, en légère augmentation de 0,6 % à comparer à une croissance de 7,5 % de 1991 à 2001. La voiture est utilisée pour 38 % des déplacements (contre 44 % il y a dix ans).
- **Le vélo, limité à un usage de loisirs au cours des dernières décennies, redevient un mode du quotidien**. Même s'il ne représente encore que 2 % des déplacements, son utilisation a été multipliée par deux en dix ans.
- Les deux-roues motorisés ont eux aussi connu une progression importante (+ 34 %).



Les études

Le STIF réalise des études centrées sur un territoire ou sur un axe pour recenser les besoins de déplacements liés aux évolutions urbaines et concevoir les infrastructures nouvelles et l'organisation optimale de l'offre future. Les études sont menées en concertation avec les collectivités locales.

■ Études terminées en 2012

La desserte en transports en commun du territoire de Roissy

Avec un dynamisme économique persistant mais une population socialement fragile, la qualité de la desserte en transports en commun est un enjeu central pour ce territoire.

L'étude a identifié plusieurs lignes de transports de surface structurantes et complémentaires aux réseaux existants ou en projet afin de desservir plus finement les zones d'emplois. Ces liaisons sont organisées autour de deux pôles principaux, le Parc des Expositions et Roissy-pôle. Sur ces liaisons, l'aménagement de sections en site propre ou la résorption de difficultés de circulation ponctuelles sont préconisés pour faciliter la circulation des bus. Les coûts d'investissement ont été chiffrés avec un phasage de réalisation souhaitable et les maîtres d'ouvrages potentiels ont été identifiés.

■ Études engagées en 2012

Trois études ont été engagées sur des territoires identifiés dans le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) comme susceptibles d'accueillir une ligne de T Zen : le territoire d'Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Épinay-sur-Seine, l'agglomération de Cergy-Pontoise et l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Chacune de ces études vise à identifier les besoins de liaisons structurantes en transports en commun de surface (bus ou T Zen) sur le territoire concerné, puis à analyser l'opportunité et la faisabilité d'aménagements de voirie permettant de garantir leur circulation.

Sur les territoires d'Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Épinay-sur-Seine et de Cergy-Pontoise, la réalisation de prévisions de fréquentation et l'estimation des coûts d'investissement et d'exploitation des liaisons identifiées lors des premières phases sont en cours, pour un achèvement des études mi-2013.

Sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le diagnostic des besoins de déplacements et des réseaux de transport a débuté fin 2012.

Définition des besoins de liaisons bus empruntant la RN20 entre Antony et Arpajon

Le schéma de référence de la RN20 entre Massy et Boissy-sous-Saint-Yon, élaboré par le département de l'Essonne et les collectivités locales afin de requalifier cet axe, y envisage notamment l'aménagement d'un site propre bus.



© Christophe Recoura/STIF
Gare de Massy-Palaiseau.

Le STIF a souhaité compléter cette démarche par une étude d'opportunité sur un périmètre élargi jusqu'à Antony afin d'identifier les éventuels besoins de développement des liaisons bus empruntant l'axe RN20. Des prévisions de fréquentations sont en cours et aideront à identifier les sections à aménager en priorité.

Étude d'un réseau de bus Express sur les autoroutes et voies rapides franciliennes

Un programme d'études a été lancé en 2012, conjointement par le STIF et la DRIEA, pour un usage multimodal des autoroutes et voies rapides d'Île-de-France plus favorable aux transports en commun.

Plus spécifiquement, l'étude lancée par le STIF vise à :

- **définir le réseau de lignes de bus Express à l'horizon 2020**, notamment les lignes empruntant des sections du réseau autoroutier,
- **recenser les besoins d'équipements d'intermodalité** (Parcs Relais, gares routières, etc.) permettant d'améliorer l'accès à ces lignes Express sur autoroutes,
- **identifier les sections d'autoroutes les plus pertinentes à aménager pour les bus** (voies réservées notamment) car supports d'un nombre élevé de lignes de bus existantes ou à créer. L'étude de faisabilité de ces aménagements est réalisée par la DRIEA.

