RAPPORT D'ACTIVITÉ

2014

Éditorial

© Christophe Recoura/STIF.

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

Au cœur du réseau des 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.

Le STIF développe le réseau de transport et propose de nouvelles solutions de déplacement aux Franciliens.

- **En 2014, deux nouvelles lignes de tramway ont été mises en service** : la ligne T6 entre Châtillon et Robert Wagner (Vélizy) et la ligne T8 entre Saint-Denis, Épinay-sur-Seine et Villetaneuse. Ainsi, les 8 lignes de tramway actuelles accueillent plus de 800 000 voyageurs par jour avec 187 stations sur plus de 100 kilomètres.
- **Les lignes 1, 6 et 14 du métro ont bénéficié en 2014 de renforts d'offre.**
- **Plus de 210 lignes de bus ont été améliorées en 2014.**
- **Le STIF a également poursuivi son programme d'amélioration de la régularité et de l'offre sur les lignes A, B, C et D** : augmentation de la desserte en début de soirée et adaptation de l'offre aux heures creuses sur la ligne A, nouvelle offre sur la ligne B avec notamment plus de trains le soir et pendant l'été, amélioration de l'offre aux heures creuses sur la ligne C aux gares d'Ivry et de Vitry, amélioration de la fréquence sur la ligne D.

Le STIF continue à innover et contribue à faciliter le quotidien des voyageurs.

- Le STIF a adopté fin 2011 un **plan sans précédent de réduction des polluants émis par les bus**. Il a dans ce cadre décidé en décembre 2014 l'acquisition de 89 bus hybrides et de 18 bus GNV.
- **Depuis le printemps 2014, le dézonage a été étendu aux petites vacances scolaires de la zone C (hiver, printemps, Toussaint, Noël).**
- **Pour améliorer le confort des voyageurs**, le STIF poursuit le renouvellement du matériel roulant. Ainsi, le Francilien continue à se déployer sur les lignes H, K et P et arrive sur les lignes L et J. La mise en place de nouvelles rames modernes type boa se poursuit sur les lignes 5 et 9 du métro. De nombreuses rames neuves ou rénovées circulent sur les lignes A, B, C et D. Le STIF a également approuvé l'acquisition de 42 REGIO2N pour la ligne R, qui permettront d'améliorer la capacité et le confort des trains.
- **Pour améliorer l'intermodalité et l'information voyageurs**, le STIF rénove et modernise les gares (Parcs Relais, Véligo, gares routières…). Le déploiement de nouveaux écrans d'information voyageurs se poursuit dans les gares et les stations de métro, avec notamment l'information sur les prochains passages ou sur les perturbations. Désormais, l'information en temps réel sur les prochains départs est disponible sur Vianavigo pour les trains-rer, métros et tramways.

Soucieux de contribuer à une mobilité durable au service des Franciliens, le STIF élabore des solutions afin d'améliorer leurs déplacements quotidiens.

Sophie Mougard
Directrice Générale du STIF

Sommaire

La gouvernance 3

L'offre 13

La modernisation 19

Les services 22

La tarification 27

La mobilité 28

Les études 30

Les projets 32

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

© William Beaucardet/STIF. Gare routière de Roissy, dans le Val d'Oise.

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 27 mai 2015

15 représentants pour la Région Île-de-France

Isabelle BERESSI
Laurence BONZANI
Laurence COHEN
Daniel GUÉRIN
Jean-Paul HUCHON
Brigitte KUSTER
Laurent LAFON
Valérie PÉCRESSE
Jacques PICARD
Christine REVAULT-D'ALLONNES-BONNEFOY
Philippe SAINSARD
Ghislaine SENÉE
Pierre SERNE
Jean-Pierre SPILBAUER
Stéphanie VON EUW

5 représentants pour la Ville de Paris

Julien BARGETON
Jacques BAUDRIER
Julie BOILLOT
Jean-Louis MISSIKA
Christophe NAJDOVSKI

1 représentant par département

Jean-Jacques BARBAUX (Seine-et-Marne)
Pierre BÉDIER (Yvelines)
François DUROVRAY (Essonne)
Jean-Didier BERGER (Hauts-de-Seine)
Corinne VALLS (Seine-Saint-Denis)
Pierre GARZON (Val de Marne)
Yannick BOËDEC (Val d'Oise)

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 : Monique BOURDIER

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 Julien Bargeton.
Commission de l'Offre de transport, présidée par Ghislaine Senée.
Commission Qualité de service, présidée par Philippe Sainsard.
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.

2. Le financement des transports

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

En 2014, les montants destinés à financer le fonctionnement des transports en commun s'élèvent à **9 242 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 les recettes tarifaires (dépenses des voyageurs et remboursements par les employeurs), le versement transport acquitté par les employeurs et les concours publics.

Ces dépenses augmentent de manière régulière sur longue période (+ 2,3 % en moyenne annuelle en euros constants).

L'année 2014 a été marquée par une hausse : + 2,2 % en euros constants. Des efforts importants sont en effet réalisés pour augmenter l'offre de transport.

Le Nouveau Grand Paris

Des modifications législatives liées au Nouveau Grand Paris ont été introduites par :

1. La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dont les articles 16 et 17 visent à modifier les dispositions du code des transports et de la loi Grand Paris du 3 juin 2010 afin que :

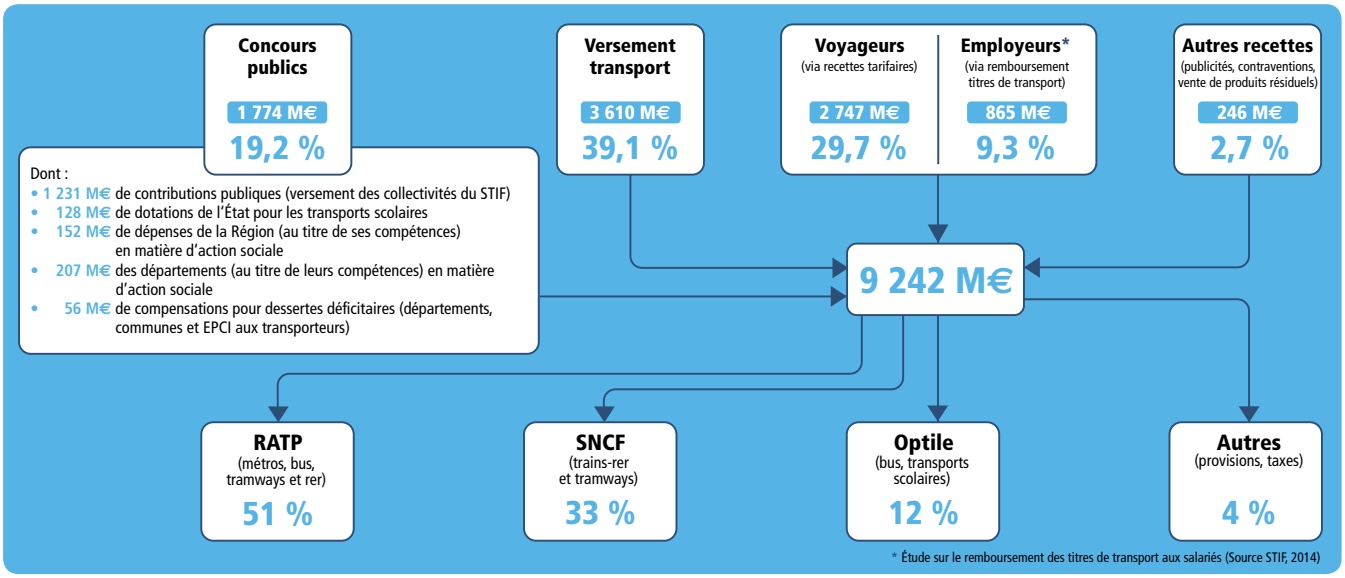
- le STIF soit associé, en tant qu'Autorité organisatrice, à l'élaboration du ou des dossiers d'enquête publique, ainsi qu'à l'ensemble des documents établis par le maître d'ouvrage pour les opérations d'investissements relatives au Grand Paris Express,
- le STIF soit associé, en tant que financeur et futur propriétaire, à chaque étape du processus d'acquisition du matériel roulant,
- la Société du Grand Paris (SGP) soit soumise aux mêmes obligations vis-à-vis du STIF que celles qui incombent actuellement à la SNCF, la RATP ou RFF (approbation par le STIF des différentes étapes des opérations d'investissements).

Un décret doit venir préciser ces modalités d'association du STIF.

2. L'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France, qui est venue :

- permettre au STIF de confier à la SGP, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à ses missions,
- déterminer les conditions et modalités selon lesquelles la SGP peut financer des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport destinés à offrir au moins une correspondance entre le réseau des transports publics du Grand Paris et le réseau de métro, de train-rer ou du réseau ferré national,
- déterminer les conditions et modalités selon lesquelles la SGP peut se voir confier la maîtrise d'ouvrage de projets de création ou d'extension d'infrastructures du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France prévoyant au moins une correspondance avec le réseau des transports publics du Grand Paris, à l'exception de ceux faisant l'objet d'une comaîtrise d'ouvrage STIF/RATP.

Financement du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France en 2014 (montants TTC)



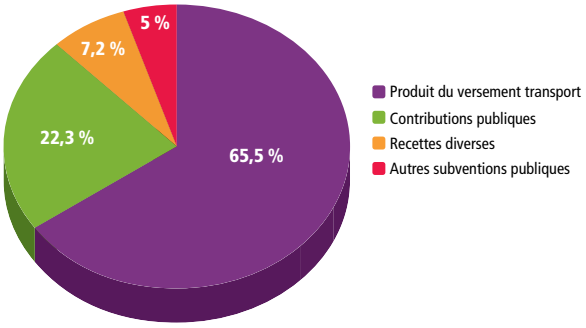
Le budget du STIF

Le budget du STIF ne correspond pas au coût global de fonctionnement des transports en commun, les recettes tarifaires n'étant pas directement perçues par le STIF, mais par les entreprises de transport. En revanche, l'évolution des recettes impacte sensiblement la contribution que le STIF verse aux transporteurs.

Le financement du fonctionnement

Les recettes de fonctionnement du STIF s'élèvent à **5 516 millions d'euros** et se répartissent comme suit :

Montant des recettes	en M€
Produit du versement transport	3 610
Contributions publiques	1 231
Recettes diverses	397
Autres subventions publiques	278
Total	**5 516**



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 2014, le produit du versement transport s'élève à 3 610 millions d'euros pour représenter 65 % des recettes budgétaires du STIF** et un peu moins de 40 % du financement total du fonctionnement 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 cinq dernières années.

© STIF. Les gares d'île-de-France.

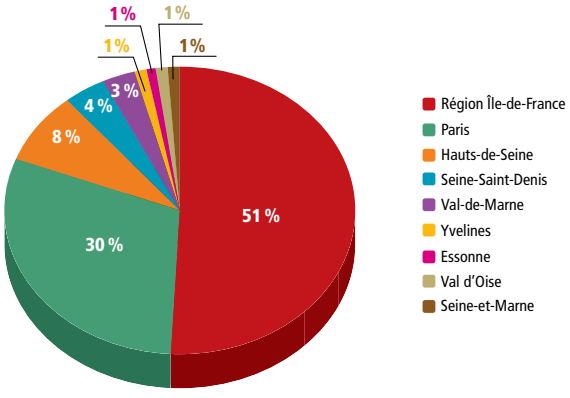
En 2014, le versement transport a augmenté de 5,4 % en raison de la dynamique de la masse salariale, mais aussi sous l'effet d'une hausse du taux de prélèvement dans certaines communes de l'unité urbaine de Paris (décret n° 2012-463 du 6 avril 2012[1]) et de l'augmentation de 0,1 point des taux de versement transport dans l'ensemble des zones au 1er juillet 2014 (article 84 de la loi de finances 2013[2]).