Étude de la desserte en transports en commun des quartiers situés sur le plateau de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges

Le STIF pilote une étude pour identifier les projets qui permettraient de désenclaver ces quartiers situés sur un territoire encadré au nord et à l'ouest par des coupures urbaines fortes : faisceau ferré, ligne à grande vitesse, routes nationales 6 et 406 et la Seine.

L'étude de faisabilité et d'opportunité compare une solution de transport par câble aérien et une solution de desserte par bus. Elle doit s'achever à l'été 2013.

Les projets

Le STIF pilote les projets de développement et de modernisation des transports d'Île-de-France. Il assure lui-même la maîtrise d'ouvrage ou veille au respect du programme, du calendrier et des coûts par les maîtres d'ouvrages. Il veille également à la bonne intégration du projet ainsi qu'à la prise en compte des préoccupations environnementales.

De l'idée d'un projet à son ouverture au grand public, plusieurs étapes indispensables permettent de l'améliorer ou de l'ajuster au plus près des besoins des Franciliens. En 2012, le Conseil du STIF a approuvé 17 projets : 4 DOCP (Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales), 1 schéma directeur, 9 schémas de principe et 3 avant-projets.

Chacune des 7 principales étapes résumées ci-dessous est initiée et suivie par le STIF et nécessite la validation de son Conseil.



© Christophe Recoura/STIF - Tramway T7.

1

Opportunité et faisabilité du projet

Ces études amont permettent de **mesurer l'opportunité et la faisabilité du projet**, notamment en fonction des contraintes techniques et financières, de l'offre de transport existante et des perspectives de développement des territoires concernés.

Elles contribuent également à la **définition des objectifs et des caractéristiques principales du projet** : mode de transport, nombre de voyageurs concernés, habitudes de transport actuelles, avantages pour les habitants, tracé, coût...

C'est sur cette base que sont organisés le débat public ou la concertation, premiers temps de rencontre avec le public.



© Christophe Recoura/STIF - Métro ligne 11 - Station Arts et Métiers.

Nouveau Grand Paris

Le Premier Ministre a indiqué, le 6 mars 2013, que le Nouveau Grand Paris sera constitué :

- d'une rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré, nommées actuellement lignes Rouge et Orange : Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis Pleyel, Rosny – Bois-Perrier ;
- d'une ligne 16, de Noisy-Champs à Pleyel via Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ;
- d'une ligne 17, de Pleyel au Mesnil Amelot en passant par Le Bourget (tronc commun avec la ligne 16), Gonesse et Roissy ;
- d'une ligne 18, d'Orly au Plateau de Saclay via Massy Palaiseau, prolongée à Versailles ;
- des prolongements de lignes de métro existantes :
 - ligne 14 au nord de Saint-Lazare jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud d'Olympiades à Orly ;
 - ligne 11 vers l'est de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny – Bois-Perrier après étude ;
- de la modernisation et de l'extension du réseau existant, dans le cadre du plan de mobilisation historique, comprenant notamment le prolongement du RER E à l'ouest, des prolongements de lignes de métro, la création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER, l'amélioration du Transilien...

Tramway Antony – Clamart

- Environ 8,2 km de tracé et 14 stations.
- 160 000 habitants bénéficiaires dans les 4 communes concernées.
- Mise en service en 2020-2021.

Le STIF a assuré la maîtrise d'ouvrage des études du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (approuvé en 2012) et de la concertation (21 janvier – 1^{er} mars 2013).

2 Concertation ou débat public

Son objectif est d'informer (via des réunions, des dépliants, des affiches...) et de recueillir l'avis de tous les acteurs qui se sentent concernés par le projet et ses variantes (riverains, voyageurs, entreprises, associations...).

Au terme de ces échanges, le STIF et ses partenaires décident des orientations et des suites à donner au projet. L'approbation du bilan par le Conseil du STIF marque le début de la procédure de concertation.

Tramway Porte de Choisy – Orly-Ville

- 10 km de tracé pour 20 nouvelles stations.
- 70 000 à 80 000 voyageurs/jour attendus.
- Mise en service à l'horizon 2020.

Le Conseil du STIF a approuvé le 11 avril 2012 le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales. La concertation s'est déroulée du 22 octobre au 30 novembre 2012.