Les contributions publiques

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

Ces contributions s'élèvent à **1 231 millions d'euros en 2014**, en augmentation de 2 % par rapport à 2013.

Elles se répartissent comme suit :



1. 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'unité 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 1er juillet.

2. En outre, la loi de finances initiale pour 2013 a augmenté de 0,1 point les taux plafonds franciliens et le STIF a décidé leur application à partir du 1er 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'unité 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 autres subventions publiques sont les suivantes :

- **149 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.

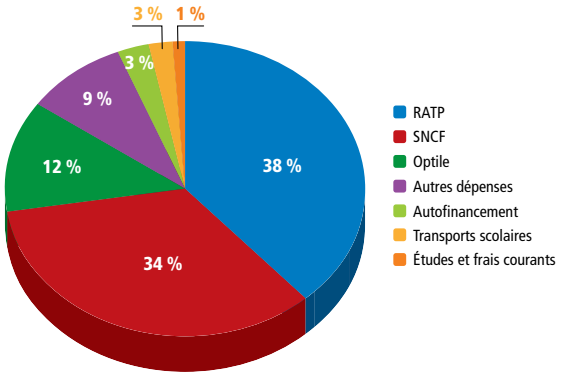
Les autres recettes sont essentiellement constituées des recettes exceptionnelles (113 millions d'euros), des opérations de neutralisation fiscale (155 millions d'euros) et des opérations d'ordre (115 millions d'euros).

Les dépenses de fonctionnement

En 2014, les dépenses de fonctionnement du STIF s'élèvent à **5 516 millions d'euros** et se répartissent comme suit :

Montant des dépenses	en M€
RATP/SNCF	3 965
dont RATP	**2 083**
dont SNCF	**1 882**
Optile	681
Autres dépenses	497
Autofinancement	176
Transports scolaires	133
Études et frais courants	64
Total	**5 516**

Le STIF a dégagé un autofinancement de 176 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 84 % des dépenses totales**. Le budget du STIF est donc très contraint. S'agissant des contrats avec la RATP, la SNCF et Optile, l'exercice 2014 a été marqué par une inflation faible qui a permis de dégager des marges de manœuvre en cours d'exercice.

© Christophe Recoura/STIF. Tramway T6.

Les transports scolaires

Les dépenses liées aux transports scolaires, compétence du STIF depuis le 1er juillet 2005, s'élèvent à **133 millions d'euros pour l'ensemble des dispositifs** de prise en charge financière des élèves et étudiants handicapés, d'organisation des circuits spéciaux et de participation aux cartes scolaires Optile.

Les autres dépenses

Au-delà de ses charges de fonctionnement et d'études (64 millions d'euros), le STIF acquitte l'imposition forfaitaire sur les matériels roulants (IFER) à hauteur de 68 millions d'euros et les redevances d'accès au réseau RFF (155 millions d'euros).

Le financement de l'investissement

Les dépenses d'investissement de l'exercice se sont élevées à **639 millions d'euros, en progression de 3 % par rapport à 2013**, dont 71 % affectés au financement du matériel roulant (ferré et bus).

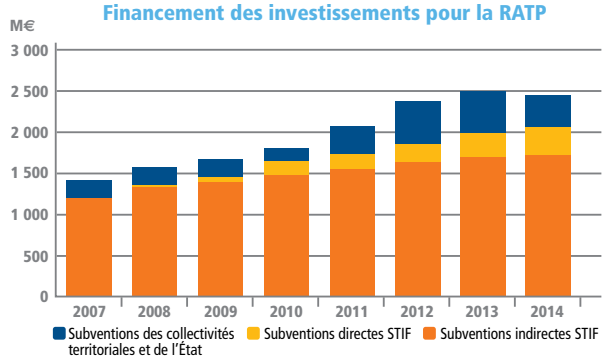
Les recettes d'investissement proviennent pour l'essentiel de l'autofinancement (176 millions d'euros), du produit des amendes (126 millions d'euros), de l'emprunt (270 millions d'euros) et d'une subvention de l'AFITF (Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport de France) pour 39 millions 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.

Le STIF a dû recourir à l'emprunt pour financer son effort d'investissement croissant, à hauteur de 270 millions d'euros en 2014. Le montant total cumulé de la dette du STIF s'élève à 520 millions d'euros.

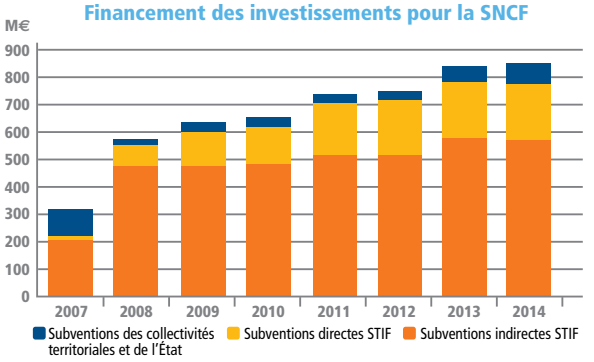
La politique d'investissements du STIF

Financement des investissements pour la RATP



Entre 2007 et 2014, ce sont près de 15,8 milliards d'euros qui ont été investis pour la RATP, dont 13,3 milliards d'euros de subventions directes ou indirectes du STIF et 2,5 milliards d'euros des collectivités territoriales franciliennes (au titre des infrastructures relevant du Contrat de Projets État-Région) et de l'État.

Financement des investissements pour la SNCF



Entre 2007 et 2014, ce sont près de 5,3 milliards d'euros qui ont été investis pour la SNCF, dont 5 milliards d'euros de subventions directes ou indirectes du STIF et 0,3 milliard d'euros des collectivités territoriales franciliennes (au titre des infrastructures relevant du Contrat de Projets État-Région) et de l'État.

Le STIF s'est engagé depuis 2006 dans une politique d'investissements pluriannuelle ambitieuse : 2,8 milliards d'euros déjà investis en subventionnement direct.

À fin 2014, 3 100 millions d'euros restent à financer sur l'ensemble des projets d'investissement décidés par le STIF depuis 2006, qui se décomposent de la manière suivante :

- **873 millions d'euros pour les infrastructures ;**
- **639 millions d'euros pour les investissements dans la qualité de service (accessibilité, information voyageurs, sécurité…) ;**
- **1 588 millions d'euros pour l'acquisition et la rénovation de matériel roulant.**

De façon directe ou indirecte[3], le STIF finance 100 % des bus, trains-rer, métros et tramways.

3. Les relations avec les voyageurs

Le voyageur est au cœur de la politique et des projets décidés et mis en œuvre par le STIF. Au-delà des procédures de concertation officielles liées aux grands projets d'investissement, le STIF organise des comités de ligne, des retours d'expérience sur la gestion des situations perturbées, des réunions avec les associations d'usagers tout au long de l'année, mais mène aussi des actions et une communication qui montrent 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 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 opérateurs 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. **Quatre comités de ligne se sont tenus en 2014. Ils ont concerné les lignes A, B, D, E et P. Un comité dédié spécifiquement à la question de l'offre pour les lignes L Sud et U a également été organisé.**

Les retours d'expérience

Le STIF continue de tenir des réunions de retours d'expérience sur la gestion des situations perturbées afin de mieux prendre en compte le vécu des voyageurs.

Un retour d'expérience s'est tenu le 18 février 2014, portant sur deux incidents survenus à la suite le matin du 15 janvier 2014.

Ces retours d'expérience permettent de partager le témoignage concret de voyageurs ayant rencontré des difficultés importantes pendant leurs déplacements. Ils sont l'occasion de proposer des solutions concrètes et opérationnelles par les opérateurs de transport afin d'améliorer la gestion des situations perturbées et la qualité du service apporté quotidiennement sur le réseau francilien.

© David Delaporte/STIF.

3. Le STIF participe directement au financement de l'acquisition et du renouvellement du matériel roulant par le versement aux transporteurs de subventions d'investissement (dans le cadre de conventions de financement) et participe indirectement à cette politique en couvrant les frais financiers et les amortissements induits par l'endettement des transporteurs et leur capacité d'autofinancement (dans le cadre des contrats d'exploitation).

© Christophe Recoura/STIF.

Les relations avec les associations d'usagers

Le STIF entretient également une **relation permanente avec les associations d'usagers**, par des réunions complémentaires aux comités de ligne ou aux procédures de concertation officielles.

Le STIF a tenu, dans ce cadre, 15 réunions en 2014 :

- Avec **l'association ADU-Paris-Crépy-LAON**, sur le fonctionnement de la ligne K au niveau du matériel roulant et de la nouvelle offre cadencée.
- Avec **l'association des usagers de la ligne D, SaDur**, sur différents sujets relatifs à la ligne D, parmi lesquels les études sur le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, le matériel roulant, la construction d'un deuxième quai à Pompadour…
- Avec **l'association Plus de trains pour La Défense**, sur l'offre de la ligne L.
- Avec **l'association Polvi et le Comité des Usagers de la ligne B en Vallée de Chevreuse (COURB)**, sur la desserte du plateau de Saclay.
- Avec **l'AUT Île-de-France**, sur la thématique de l'interconnexion au sein du Grand Paris Express.
- Avec **les représentants des usagers de Toussus-le-Noble**, sur les lignes de bus 262, 263 et 39-37 du réseau de la SAVAC.
- Avec **le Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)**, sur les projets de transport du secteur : prolongement de la ligne E à l'ouest, Tram Express Nord (Tangentielle Nord), Schéma Directeur de la ligne A, pôles PDU.
- Avec **l'AUT Île-de-France, le COURB, le Comité des Associations Riveraines de la ligne B Robinson (CARRRO) et le Comité des usagers de la ligne B Nord**, pour une présentation des études sur le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord.
- Avec **le COURB**, sur le Schéma Directeur de la ligne B Sud.
- Avec **SaDur**, sur le Schéma Directeur de la ligne D.
- Avec **l'association Paris-Meaux-Crécy**, sur la ligne P, la gare de Thorigny et le réseau bus.
- Avec **le Comité d'usagers de l'ouest francilien**, sur la ligne Express A14 Bonnières – La Défense.
- Avec **l'AUT Île-de-France et l'ADUTEC**, pour une présentation du Plan d'Actions Coordonnées du Tramway T1 (PACT).
- Avec **l'AUT Île-de-France**, pour une présentation de la charte des modes et pour un point global, notamment sur le budget 2015 du STIF, les Schémas Directeurs des lignes C et D, le matériel roulant et le Grand Paris Express.

Le STIF peut également intervenir dans des réunions organisées par les associations d'usagers et les recevoir à leur demande.

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 l'AUT Île-de-France, 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.

Le STIF a par ailleurs mis en œuvre l'expérimentation de l'affichage en gare pour les associations d'usagers. Cette action s'inscrit dans le rapport de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale relative aux modalités, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du réseau express régional d'Île-de-France du 7 mars 2012, qui a émis 30 propositions « visant à placer les usagers au centre du système », parmi lesquelles la proposition n° 20 : « réserver aux associations d'usagers du rer un espace d'affichage dans les gares ».

Le STIF a ainsi engagé un travail de concertation avec la RATP, la SNCF et les associations d'usagers, sous l'égide du CPTP (Comité des Partenaires du Transport Public), pour favoriser la mise en œuvre de cette mesure dans les meilleures conditions. Cela s'est traduit par la rédaction d'une charte, signée par tous les acteurs concernés, qui fixe les principes et règles à respecter pour l'affichage en gare.

Une expérimentation s'est déroulée dans des gares test de rer durant les neuf premiers mois de 2014. Un retour d'expérience a, par la suite, été engagé avec les associations et les opérateurs afin de tirer un premier bilan du dispositif et envisager les conditions de sa généralisation.

Enfin, une nouvelle publication trimestrielle destinée aux associations d'usagers, « **STIF en ligne** », a été lancée au début de l'année 2014 afin de renforcer la communication sur les actions menées par le STIF tant au niveau de l'actualité des projets de transport que des processus de concertation avec les associations d'usagers.

Les réponses aux réclamations

Le pôle Relations Voyageurs du STIF répond à plus de 6 000 réclamations par an. Dans la continuité des années précédentes, en 2014 les réclamations portent principalement sur la tarification (21 %), la régularité (17 %), l'offre (11 %), l'information voyageurs (6 %) et le service de proximité (6 %).

Les réclamations reçues par les transporteurs

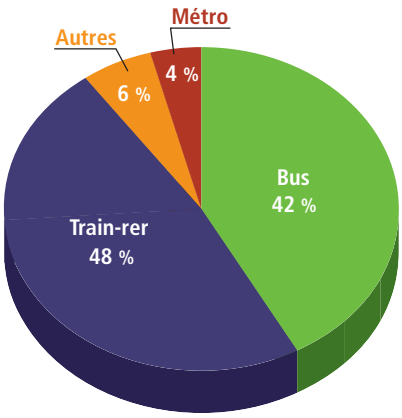
Dans le cadre du suivi des dispositions relatives aux réclamations voyageurs dans les contrats, le STIF a établi une grille de critères régionaux permettant un traitement optimisé des réclamations. Ainsi, le STIF peut croiser les motifs de réclamation de plus de 60 entreprises de transport franciliennes et peut procéder à l'analyse de ceux-ci, qui permet de dégager quelques grandes tendances.

Le courriel est le canal le plus utilisé par les Franciliens pour déposer leurs réclamations (51 %, contre 40 % par courrier). En 2014, hors procès-verbaux, les réclamations des Franciliens concernent principalement les demandes de dédommagement (23 %), à égalité avec les demandes d'amélioration de la régularité. Viennent ensuite les questions tarifaires et le comportement des agents.

La répartition des réclamations par mode de transport

Dans la continuité des années précédentes, le mode bus regroupe le plus grand nombre de réclamations en 2014. Les attentes des voyageurs concernent d'abord le renforcement d'offre (35 %), puis l'amélioration de la régularité (29 %) et le service rendu par les agents des transports (15 %).

Sur le train-rer, les trois principaux motifs de réclamation demeurent la ponctualité (38 % pour le rer et 45 % pour le train), puis l'offre (18 % pour le rer et 13 % pour le train) et les demandes de dédommagement (22 % pour le rer et 16 % pour le train). Pour ce dernier motif, on constate, par rapport à 2013, une augmentation de 8 % pour le train et de 1 % pour le rer. Les voyageurs qui se sont exprimés le plus souvent sont ceux des lignes A (19 %) et C (18 %), puis ceux des lignes D, B, J et L.



4. Les relations institutionnelles

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 Autorités organisatrices de transport de l'ensemble du territoire français, parmi lesquelles 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 participé, cette année, à plusieurs groupes de travail, dont celui lié à la réforme de l'exonération de versement transport des associations, et celui sur les Systèmes d'Information Multimodaux, qui a traité des questions de recherche d'itinéraires nationale et des thématiques de normalisation** (normes d'échanges et de stockage). Le STIF a également présenté au Salon européen de la mobilité, organisé en juin 2014 par le GART et l'UTP, une étude sur la perception du confort par les voyageurs dans les transports collectifs en Île-de-France.

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 ses études sont étroitement liées aux problématiques de transport, notamment par rapport aux émissions et aux concentrations de polluants atmosphériques. **Le STIF est entré au Conseil d'administration d'Airparif à la fin de l'année 2013**, où il a été représenté par François Kalfon.

Pour plus d'informations : **airparif.asso.fr**

© Christophe Recoura/STIF Bus RATP rue Saint-Lazare, à Paris.

Transport Développement Intermodalité Environnement

Créée en 2001, l'association TDIE représente l'ensemble des acteurs des différents modes de transport. 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.

En 2014, le STIF a participé au colloque TDIE, qui s'est déroulé à l'Assemblée nationale le 9 décembre 2014, sur le thème « Financement des transports terrestres, la fin d'un modèle, et ensuite ? » en intervenant sur la tarification et la fiscalité. Il a également participé au voyage d'études organisé à Londres par TDIE sur l'organisation des transports urbains par *Transport For London* et des lignes ferroviaires régionales.

Pour plus d'informations : **tdie.eu**

Association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation

ATEC ITS France est une association ayant pour vocation de rassembler les acteurs des transports terrestres. À l'occasion du Forum de la mobilité intelligente (congrès annuel ATEC ITS), **le STIF a apporté son expertise et sa réflexion en présentant les principes de la nouvelle version de son modèle de prévision du trafic qui vise à mieux anticiper les besoins du futur**.

Pour plus d'informations : **atec-itsfrance.net**

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.

En 2014, le STIF a piloté un **groupe de travail sur l'analyse des coûts du réseau ferroviaire national et du modèle économique des gares**. Le STIF a, par ailleurs, été acteur et pilote de la constitution de **l'Association d'Études sur le Matériel Roulant (AEMR)**, qui vise à améliorer le processus de commande du matériel roulant et dont il est membre depuis sa création en avril 2014.

Pour plus d'informations : **arf.asso.fr**

Association des Maires de l'Île-de-France

Créée en 1990, l'AMIF assure un rôle de représentation des élus locaux et participe au dynamisme régional. **Le STIF a participé le 14 octobre 2014 aux Assises et Salon de la Métropole du Grand Paris et de l'Île-de-France en intervenant dans une table ronde sur le Grand Paris**.

Pour plus d'informations : **amif.asso.fr**

Par ailleurs, le STIF est intervenu lors de nombreux événements, parmi lesquels :

- **Le forum Transport Research Arena (TRA)**, organisé du 14 au 17 avril 2014. Le TRA 2014 a été la première grande conférence où les objectifs des aspects transports du programme de recherche et d'innovation de l'Union européenne « Horizon 2020 » ont été exposés et discutés en profondeur. Le STIF a présenté les conclusions d'une étude sur le ressenti par le voyageur du taux de charge dans les véhicules de transports collectifs.

- **Le colloque « Le citoyen et la décision publique, enjeux de légitimité et d'efficacité »**, organisé les 16 et 17 juin 2014 par la Commission nationale du débat public (CNDP), avec une participation à la table ronde sur les grands enjeux de politique publique des projets d'équipement.

- **Le forum RATP Bus 2025**, le 8 décembre 2014. Le STIF est intervenu sur le thème de la qualité de service du réseau bus et l'attractivité de ce mode.

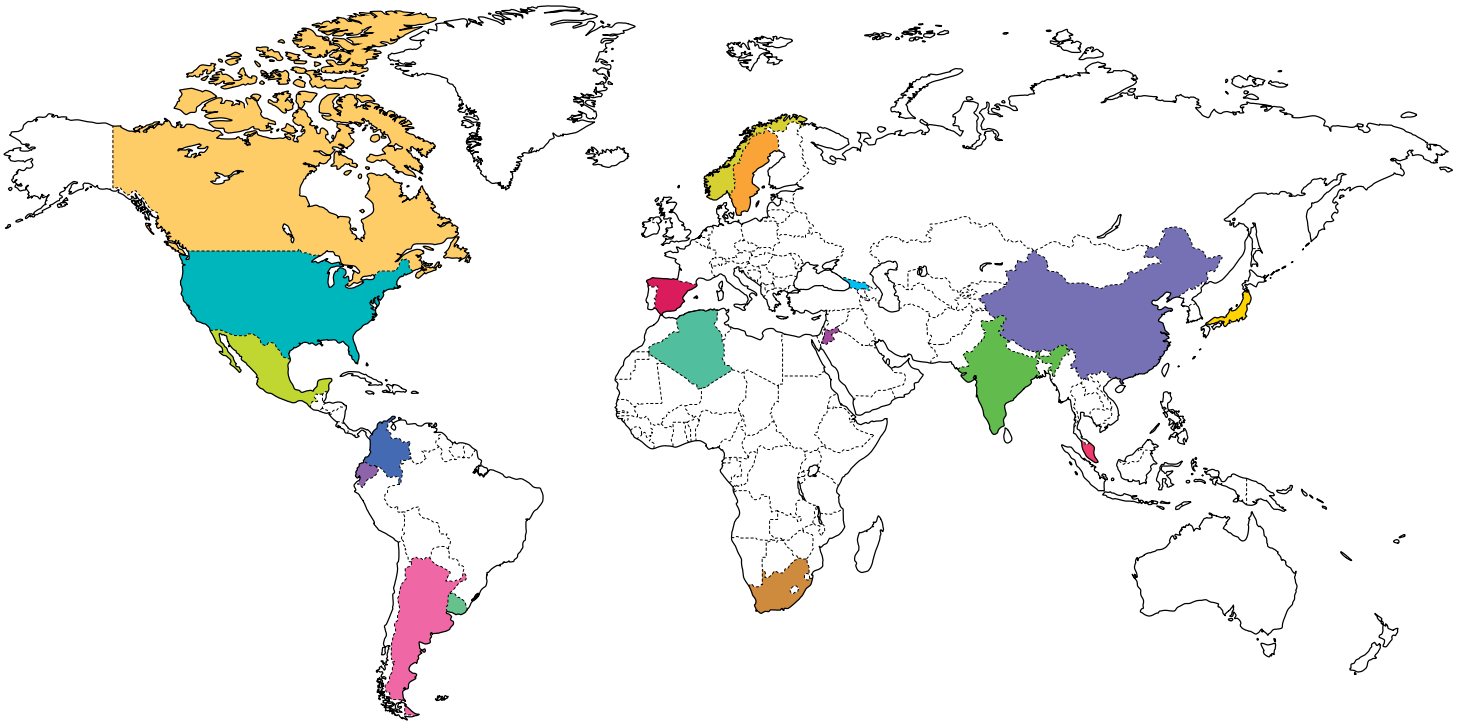
Enfin, le STIF, via le pôle concertation de la Direction des Projets d'Investissement, a pris part de façon très active en 2014 au comité de pilotage du groupe de travail national sur le thème « Garantir la concertation » organisé par l'Institut de la Concertation. Le travail a été restitué à l'Assemblée nationale le 6 novembre 2014 sous le titre « Concerter efficacement, décider en confiance ».

5. Les relations internationales

L'accueil de délégations étrangères

Le STIF accueille chaque année de nombreuses délégations étrangères. En 2014, **18 délégations** en provenance d'Europe (Norvège, Suède, Espagne, Géorgie), d'Asie (Inde, Chine, Singapour, Japon), d'Amérique (Canada, Mexique, Colombie, Équateur, Argentine, Uruguay, États-Unis), d'Afrique (Afrique du Sud, Algérie) ou encore du Moyen-Orient (Jordanie) ont été reçues, permettant ainsi au STIF d'exposer **son modèle de gouvernance, son organisation, ses compétences et ses savoir-faire**.