© Gil Quémoun/STIF. Concertation T1 Ouest.

3 Définition du projet

Des études complémentaires sont menées afin de définir le programme de l'opération plus précisément et servir de support au dossier d'enquête publique. Le schéma de principe s'inscrit dans cette phase préliminaire. Ensemble des études techniques réalisées suite à la concertation, il permet d'obtenir une estimation plus précise du coût du projet.



© Christophe Recoura/STIF. Tramway T1.

Tram-train Massy – Évry

- 20 km de tracé dont 10 km de voies nouvelles type tramway.
- 14 stations en plus de celles des terminus de Massy et d'Évry-Courcouronnes.
- 40 000 voyageurs/jour attendus.
- Mise en service fin 2018.

Le Conseil du STIF du 11 avril 2012 a approuvé le schéma de principe et le dossier d'enquête publique pour le tram-train Massy – Évry, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le STIF.

Et aussi

- La Tangentielle Ouest (phase 1) : le schéma de principe a été approuvé par le Conseil du STIF du 11 avril 2012. Le dossier d'enquête publique a été approuvé en décembre 2012 pour une enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2013.
- Le Tramway T1 (prolongement de Bobigny à Val de Fontenay) : approbation du schéma de principe par le Conseil du STIF en décembre 2012.

4 Enquête publique

Le projet ainsi défini est présenté au public lors de l'enquête publique afin de recueillir son opinion sur une version plus aboutie qui tient compte des remarques et propositions émises pendant la concertation.



© Christophe Recoura/STIF. Tramway T4.

T4, nouvelle branche

- 6,5 km de prolongement pour 11 nouvelles stations.
- 37 000 voyageurs/jour attendus sur le nouveau service.
- 44 000 habitants et emplois desservis.
- Mise en service à l'horizon 2017.

Le Conseil du STIF a approuvé en avril 2012 le schéma de principe et le dossier d'enquête publique de cette nouvelle liaison (sous maîtrise d'ouvrage STIF). L'enquête publique s'est tenue du 10 décembre 2012 au 24 janvier 2013.

RER E à l'ouest

- 47 km de voies existantes réaménagées et 8 km d'infrastructure souterraine.
- 620 000 voyageurs/jour.
- Création de 3 nouvelles gares.
- Mise en service fin 2020.

L'enquête publique (prolongement d'Hausmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie) sous maîtrise d'ouvrage de RFF s'est tenue début 2012.

Le STIF a contribué aux côtés de RFF à la rédaction du mémoire en réponse à la Commission d'enquête.

Il a également travaillé avec les préfetures – notamment celle des Yvelines – pour conduire à la déclaration d'utilité publique du 31 janvier 2013.

5 Déclaration d'utilité publique et finalisation du projet

Suite à ces phases d'études et d'enquête, le projet peut être déclaré d'utilité publique par le préfet. Des études détaillées (études d'avant-projet) sont alors réalisées afin d'arrêter définitivement le projet (programme, coût et calendrier) et d'obtenir les financements des travaux, d'engager les acquisitions foncières et les procédures environnementales.

Métro ligne 14 au nord

- 5,8 km de prolongement pour 4 stations supplémentaires.
- 12 500 voyageurs attendus sur le prolongement à l'heure de pointe du matin.
- 96 100 habitants et 72 000 emplois bénéficiaires.
- Mise en service à l'horizon 2017.

L'enquête publique sur le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen s'est tenue début 2012 et s'est conclue par un avis favorable sans réserve de la commission d'enquête. La déclaration de projet a été approuvée par le Conseil de juillet 2012 et la déclaration d'utilité publique délivrée le 4 octobre 2012.

L'avant-projet et le protocole cadre des financements ont été approuvés en Conseil du STIF de décembre, ce qui permettra un démarrage effectif du projet en 2013.



© Claire Curt/STIF. Métro ligne 14.

TCSP Massy – Saclay

- 6,7 km de prolongement pour 10 nouvelles stations.
- 15 000 emplois, 10 000 habitants et 14 000 étudiants nouvellement desservis à l'horizon 2015.
- Mise en service en 2015.