Les 18 délégations reçues en 2014



Au total, ce sont près de **130 homologues étrangers** issus du secteur public (ex. : gouvernements et services d'État, collectivités locales, services régionaux et municipaux, autorités organisatrices de transport, gestionnaires d'infrastructures, organisations internationales, instituts de recherche et organismes d'enseignement supérieur) et parfois du secteur privé (ex. : exploitants, experts-consultants, associations, sociétés d'ingénierie) qui ont pu bénéficier en 2014 de l'expérience du STIF sur la gouvernance des transports publics, les relations contractuelles avec les exploitants, les grands projets d'investissement (ex. : les tramways), les études, l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil), le mode T Zen (avec visite terrain), la planification des transports et le PDUIF, l'information voyageurs, la qualité de service, l'intermodalité, 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 2014. 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** (ex. : réunions du Comité des Autorités organisatrices de l'UITP ; réunions du projet européen 3iBS relatif au concept de bus intelligent, innovant et intégré ; assemblées générales et ateliers thématiques de l'EMTA et de POLIS ; conférence annuelle de l'AET ; séminaires de la Banque mondiale pour la formation des élus et fonctionnaires africains francophones ; tables rondes des Journées Île-de-France Europe, etc.).

Le STIF, en partenariat avec l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU-IDF), et sous l'égide de l'Agence Française de Développement (AFD), a mis en œuvre la **coopération technique dans les domaines de la mobilité urbaine et du développement urbain durable avec l'État de Rio de Janeiro (Brésil)**. Ce projet de coopération bilatérale, financé par l'AFD, s'est déroulé sur deux ans (2013 et 2014) et a permis de répondre aux attentes des partenaires brésiliens en matière de stratégies métropolitaines, de gouvernance des transports et de mobilité durable. Dans ce cadre, une délégation brésilienne de l'État de Rio de Janeiro a été accueillie en Île-de-France par l'IAU-IDF et le STIF du 12 au 16 mai 2014. Plusieurs sujets en lien avec l'activité du STIF ont d'ailleurs pu être approfondis : gouvernance, contrats Autorité organisatrice/exploitants et incitations financières, qualité de service et indicateurs d'offre et de ponctualité, intermodalité et pôles d'échanges, PDUIF, Omnil, planification des grands projets, ligne de métro 14, tramway T8. Une délégation du STIF et de l'IAU-IDF s'est rendue à Rio de Janeiro en septembre 2014 pour présenter ses conclusions et recommandations finales.

© Christophe Recoura/STIF. Tramway T8.

Le succès de la coopération technique avec l'État de Rio de Janeiro a débouché sur une réflexion élargie quant à la possibilité de formaliser un **cadre de partenariat pluriannuel entre le STIF et l'AFD**. Le but de ce dispositif est de répondre aux besoins de villes et régions métropolitaines du monde en plein essor, dans lesquelles la question des transports et de la mobilité urbaine durable revêt une importance stratégique pour les décideurs locaux. Ainsi, une convention de partenariat général a été signée en novembre 2014 par le STIF et l'AFD, qui permettra notamment de couvrir les coûts de l'expertise que le STIF pourra être appelé à mettre en œuvre dans le le cadre d'autres coopérations.

L'Association des autorités responsables des transports des métropoles européennes (EMTA)

À l'initiative du STIF, l'association **EMTA** (European Metropolitan Transport Authorities) a été créée en 1998. Elle rassemble aujourd'hui 25 membres parmi les plus grandes métropoles de 15 pays d'Europe responsables de l'organisation des transports en commun et de la mobilité durable de quelque 85 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 des 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 2014, le STIF assure une des deux vice-présidences de l'EMTA.

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 position de l'association adressées aux institutions européennes et d'autre part par la participation régulière et active du STIF aux assemblées générales et groupes de travail dans le souci de faire valoir et de partager les bonnes pratiques franciliennes.

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.

La **conférence annuelle** de POLIS s'est tenue à Madrid (Espagne) les 27 et 28 novembre 2014 autour du thème principal de l'innovation dans les transports en faveur des villes et régions durables. À l'occasion de cette conférence, le STIF a présenté, au cours de la session dédiée aux modes de déplacement actifs, l'étude qui avait été menée sur la mobilité des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées en Île-de-France.

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 siéger au Comité des Autorités organisatrices sur les questions de gouvernance et d'organisation des transports publics urbains, ce qui marque une étape supplémentaire dans la reconnaissance du STIF au niveau international. Ce Comité se réunit deux fois par an et traite des questions-clés en matière de mobilité urbaine durable, telles que les PDU, les véhicules propres, les contrats avec les opérateurs, les ressources financières, etc.

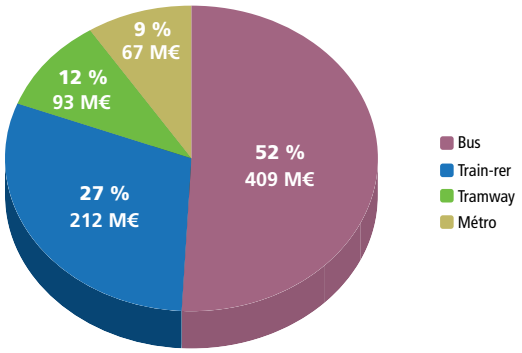
Pour plus d'informations : **uitp.org**

L'offre

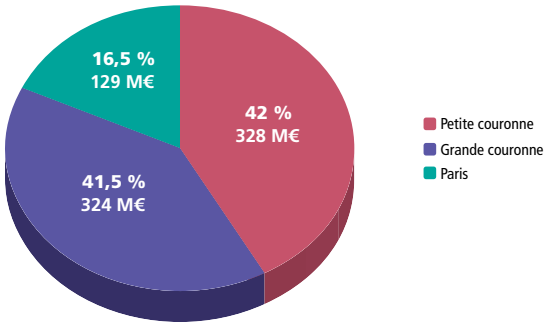
En 2014, le STIF a poursuivi sa politique d'amélioration des différentes lignes de transport en commun en partenariat avec les acteurs locaux. Tous les départements franciliens sont concernés par cette politique visant à améliorer le quotidien des voyageurs tout en s'inscrivant dans le développement de l'Île-de-France.

1. Le bilan tous modes 2005-2014

Entre 2005 et 2014, les renforcements d'offre sont répartis par mode de la façon suivante :



Entre 2005 et 2014, les renforcements d'offre sont répartis géographiquement de la façon suivante :



© Christophe Recoura/STIF. Gare routière des Mureaux.

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

2. Le bus

Le réseau bus

Le réseau bus, qui couvre plus de **300 millions de km par an à travers 1 519 lignes**, est régulièrement réorganisé ou amélioré afin d'accompagner l'évolution des besoins des voyageurs. Chaque jour, **3,8 millions de déplacements se font en bus**, soit 46 % 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 les 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 les lignes de bus, qui se répartissent comme suit :

- **347** lignes pour la RATP (dont **32** Noctilien),
- **1 091** lignes dans le cadre des CT2 exploitées par des entreprises privées (Transdev, Keolis, RATP Dev…),
- **16** lignes Noctilien pour la SNCF.

L'amélioration de l'offre bus en 2014

En 2014, le STIF a donc poursuivi sa politique d'amélioration de l'offre bus dans toute la région Île-de-France. Plus de 210 lignes RATP et d'opérateurs privés ont été renforcées (dont 4 lignes Noctilien et 44 lignes modifiées dans le cadre des restructurations liées aux T6 et T8) dans l'ensemble des départements, portant ainsi le total à près de 500 lignes renforcées depuis 2013.

Les opérations mises en œuvre en 2014 représentent un montant d'engagement de près de **46 millions d'euros annuels**.

Des réseaux de bus renforcés à l'occasion de l'arrivée des tramways T6 et T8

Les mises en service de ces deux nouvelles lignes de tramway se sont accompagnées d'une restructuration des lignes de bus à proximité du tramway. L'objectif est de renforcer la lisibilité pour les voyageurs et de garantir une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport.

La refonte du réseau bus a été réalisée en concertation avec les collectivités concernées : Hauts-de-Seine et Yvelines pour le T6 et Seine-Saint-Denis pour le T8.

Il peut s'agir de redéployer des lignes effectuant tout ou partie du parcours du tramway, de renforcer les fréquences et les amplitudes de certaines lignes de bus, ou encore d'améliorer la complémentarité entre les différentes lignes de bus.

Pour l'arrivée du T6, 32 lignes de bus ont été modifiées ou renforcées, dont 3 lignes Noctilien.
Une gare routière a en outre été créée à la station Vélizy 2, celle de Pont de Sèvres a été adaptée et l'intermodalité à la station Pompidou Clamart a été optimisée.

Pour l'arrivée du T8, 15 lignes de bus ont été modifiées ou renforcées, dont une ligne Noctilien.

La ligne Meaux – Melun

Le STIF a approuvé en 2014 la création de la ligne Meaux – Melun. La ligne sera exploitée par le groupement Cars Moreau-Viabus et sera mise en service en 2015.

Cette nouvelle ligne a pour objectif de relier les pôles de Meaux et Melun avec un itinéraire le plus direct possible et des temps de parcours plus attractifs. Elle desservira les communes de Melun, Fontenay-Trésigny, Marles-en-Brie, Nanteuil-lès-Meaux et Meaux.

Lors de la mise en service de la ligne, il est prévu 15 courses aller-retour du lundi au vendredi et 7 courses aller-retour le samedi.

Le plan bus 2013-2016

Le STIF poursuit le renfort des réseaux de bus avec **la mise en œuvre du plan d'actions sur la période 2013-2016 à travers un programme de 160 millions d'euros**. Les départements de grande couronne bénéficieront de 60 % de ce programme, ceux de petite couronne et Paris de 40 %.

Les améliorations permettent aux voyageurs de bénéficier d'une offre plus lisible, plus attractive et mieux adaptée aux nouveaux rythmes de vie et aux territoires desservis. Elles peuvent se traduire par des renforts aux heures de pointe et aux heures creuses en semaine et le week-end, par la création de service en soirée, par l'adaptation d'itinéraires, de fréquences et d'amplitudes pour la desserte de nouveaux quartiers et de services publics.

À fin 2014, ce sont **117 millions d'euros**, sur les 160 prévus au total sur les quatre années du plan, qui ont été consacrés aux renforts d'offre (hausse de 7,5 % de l'offre par rapport à 2012), soit près de 75 % de l'objectif du programme en deux ans. 480 lignes en ont bénéficié.

Le réseau Noctilien

Le réseau Noctilien compte **48 lignes** qui sillonnent toute l'Île-de-France. **En 2014, 4 lignes ont été renforcées**, notamment pour adapter le réseau Noctilien à la mise en service des tramways T6 et T8.

Chaque nuit de la semaine, 22 000 voyages ont eu lieu en moyenne en Noctilien et 36 000 par nuit durant le week-end. **10 millions de voyages** ont eu lieu en Noctilien en 2014.

© Christophe Recoura/STIF. Noctilien SNCF.

Les services réguliers locaux et les transports à la demande

En 2014, le STIF a délégué sa compétence à 40 collectivités ou groupements de collectivités (4 de plus qu'en 2013) pour l'organisation de 89 services locaux, dont 30 services de transport à la demande (TAD) et 59 services réguliers locaux (SRL).

Les transports scolaires

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

- le financement d'un titre de transport scolaire spécifique utilisable sur les lignes régulières du réseau Optile : **41 493 cartes délivrées, avec 23,8 millions d'euros de participation STIF** pour l'année scolaire 2013-2014, ou sur le train-rer : 72 cartes, avec 15 826 euros de participation STIF pour l'année scolaire ;

- l'organisation et le financement pour le transport scolaire avec services spéciaux : **886 circuits, 45 794 élèves concernés chaque année**, majoritairement en grande couronne, avec **11,6 millions d'euros** de participation du STIF pour les Yvelines et le Val d'Oise, gérés par ses services, et **19 millions d'euros** versés aux départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne ayant reçu délégation du STIF ;

- **le remboursement à 100 % des frais de transport scolaire des élèves et étudiants handicapés : 9 562 élèves et étudiants** ont été pris en charge pour l'année scolaire 2013-2014, avec une participation du STIF d'environ **67 millions d'euros** pour les départements gérés par ses services et **24,3 millions d'euros** versés aux départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne ayant reçu délégation du STIF.

3. Le tramway

Le développement du réseau tramway s'est poursuivi en 2014 avec **la mise en service de deux nouvelles lignes** :

- **le T6** entre Châtillon et Robert Wagner (Vélizy) le 13 décembre 2014,
- **le T8** entre Saint-Denis et Épinay-sur-Seine/Villetaneuse le 16 décembre 2014.

Fin 2014, 8 lignes sont ainsi en service dans toute l'Île-de-France. Ce réseau tramway permet de se déplacer plus facilement et d'améliorer les correspondances bus, métro ou train-rer.

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.

Par ailleurs, le STIF a finalisé en 2014 les études d'avant-projet relatives au débranchement du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

© William Beaucardet/STIF. Tramway T8.

4. Le métro et le train-rer

Le réseau ferré, composé de 13 lignes de train-rer, assure environ **1 200 millions de voyages** par an dans toute l'Île-de-France. Les 14 lignes du métro enregistrent pour leur part une fréquence annuelle de **1 526 millions de voyages**.

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

■ Le métro

Suite aux renforts d'offre intervenus depuis 2006 sur la quasi-totalité des lignes, le STIF a souhaité compléter ce programme.

© Mathias Schmitt/STIF. Métro ligne 1.

C'est ainsi que la **ligne 1**, entièrement automatisée depuis fin 2012, et qui a vu la qualité de production de son offre considérablement améliorée en 2013, a bénéficié en mars 2014 d'un renfort d'offre lui permettant d'offrir un meilleur service adapté aux nouveaux rythmes des Franciliens (en journée, en soirée, l'été notamment). Le montant du renfort est de 1,3 million d'euros annuels.

La ligne 6 a également bénéficié en novembre 2014 d'un renfort d'offre, en journée et en début de soirée notamment, pour un montant de 2,8 millions d'euros annuels.

La ligne 14 a aussi bénéficié en juin 2014 d'un renfort d'offre aux heures de pointe pour augmenter sa capacité, grâce à la mise en service de 4 rames supplémentaires, dont l'acquisition a été décidée par le STIF en 2009, et financée à hauteur de 50 %. Le montant du renfort est de 337 000 euros annuels.

Enfin, la réalisation de l'offre aux heures de pointe par l'opérateur reste un enjeu très fort, pour proposer une capacité maximale de transport. Le suivi des indicateurs, notamment pour l'heure de pointe, fait l'objet de réunions régulières avec l'opérateur.

■ Le train-rer

En 2014, le STIF a poursuivi son programme d'amélioration de la régularité et de l'offre sur ces lignes. 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.

Ligne A

Le Schéma Directeur de la ligne A, approuvé par le STIF en 2012, 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.
À ce titre, il comporte un volet d'amélioration de l'offre et de la desserte en début de soirée et aux heures creuses pour le service 2014 :

- **Augmentation de la desserte en début de soirée**, notamment en prolongeant d'une heure jusqu'à 21 h 30 l'intervalle de 20 minutes tel qu'il est pratiqué au départ de Châtelet pour la desserte de la branche de Cergy. Cette mesure nécessite la création de 7 trains, ce qui a pour conséquence une augmentation de l'offre à l'échelle de l'ensemble de la ligne en début de soirée.

- **Adaptation de la desserte aux heures creuses** pour améliorer la robustesse de l'exploitation par un allègement des circulations dans le tronçon central en maintenant un intervalle réduit de 4 minutes, et pour améliorer la lisibilité des missions de la branche Chessy en prolongeant les missions d'origine Poissy de Noisy-le-Grand à Torcy.

Le STIF a validé en 2014 la convention de financement des opérations de moyen terme suivantes du Schéma Directeur :

- mise en œuvre d'un pilotage automatique dans le tronçon central pour un meilleur respect des temps de parcours ;

- extension du Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance (SACEM) jusqu'à Noisy-Champs ;

- renforcement de l'alimentation électrique entre La Varenne et Boissy-Saint-Léger par la création du poste de redressement « Chennevières ».

Ligne B

Le projet ligne B Nord +, achevé à l'été 2013, a permis de mettre en place une nouvelle offre sur l'ensemble de la ligne pour le service annuel 2014, visant à la fois une meilleure régularité sur la ligne et une meilleure desserte des territoires.

Les principes de cette nouvelle offre ont consisté, au nord de la ligne, à mettre en place des dessertes omnibus permettant d'obtenir pour toutes les gares entre Aulnay-sous-Bois et Paris une desserte fréquente avec un intervalle de 3 minutes aux heures de pointe.

La nouvelle offre a également permis d'obtenir plus de trains longs le soir jusqu'à 22 h, et plus de trains l'été dès 2013. Elle inclut également la mise en place de trains de réserve aux terminus de la ligne, visant à limiter les effets d'un incident sur l'exploitation de la ligne.

Le montant de cette nouvelle offre est de **14,8 millions d'euros annuels**.

Enfin, ce renfort d'offre s'est accompagné de nombreux renforts bus pour accéder aux gares desservies.

© Christophe Recoura/STIF. Ligne B.

Le STIF a approuvé en 2013 le nouveau Schéma Directeur de la ligne B Sud, dont les actions de court terme sont intervenues dès 2013, avec notamment la mise en service en novembre 2013 d'un Centre de commandement unique de la ligne. La poursuite des études et premiers travaux des actions portées dans le cadre du Schéma Directeur au titre du Contrat de Projets État-Région (CPER) est financée dans le cadre de 7 conventions validées par le STIF en 2013 pour un montant de 48 millions d'euros. Les autres actions, en particulier celles liées aux outils d'exploitation et d'information voyageurs, sont portées dans le cadre des contrats passés entre le STIF et les opérateurs. Une consolidation du Schéma Directeur de la ligne B Sud est prévue en 2015.

Ligne C et TER Sud Essonne

Le Schéma Directeur de la ligne C, approuvé en 2009, intègre un volet d'amélioration de l'offre, qui consiste notamment à **créer de nouveaux arrêts aux heures de pointe à Ivry-sur-Seine et à Vitry-sur-Seine**.

Ces nouveaux arrêts ont été mis en œuvre pour le service annuel 2014 :

- création d'un arrêt supplémentaire à Ivry pour les missions en provenance de Dourdan ;

- création d'un arrêt supplémentaire à Vitry pour les missions en provenance de Versailles Chantiers (via Massy et Juvisy).

Ces mesures sont associées à la mise en train long de plusieurs circulations sur les missions Versailles Chantiers – Paris via Massy et Versailles Château.

Sur la desserte du Sud Essonne par les **TER Centre**, les arrêts supplémentaires à Étampes, Angerville, Monerville et Guillerval, mais également à Dourdan, ont été mis en service début 2014, suite à la décision du STIF de février 2013, et à l'approbation d'une convention avec la Région Centre en décembre 2013.

© Christophe Recoura/STIF. Ligne D.

Ligne D

Le Schéma Directeur de la ligne D a été approuvé par le STIF en 2006. Des mesures à court terme ont été mises en place en 2009. Son volet à moyen terme, qui a fait l'objet d'un **Schéma de Principe approuvé en 2009**, intègre un volet de modification de l'offre et la réalisation d'investissements d'amélioration de la ligne pour un montant de 120 millions d'euros. Conjointement, la nouvelle gare de Créteil Pompadour a été mise en service en décembre 2013 en substitution à la gare de Villeneuve Prairie. Cette ouverture s'est accompagnée d'une desserte supplémentaire, d'une amélioration de la fréquence sur les lignes TVM et 393 du réseau RATP et d'un renforcement d'offre de la ligne O du réseau STRAV.

La nouvelle desserte a été mise en œuvre pour le service annuel 2014.
Elle consiste :

- **au nord de la ligne**, à un retour à 12 trains par heure et par sens au lieu de 8 depuis fin 2008 ;

- **au sud de la ligne :**
  – à la création d'un troisième arrêt par quart d'heure à Maisons-Alfort sur la mission Malesherbes,
  – à la création de 2 arrêts par quart d'heure à la nouvelle gare de Créteil Pompadour,
  – à la création d'un quatrième arrêt par quart d'heure à Villeneuve-Saint-Georges sur la mission Melun terminus Paris Lyon,
  – à l'ajout d'un train supplémentaire entre Melun et Paris afin de prolonger la pointe du matin jusqu'à 9 h à Paris,
  – à la prolongation de la desserte entre Paris et Melun avec un intervalle d'un quart heure jusqu'à 21 h au départ de Paris,
  – au prolongement de l'ensemble des navettes Juvisy – Corbeil jusqu'à Melun,
  – au renfort de l'offre entre Paris et Melun le dimanche, avec un intervalle de 15 minutes.

Le montant de cette nouvelle offre est d'environ **20 millions d'euros annuels**.

Ligne E

Le programme des études pour l'achèvement du Schéma Directeur de la ligne E a été approuvé en 2013, sur la base de propositions communes RFF/SNCF.

Les objectifs du Schéma Directeur sont :

- l'amélioration des performances de la ligne,

- l'adaptation de l'offre de transport aux besoins des voyageurs,

- l'amélioration de la qualité de service.

Le STIF a voté les financements des études et des travaux préparatoires pour le prolongement de la ligne E à l'ouest.

Lignes H et K – réseau Nord Ouest

Grâce à la généralisation du Francilien sur l'ensemble de la ligne fin 2012 (hors transversale Creil – Pontoise), il est apparu possible d'**améliorer l'offre de la ligne H** en accélérant les temps de parcours grâce aux meilleures performances du matériel (sans diminuer la robustesse de la desserte), tout en créant notamment **un arrêt supplémentaire** à la gare de La Barre Ormesson (passage d'un arrêt par quart d'heure à deux arrêts par quart d'heure en heure de pointe).

Ligne J – réseau Saint-Lazare Nord

Le programme des études pour l'achèvement du Schéma Directeur de la ligne J Nord (Paris Argenteuil vers Ermont, Pontoise/Gisors et Mantes/Conflans) **a été approuvé par le STIF en 2013**, sur la base de propositions communes RFF/SNCF.

Ligne P – réseau Est

Le STIF a voté en 2014 le financement des études qui permettront de finaliser le Schéma Directeur de la ligne.

© Christophe Recoura/STIF. Francilien.

5. L'évolution du trafic en 2014

Évolution du trafic par mode en millions de voyages				
		2013	**2014**	**Évolution 2014/2013**
Train-rer	SNCF[1]	736,21	737,10	0,12 %
	RATP	468,77	473,90	1,10 %
	Total train-rer	**1 204,98**	**1 211,00**	**0,50 %**
Métro		**1 520,00**	**1 526,05**	**0,40 %**
Total modes ferrés		**2 724,98**	**2 737,05**	**0,44 %**
Tramway (T1, T2, T3a, T3b, T5, T6, T7 et T8)[2]		182,89	223,17	22,03 %
Bus à Paris		315,03	330,72	4,98 %
Bus en petite et grande couronne	RATP	624,15	652,30	4,51 %
	Optile + TRA	334,51	345,09	3,16 %
	Total bus en petite et grande couronne	**958,66**	**997,39**	**4,04 %**
Noctilien	RATP	8,48	9,37	10,50 %
	SNCF	1,03	1,10	6,87 %
	Total Noctilien	**9,51**	**10,47**	**10,10 %**
Total bus		**1 283,20**	**1 338,57**	**4,32 %**
Total tous modes		**4 191,06**	**4 298,80**	**2,57 %**

Source : STIF, d'après SNCF, RATP, Optile.