Après l'enquête publique qui s'est déroulée du 6 janvier au 6 février 2012, la déclaration d'utilité publique a été délivrée le 3 août 2012. L'avant-projet a été approuvé par le Conseil du STIF du 10 octobre 2012 pour un démarrage des travaux fin 2013. Le STIF conserve la maîtrise d'ouvrage du projet jusqu'à la mise en service.

6 Travaux

Ils sont menés afin **d'impacter le moins possible l'environnement et la vie locale**. Un dispositif de communication est mis en œuvre pour informer les voyageurs, les riverains et les automobilistes du calendrier des travaux.

Pendant la durée des travaux, le fonctionnement de la future ligne et les adaptations nécessaires des lignes du réseau existant sont arrêtés de manière plus précise : horaires et jours de fonctionnement, arrêts, articulation avec les autres modes de transport, nombre de conducteurs.



© Christophe Recoura/STIF. RER B rénové.

RER B nord +

- 15 gares entièrement accessibles à tous.
- 21 communes directement desservies.
- 298 000 voyageurs par jour en 2015.
- 10 trains par heure entre Gare du Nord et Aéroport CDG 2 (contre 8 trains aujourd'hui).
- 10 trains par heure entre Gare du Nord et Mitry-Claye (contre 8 trains aujourd'hui).
- 20 arrêts par heure entre Gare du Nord et Aulnay-sous-Bois (contre 4 à 8 arrêts aujourd'hui).

L'opération consiste à réserver deux voies (une par sens) exclusivement au RER B afin de supprimer tous les conflits de circulation préjudiciables à la régularité. Les travaux comprennent :

- l'aménagement du terminus de Mitry-Claye,
- le rehaussement total ou partiel des quais,
- l'adaptation de la signalisation et du contrôle de vitesse des trains,
- la création d'une troisième voie à quai en gare de Parc des Expositions.

Et aussi

- La création d'une gare routière sur le pôle d'échanges de Juvisy-sur-Orge, permettant une correspondance avec le futur tramway T7 (phase 2). L'avant-projet a été approuvé par le Conseil du STIF à l'automne 2012 et le plan de financement a été finalisé. Les travaux démarreront début 2014.
- Le réaménagement des pôles d'échanges Châtelet-Les Halles, Nanterre-Université et Créteil-Pompadour dont les travaux sont en cours.

7 Mise en service

Une fois les travaux terminés, **les transporteurs mènent différents essais afin de s'assurer que les Franciliens pourront voyager en toute sécurité**. La mise en service peut alors avoir lieu.

Tramways T1, T2 et T3

- Le T1 prolongé entre Saint-Denis et Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles, le 15 novembre :
 - 5 km de prolongement pour 10 nouvelles stations,
 - 43 000 voyageurs/jour attendus,
 - 55 000 habitants et emplois desservis.
- Le T2 prolongé entre La Défense et Pont de Bezons, le 19 novembre :
 - 4,2 km de prolongement pour 7 nouvelles stations,
 - 58 000 voyageurs/jour attendus,
 - 51 000 habitants et emplois desservis.
- Le T3 prolongé entre Porte d'Ivry et Porte de la Chapelle, le 15 décembre :
 - 14,5 km de prolongement pour 26 nouvelles stations,
 - 165 000 voyageurs/jour attendus,
 - 170 000 habitants et 100 000 emplois desservis.

En 2013, deux nouvelles lignes seront mises en service :

- le T5 entre Marché de Saint-Denis et Garges-Sarcelles,
- le T7 entre Villejuif et Porte de l'Essonne (Athis-Mons).

Des améliorations et des évolutions peuvent ensuite être apportées à la ligne, notamment pour répondre à de nouveaux besoins.

Et aussi

- La mise en service le 18 décembre 2012 du prolongement de la ligne 12 du métro, de Porte de la Chapelle à Front Populaire.
- La mise en service des nouveaux aménagements du pôle d'échanges Massy (passerelle et gares routières) en juin 2012.
- La mise en service des façades de quai sur la ligne 13 du métro en juillet 2012.



© Christophe Recoura/STIF. Tramway T2.

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.stif.info

républic