1. Trafic SNCF, y compris T4, hors Parcours Complémentaire (au-delà des zones 1 à 5).

2. Mise en service du T6 le 13 décembre 2014 et mise en service du T8 le 16 décembre 2014.

La modernisation

En 2014, le parc francilien de véhicules bus et tramways continue à croître pour accompagner les mises en service de tramways et les renforts d'offre. La modernisation du parc ferré se poursuit activement avec le déploiement de nouveaux matériels sur le réseau nord et est de l'Île-de-France et sur la ligne A, ainsi qu'avec la rénovation des trains sur les lignes B, C et D.

1. Le bus

Dans le cadre du plan quadriennal d'investissement (PQI), **le STIF a passé une convention de financement pour la période 2014-2015 s'élevant à 260,12 millions d'euros** pour un total d'investissements effectué par la RATP de 355,94 millions d'euros. Cette convention prévoit l'acquisition de bus pour :

- les besoins de renouvellement du parc (financés à 50 % par le STIF) ;
- l'accélération du renouvellement du parc (100 millions d'euros financés par le STIF à 100 %) ;
- le développement de l'offre (64 millions d'euros financés par le STIF à 100 %) ;
- le lancement d'une expérimentation pour équiper une ligne urbaine de bus standards entièrement électriques et autonomes (10 millions d'euros financés par le STIF à 50 %).

Au total, ce sont environ 550 bus hybrides et 90 bus GNV qui seront acquis sur deux ans.

Concernant les transporteurs privés, le parc total utilisé pour les lignes régulières est de **4 880 véhicules au 31 décembre 2014**. Le développement du parc CT2 sur l'année 2014 est de l'ordre de + 3,14 %, soit 153 véhicules supplémentaires.

© Christophe Recoura/STIF. Tramway T6.

© Christophe Recoura/STIF. Bus hybride RATP – Ligne 91.

Transition énergétique

À la suite de l'adoption par le STIF fin 2013 d'un plan sans précédent de renouvellement du matériel roulant pour réduire les volumes de polluants, **le déploiement de bus hybrides, GNV et électriques se poursuit**.

En complément de l'acquisition de 89 bus hybrides et 18 bus GNV approuvée en 2014, le STIF a décidé début 2015 l'achat de 72 bus pour la proche et la grande couronne (62 bus hybrides, 9 cars GNV et 1 minibus électrique).

Cela représente un total de 179 véhicules à faibles émissions qui seront mis en service en 2015 et 2016.

2. Le tramway

En 2014, les mises en service des lignes T6 et T8 ont nécessité respectivement 28 rames STE6 de NTL (NewTransLohr) et 20 rames Citadis 302 d'Alstom.

Ces nouveaux tramways spacieux (les rames du T6 sont les plus longues de France) **et très lumineux sont entièrement accessibles**. Ils bénéficient également des meilleurs équipements en termes d'information voyageurs et de confort (climatisation, vidéoprotection).

Ces deux mises en service amènent à un parc tramway de 237 rames pour l'Île-de-France (de T1 à T8).

L'appel d'offres matériel roulant pour les différents prolongements du T1 et le renouvellement des TFS est en cours. Ces nouvelles rames plus capacitaires amélioreront à terme l'exploitation de cette ligne.

Il est prévu fin 2015 l'arrivée de 6 rames Citadis 302 pour améliorer l'offre du T2.

Dans le cadre du Tram Express Nord (Tangentielle Nord), le STIF a approuvé l'acquisition par la SNCF de 15 rames pour un montant total de 88 millions d'euros, subventionné à 100 % par le STIF.

3. Le métro

Le STIF continue de mettre en place les opérations de déploiement du matériel roulant issues de sa réflexion stratégique sur l'ensemble des matériels métro en Île-de-France, dont les conclusions sont portées dans le **Schéma Directeur du matériel métro**.

Élaboré en lien avec la RATP notamment, mais également la Société du Grand Paris, ce document définit la politique d'investissements du STIF sur le matériel métro en fonction des besoins identifiés et des projets d'infrastructures connus.

En 2014, ce sont au total 25 rames de métro plus confortables qui ont été déployées sur le réseau, ce qui porte à 300 le nombre de rames de métro modernisées depuis 2006, sur un parc total d'environ 650 rames.

Ligne 9

Après les lignes 2 et 5, le déploiement des rames neuves MF01 s'est poursuivi sur la ligne 9, avec la mise en service de 20 rames supplémentaires.

Sur la seule ligne 9, le coût de l'investissement de 66 nouvelles rames est de **330 millions d'euros**, financé à 50 % par subvention du STIF.

Le déploiement des rames MF01 sur les lignes 2, 5 et 9

Afin d'augmenter sensiblement l'offre de transport sur les lignes 2, 5 et 9 dans les années à venir, le STIF a décidé en 2014 de compléter le parc de ces lignes en achetant **12 nouvelles rames MF01**. Ce type de rames est actuellement utilisé sur les lignes 2 et 5 et en cours de déploiement sur la ligne 9.

Ces rames, très appréciées des voyageurs, seront livrées entre fin 2016 et 2017. Le coût de cette acquisition est d'environ **75 millions d'euros**.

Le nouveau matériel MF01 offre un **meilleur confort pour les voyageurs** et dispose de **nombreux atouts** :

- réduction importante du niveau sonore intérieur et extérieur ;
- meilleur confort grâce à la ventilation réfrigérée ;
- circulation facilitée des voyageurs à bord des rames ;
- ouverture automatique des portes ;
- information dynamique des voyageurs ;
- diminution de 30 % de la consommation d'énergie ;
- fiabilité et disponibilité nettement accrues.

© Christophe Recoura/STIF. Métro ligne 5.

Ligne 14

Quatre nouvelles rames MP05 ont été livrées en 2014 dans le cadre d'un **renfort d'offre** pour l'hyperpointe du matin sur la ligne 14.

D'autre part, la première rame d'une **commande de 14 nouvelles rames MP05** a également été mise en service fin 2014. Cette commande, pour un montant de **140 millions d'euros** financé à 100 % par le STIF, a été approuvée par le STIF en 2012. Ces rames sont prévues d'être livrées jusqu'en 2015.

Par ailleurs, l'acquisition d'un **nouveau matériel métro à roulement pneumatique se poursuit**, afin d'être déployé sur la ligne 14 pour permettre un accroissement de capacité de la ligne (passage de 6 à 8 voitures par rame) à l'horizon de son prolongement à Mairie de Saint-Ouen.

Lignes 15, 16 et 17

En 2014, la Société du Grand Paris a publié l'avis d'appel public à candidature dans le cadre de la procédure **d'acquisition d'un nouveau matériel métro pour les futures lignes 15, 16 et 17**, sur la base d'un cahier des charges fonctionnel approuvé par le STIF en 2013.

4. Le train-rer

Le programme de modernisation est déjà engagé pour un montant de plus de 4 milliards d'euros, subventionné à hauteur de 50 % par le STIF.

En 2014, 113 matériels neufs ou rénovés ont été mis en service pour améliorer la qualité de service proposée aux voyageurs, ce qui porte à près de 900 le nombre de rames mises en service ou modernisées depuis 2006.

Ligne A

Les nouvelles rames MI09, qui offrent davantage de places par rapport aux MS61 et MI84 qu'elles remplacent, sont progressivement mises en service.
84 rames neuves circulent sur la ligne depuis fin 2014.

Les livraisons se poursuivent, pour atteindre 130 rames d'ici fin 2016, avec pour objectif d'obtenir un parc entièrement composé de rames à deux niveaux sur la ligne A.

Le STIF finance directement cet investissement à hauteur de 730 millions d'euros.

Ligne B

89 rames MI79 sont rénovées fin 2014, sur un parc de 117 rames. Cette opération, d'un montant de 420 millions d'euros, est financée directement à 50 % par subvention du STIF.

© Christophe Recoura/STIF. Ligne A.

Ligne C

60 rames à deux niveaux sont rénovées fin 2014, sur un parc de 150 rames. Cette opération est financée directement à 50 % par subvention du STIF.

Toutes les rames arboreront à terme le nouveau design spécifique à la ligne C, choisi par les voyageurs, et inauguré en septembre 2012.

Ligne D

96 rames à deux niveaux sont rénovées fin 2014, sur un parc de 124 rames. Cette opération, qui représente un montant d'environ 130 millions d'euros, est financée directement à 50 % par subvention du STIF.

Les rames sont par ailleurs progressivement équipées d'un **système anti-enrayage, pour un montant de 20 millions d'euros**, financé directement à 50 % par subvention du STIF.

Ligne E

Le STIF a approuvé les fonctionnalités d'un nouveau matériel, qui sera notamment déployé sur la ligne 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.

Lignes H et K – réseau Nord Ouest

Toutes les rames Francilien commandées circulent désormais sur le réseau Nord Ouest, et constituent l'intégralité du parc (hors transversale Creil – Pontoise).

Le STIF a par ailleurs décidé en 2014 de l'acquisition de **6 rames Francilien supplémentaires** pour l'exploitation de la transversale Creil – Pontoise, ainsi que de **16 rames** pour remplacer les RIB-RIO des missions Paris Nord – Crécy-la-Chapelle. Ce renouvellement représente un investissement de **211 millions d'euros**, subventionné à 50 % par le STIF.

Ligne P – réseau Est

31 rames Francilien ont été déployées en 2014 sur la ligne P, sur les axes Paris – Meaux et Paris – Coulommiers. Au total, ce sont 35 rames qui seront déployées d'ici 2015.

Par ailleurs, **toutes les rames à deux niveaux de la ligne ont été rénovées**, soit un investissement d'environ 30 millions d'euros financé directement par le STIF à hauteur de 50 %.

Pour compléter le parc de Z2N, le STIF finance à 50 % le transfert et la rénovation de 6 Z2N précédemment exploitées par le TER Nord-Pas-de-Calais. Cette opération, d'un montant de 17,5 millions d'euros, permettra de renforcer le parc de rames à deux niveaux, principalement pour les besoins des lignes C et D.

Lignes L et J – réseau Saint-Lazare

35 rames Francilien ont été déployées en 2014 sur les lignes L et J – réseau Saint-Lazare, sur les missions entre Paris et Nanterre Université, Paris et Ermont-Eaubonne et Paris et Pontoise. Au total, ce sont 55 rames qui seront déployées d'ici 2015.

Au total, le programme Francilien sur l'ensemble des lignes concernées en Île-de-France correspond à un montant d'investissement d'environ 1,9 milliard d'euros, financé directement par le STIF à hauteur de 50 %.

Le Francilien arrive sur la ligne J

Depuis 2014 et jusqu'à l'automne 2015, des Franciliens sont déployés sur les axes Paris – Ermont-Eaubonne et Paris – Pontoise de la ligne J, pour aboutir à un renouvellement des rames inox sur cette ligne. Le Francilien est un train de type boa, c'est-à-dire sans porte entre les voitures ; il facilite donc la circulation à l'intérieur du train. Il dispose en outre d'écrans d'information voyageurs à l'intérieur des rames et de larges portes coulissantes facilitant l'accès et la sortie du train.

Lignes R et U – réseau Sud Est et ligne La Verrière – La Défense

Les 34 rames à deux niveaux circulant sur ces lignes ont été rénovées, soit un investissement d'environ 35 millions d'euros, financé directement par le STIF à hauteur de 50 %.

Par ailleurs, le STIF a approuvé **l'acquisition de 42 REGIO2N** pour remplacer les matériels inox des navettes Melun – Montereau fin 2017 ainsi que les Z2N assurant les missions Paris – Montereau et Paris – Montargis dès 2018. Les rames à deux niveaux actuelles seront redéployées sur le réseau Transilien. Cette opération, entièrement subventionnée par le STIF, représente un investissement de **590 millions d'euros**.

Des REGIO2N pour la ligne R

Le STIF a décidé en 2014 de l'acquisition de 42 rames à deux niveaux type REGIO2N pour la ligne R. Le déploiement de ces trains fabriqués par Bombardier est prévu à partir de septembre 2017.

Ces nouvelles rames permettront d'améliorer le confort des voyageurs :

- Haut niveau de confort : sièges plus larges, chauffage et climatisation, luminosité, espace vélos…
- Circulations intérieures améliorées.
- Espaces aménagés pour les personnes en fauteuil roulant et accès de plain-pied.
- Information dynamique avec des annonces visuelles et sonores à bord.
- Système de comptage embarqué permettant de connaître les taux de remplissage des trains.

Les services

En 2014, le STIF a poursuivi le financement de la mise en accessibilité des réseaux, conformément à la programmation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). La mise en œuvre est sous la responsabilité des transporteurs. Le STIF a également continué son investissement important sur l'information voyageurs.

1. L'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 et financés par le STIF, ou dans le choix du matériel roulant qu'il est amené à effectuer.

L'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) a été 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). Ce schéma 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.

Ce programme ambitieux constitue un engagement fort pour le STIF, qui a associé ses partenaires (transporteurs, 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,**

© Claire Curt/STIF. Gare de Chelles-Gournay.

© Christophe Recoura/STIF. Pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny-le-Bretonneux.

- **renforcer l'accessibilité à l'information voyageurs,**
- **s'engager sur un rythme ambitieux de mise en accessibilité des gares…**

L'accessibilité du réseau bus

Depuis février 2010, **l'ensemble des 69 lignes du réseau bus parisien sont accessibles aux personnes en situation de handicap**. Sur le reste du territoire francilien, le STIF travaille avec les collectivités à l'accessibilité physique des lignes, d'une part en acquérant du matériel roulant permettant l'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant, et d'autre part en finançant la mise en accessibilité des points d'arrêt. En 2014, le STIF a subventionné pour 6,4 millions d'euros de mise en accessibilité des points d'arrêt.

Le STIF finance les études de diagnostic et d'aménagement pour les points d'arrêt, et le montant total des travaux à hauteur de 75 %. Une ligne urbaine exploitée par bus est déclarée accessible dès lors que 100 % de ses véhicules et 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 personnes en situation de handicap, des abords de la gare jusqu'au train. Cela passe notamment 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 gares 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 voyageurs actuel. **En 2014, 125 gares de ce réseau sont accessibles**, et 18 nouvelles gares sont en travaux pour être rendues accessibles.

Au-delà du programme de mise en accessibilité du réseau de référence, l'ensemble des gares et stations nouvelles sont accessibles conformément à la réglementation.

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, à fin 2014, d'annonces sonores et visuelles dans 100 % des stations de métro, 100 % des gares de train-rer et 60 % des arrêts desservis par des bus équipés.

Une expérimentation a été mise en place par la SNCF, permettant aux voyageurs ne pouvant accéder à une gare accessible proche, de bénéficier d'un transport par véhicule adapté juqu'à la gare accessible la plus proche.

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 2014, **744 000 courses** ont été réalisées dans toute l'Île-de-France.

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 1er 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. **9 562 élèves et étudiants** ont bénéficié de ce service à la rentrée 2013/2014, avec une participation du STIF de **91,3 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 un numéro sans aucun surcoût, quel que soit l'opérateur.

Pour répondre aux besoins spécifiques, un plan pour les usagers en fauteuil roulant et un plan pour les voyageurs malvoyants sont consultables et téléchargeables sur le site infomobi.com. Le plan pour les usagers en 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

L'objectif du STIF est de permettre aux transporteurs de développer une information voyageurs cohérente, lisible, simple et accessible à tous sur l'ensemble des réseaux.

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 préconisations du STIF, à savoir le Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV).

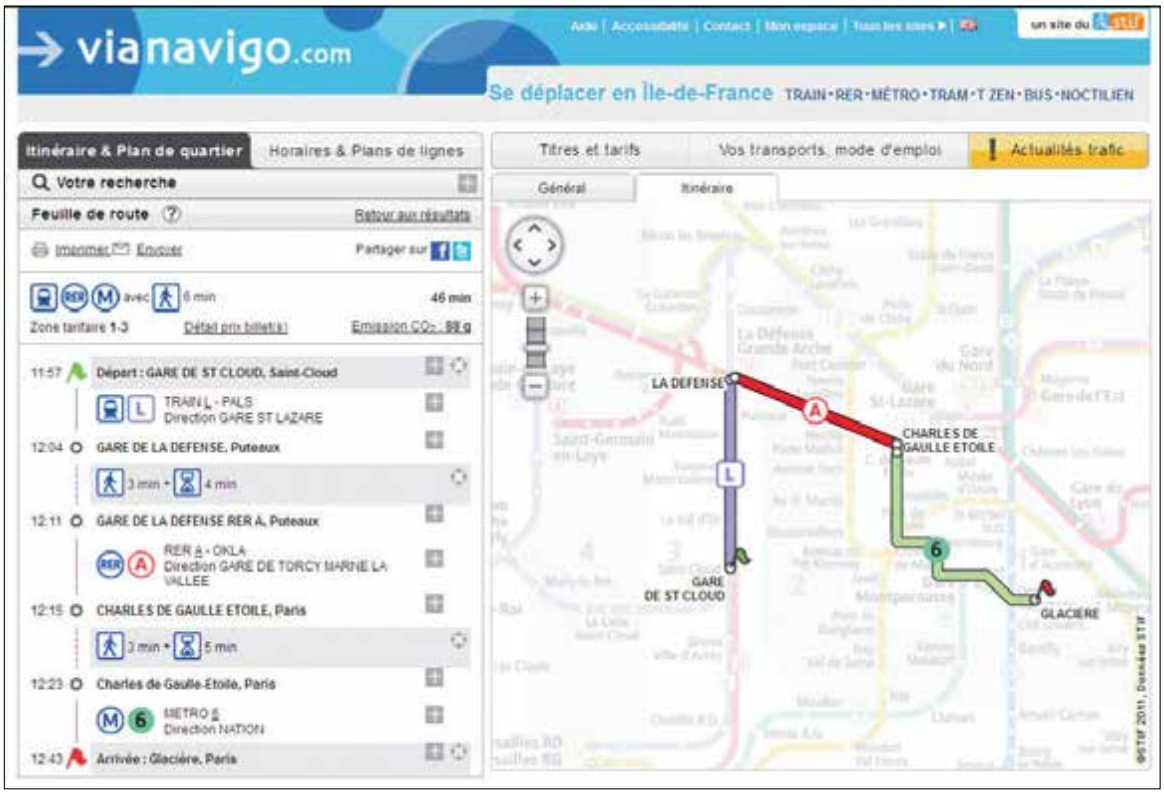
Le service Vianavigo

Le service Vianavigo, ouvert fin 2011, permet d'organiser son trajet en toute simplicité. Il intègre tous les modes de transport en commun et l'offre de toutes les entreprises de transport (transporteurs privés, RATP, SNCF). **Outre le site vianavigo.com, il existe une déclinaison internet pour mobiles ainsi que des applications sur smartphone**.

Depuis 2011, Vianavigo évolue régulièrement afin de proposer des services utiles pour faciliter les déplacements des Franciliens.

En 2014, l'application de recherche d'itinéraires Vianavigo s'est enrichie d'une **nouvelle fonctionnalité très attendue visant à informer les voyageurs en temps réel des prochains passages des trains-rer, métros et tramways**. L'information en temps réel sur les prochains bus (RATP et Transdev) a complété le service début 2015. D'autres fonctionnalités ont aussi été améliorées, comme la consultation du plan « Autour de moi » ou la mise en avant des messages Info Trafic.

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**.



Le déploiement de l'information en temps réel sur les réseaux

Pour la SNCF

Pour la SNCF, le système INFOGARE, qui fournit aux voyageurs l'information en temps réel sur le passage des prochains trains, est aujourd'hui déployé à plus de 85 %. À terme, ce programme équipera l'ensemble des gares SNCF.

Plus de 4 500 nouveaux écrans seront déployés dans les gares SNCF. Entièrement financé par le STIF, le projet, d'un montant total de 53 millions d'euros, a débuté au premier semestre 2010 avec une fin de déploiement prévue pour 2016.

Diffusées en temps réel, les informations transmises aux voyageurs seront nettement améliorées. À quai, les écrans d'information dynamique indiqueront le temps d'attente du prochain train, sa desserte complète, le 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.

© Christophe Recoura/STIF. Pôle de Garges-Sarcelles.

En complément, le STIF a décidé **la généralisation de deux nouveaux programmes d'écrans** qui étaient jusqu'alors en expérimentation, pour un montant de 11,5 millions d'euros. Ce sont 258 écrans d'information multimodale sur les correspondances bus et 230 écrans sur l'état du trafic qui viendront compléter l'ensemble de la chaîne d'information à disposition des voyageurs.

- Le premier concerne le déploiement d'écrans d'information multimodale dans 125 gares SNCF répondant à des critères précis du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ces écrans situés en gare permettront d'informer les voyageurs sur les correspondances possibles en cours avec « leur(s) » bus. Ils permettront également de délivrer les informations de perturbations sur les lignes concernées.

- Le second concerne le déploiement d'écrans « Météo Trafic » dans 105 gares SNCF. Ces écrans situés en gare délivreront l'état du réseau en temps réel pour les modes ferrés et permettront aux voyageurs d'adapter leurs déplacements.

Les programmes d'amélioration de la télé-sonorisation des gares sont aujourd'hui déployés à plus de 90 %. Les objectifs de ces investissements sont :

- de rendre cohérente l'information sur l'ensemble des lignes et d'éviter les informations divergentes,

- d'améliorer les informations en cas de situations perturbées prévues et imprévues,

- d'améliorer les conditions de diffusion des annonces sonores afin de les rendre audibles à tout un chacun.

Ces projets répondent aux objectifs du Schéma Directeur de l'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.

Pour la RATP

Pour la RATP, le système SIEL (Système d'Information En Ligne) fournit aux voyageurs le temps d'attente des prochains métros et bus.

Toutes les lignes de métro sont équipées du dispositif visuel et sonore sur les quais.

Ce sont aujourd'hui 282 lignes de bus qui sont équipées du dispositif visuel au point d'arrêt grâce à 6 500 bornes d'information installées aux principaux points d'arrêt.

Le programme BIV (Bornes d'Information Voyageurs) Bus Paris-Banlieue, actuellement en phase de réflexion, vise un renouvellement de l'ensemble des Bornes d'Information Voyageurs aux arrêts. Cette initiative a pour objectif de produire une information voyageurs plus accessible et conforme aux prescriptions du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs.

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 rénovations de matériels.

© Christophe Recoura/STIF. Métro ligne 10.

Le programme IMAGE

Le programme « IMAGE », prévu au contrat STIF/RATP 2012-2015, vise à déployer une information multimodale dans les espaces d'échanges exploités par la RATP. Ces écrans de nouvelle génération délivreront de l'information sur les correspondances possibles avec l'ensemble des modes (bus, métro, tramway, train-rer…) de l'ensemble des transporteurs de la région.

3 000 nouveaux écrans d'information voyageurs sont en cours d'installation, remplaçant progressivement les afficheurs actuels. 1 300 écrans supplémentaires seront installés.

Mi-février 2015, 1 000 écrans sont déjà installés dans 150 stations ou gares. Début 2016, 3 000 écrans seront déployés dans 370 stations ou gares. Ces écrans nouvelle génération, déployés dans un premier temps en sortie de station de métro ou de gare rer, diffusent actuellement les temps d'attente des deux prochains bus ou tramways en correspondance.

Dans le futur, l'affichage des temps d'attente de toutes les lignes en correspondance va se généraliser sur l'ensemble du réseau.

© Christophe Recoura/STIF. Écran image.

Les transporteurs privés

Concernant les transporteurs privés, le STIF a voté au cours de l'année 2014 divers programmes concernant les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs.

Des subventions pour un montant de 35 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 dans les véhicules et aux points d'arrêt, notamment sur le temps de trajet, les correspondances, les perturbations… Ce sont donc 72 % des réseaux qui ont bénéficié d'une subvention du STIF pour le déploiement de ces équipements.

Les réseaux bénéficieront également de Bornes d'Information Voyageurs qui permettront de donner les temps d'attente des deux prochains bus aux points d'arrêt et de proposer des messages d'information en cas de perturbation. Le déploiement est progressif : sur les 2 900 points d'arrêt subventionnés, 1 650 sont aujourd'hui équipés, et sur les 3 264 véhicules subventionnés, 2 250 sont pleinement opérationnels.

L'année 2015 aura l'ambition de poursuivre le subventionnement de ces systèmes, avec notamment pour objectif que l'ensemble des réseaux disposent d'un Système d'Information Voyageurs avant la fin 2016.

3. La sécurité

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

Pour la RATP, l'installation de vidéoprotection (enregistrement et direct), d'alarmes et d'interphones est achevée. Le parc de bus est entièrement équipé en radiolocalisation. L'équipement en vidéoprotection 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.

Pour la SNCF, la généralisation de la vidéo est financée dans le cadre d'une convention de financement conclue entre le STIF, la Région Île-de-France et la SNCF, chacun prenant à sa charge 1/3 du coût de l'opération. Ce programme représente pour le STIF et la SNCF un investissement de 26,65 millions d'euros chacun. Sa mise en œuvre s'est poursuivie en 2014, avec l'achèvement de l'équipement de toutes les gares franciliennes en vidéo, la fin du programme portant sur une amélioration qualitative et quantitative des gares déjà équipées.

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

La politique de sûreté repose également sur des moyens humains, financés par le STIF par le biais du contrat : 720 agents SUGE SNCF 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 lignes A, B et D, ainsi que sur les lignes J et H.

Concernant les transporteurs privés, les politiques d'investissements sont complétées par des actions menées localement : formation des contrôleurs et des chauffeurs, interventions en milieu scolaire ou auprès de publics spécifiques, ou professionnalisation des équipes présentes sur le terrain.

À fin 2014, suite à plusieurs décisions de financement des investissements, plus de 3 500 véhicules, soit plus de 70 % du parc des transporteurs privés, sont équipés en radiolocalisation, et près de 3 900 véhicules, soit plus de 80 % du parc des transporteurs privés, disposent ou disposeront à une brève échéance de vidéo. Ces investissements représentent plus de 5,1 millions d'euros en 2014, entièrement financés par le STIF.

© David Delaporte/STIF.

4. La qualité de service

Le STIF a choisi de **renforcer encore davantage la place du voyageur** dans la mise en œuvre des nouveaux contrats (pour la période 2012-2015).

Le suivi de la qualité de l'offre est ainsi plus fin et plus précis et les exigences en matière de qualité de service sont renforcées. **La priorité est donnée à la ponctualité et à l'information, principales attentes des voyageurs.**

La RATP et la SNCF ont accepté de relever le défi de ces contrats ambitieux afin d'offrir une meilleure qualité de service aux voyageurs.

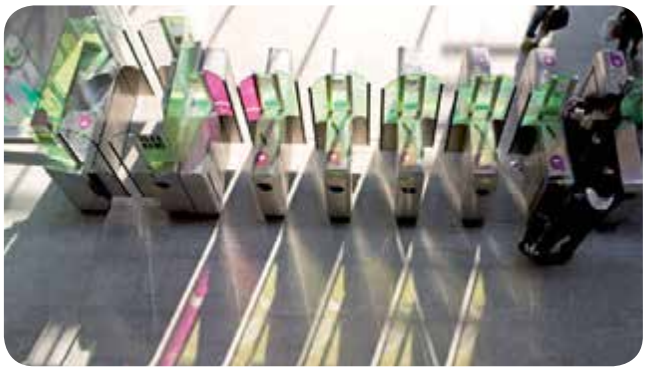
Dans l'optique de rapprocher le plus possible la mesure de la qualité de service du quotidien des voyageurs, ces contrats se traduisent par **de nouveaux indicateurs et une évolution de certaines méthodes de calcul**.

Afin de s'assurer du respect des exigences contractuelles et de la fiabilité des mesures réalisées par la RATP et la SNCF, le STIF réalise depuis 2013 des audits et contre-mesures sur les indicateurs de qualité de service hors ponctualité. À fin 2014, près de 75 % des indicateurs ont fait l'objet d'au moins un contrôle.

Les bulletins de la ponctualité interactifs mensuels et les bulletins de la qualité de service trimestriels sont consultables sur le site internet du STIF, stif.info, à la rubrique « Les bulletins de la qualité de service ».

La tarification

Le dézonage a été étendu en 2014, pour les forfaits Navigo mensuels ou annuels, aux petites vacances scolaires de la zone C (hiver, printemps, Toussaint, Noël). Le STIF, souhaitant poursuivre dans cette voie, a demandé que soient étudiées les conditions dans lesquelles il pourrait décider de la mise en œuvre du tarif Navigo « toutes zones » pour les forfaits Navigo et imagine R Étudiants au 1er septembre 2015.



© Claire Curt/STIF. Gare d'Ermont-Eaubonne.

1. Les recettes en 2014

Le contexte économique difficile s'est ressenti en 2014 comme en 2013 : les recettes sont demeurées quasiment **stables en volume**, les forfaits Navigo ont **faiblement progressé** (+ 0,5 % en volume contre + 1 % en 2013).

2. Les décisions tarifaires en 2014

Les tarifs ont été augmentés de 3 % au 1er janvier 2014, à l'exception du Ticket d'accès à bord et du Ticket t+ à l'unité, dont les prix sont demeurés inchangés.

Le dézonage a été étendu aux petites vacances scolaires de la zone C (hiver, printemps, Toussaint, Noël) à partir du printemps 2014. Hors week-ends et jours fériés, **43 000 abonnés ont en moyenne « dézoné » chaque jour pendant les vacances de printemps ; ils ont été 40 000 pendant les vacances de Toussaint et 48 000 pendant les vacances de Noël**.

Le dézonage estival, entre mi-juillet et mi-août, a trouvé de nouveaux adeptes en 2014 : 563 000 abonnés avaient fait au moins un voyage « dézoné » entre le 13 juillet et le 18 août 2013 ; ils ont été 669 000 dans ce cas entre le 12 juillet et le 17 août 2014, soit une progression de près de 20 %. Durant la période du dézonage estival en 2013, 49 000 abonnés en moyenne « dézonaient » chaque jour de semaine et 68 000 chaque jour de week-end ; en 2014, ils étaient en moyenne 57 000 chaque jour de semaine et 72 000 chaque jour de week-end.

Dans la continuité des extensions successives du dézonage, le Conseil du STIF du 10 décembre 2014 a décidé d'étudier les **conditions de mise en œuvre du tarif unique pour les forfaits Navigo « toutes zones »** qui sera mis en œuvre au 1er septembre 2015. Il s'appliquera aux forfaits Navigo (Semaine, Mois, Annuel), Solidarité Transport (Semaine, Mois) et imagine R (Étudiants).

Tous les départements avaient engagé en 2013 **la distribution des nouveaux forfaits Améthyste sur carte Navigo** en remplacement des cartes Améthyste Gratuité, Émeraude et Rubis : le basculement des titres Améthyste « historiques » au nouveau forfait s'est achevé au printemps 2014. Désormais, tous les ayants droit peuvent circuler avec un forfait chargé sur une carte Navigo et profiter des avantages que cela apporte, notamment une totale intermodalité et un meilleur service après-vente en cas de perte ou de vol de la carte. La migration des titres Améthyste sur support télébillettique est aussi un progrès appréciable pour les départements : cela facilite les conditions de gestion et leur permettra de disposer de données régulièrement actualisées sur la mobilité des bénéficiaires grâce à l'exploitation statistique des données de validation.

Navigo, toujours plus de services

• Extension du dézonage*

Le dézonage, c'est la possibilité pour les voyageurs utilisant un forfait de se déplacer dans l'ensemble de l'Île-de-France, y compris en dehors des zones de validité de leur forfait, et sans aucun coût supplémentaire. Les utilisateurs de forfaits Navigo Mois, Navigo Annuel, Solidarité Transport Mois et Améthyste en bénéficient pendant les week-ends et jours fériés, de mi-juillet à mi-août et, depuis les vacances de printemps 2014, pendant les petites vacances scolaires de la zone C (hiver, printemps, Toussaint, Noël).

• Complément de Parcours*

Depuis le 1er janvier 2013, le Complément de Parcours permet aux voyageurs, pour des déplacements allant au-delà des zones de validité de leur forfait, de ne payer que le prix correspondant à la partie du trajet située hors de ces zones. Ce service est accessible aux voyageurs possédant un forfait Navigo, imagine R, Améthyste ou Solidarité Transport.

Le Complément de Parcours est disponible sur les bornes de rechargement des transporteurs et aux guichets des gares et stations. Il est chargé directement sur la carte Navigo et activé lors du passage au valideur.

• Rechargement de la carte Navigo*

Différentes solutions sont proposées pour recharger la carte Navigo :

– par Internet sur navigo.fr (il faut alors disposer d'un lecteur de carte qui est vendu au prix de 7 euros par les transporteurs),

– sur les distributeurs automatiques CIC et Crédit Mutuel (toutes les agences d'Île-de-France possèdent au moins un distributeur de billets équipé),

– sur les bornes de rechargement des transporteurs, dans les gares et les stations, ou encore chez les commerçants agréés.

• Intermodalité*

La carte Navigo permet également d'accéder aux espaces Véligo (stationnement sécurisé pour les vélos), aux Parcs Relais labellisés par le STIF, ou encore de charger un abonnement vélo en libre-service (Vélib', Cristolib, VélO2).

**** Pour plus d'informations sur Navigo : navigo.fr***

© STIF/Philippe Starck.

La mobilité

Le développement de l'urbanisation, 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.

© Christophe Recoura/STIF. Espace Véligo en gare de Fontainebleau-Avon.

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, dans le cadre de la politique de service définie dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), **à moderniser les gares franciliennes** 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. Il 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'ouvrage**.

En 2014, différents projets ont été réalisés dans les gares franciliennes :

- 9 gares SNCF (Bouffémont-Moisselles, Enghien-les-Bains, Luzarches, Groslay, Paris Nord, La Garenne-Colombes, La Courneuve-Aubervilliers, Grigny et Évry-Courcouronnes) et 1 gare RATP (Lozère) ont été rendues accessibles aux PMR. De nouveaux travaux de mise en accessibilité ont aussi débuté dans 16 nouvelles gares SNCF du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).

- Des travaux d'amélioration des accès aux quais, inscrits au plan Impaqt, ont été réalisés dans 6 gares à fort trafic (La Garenne-Colombes, Aulnay-sous-Bois, Bécon-les-Bruyères, Garges-Sarcelles, Pantin et Sartrouvillle).

- 3 pôles d'échanges supplémentaires ont achevé leur rénovation (Sevran-Beaudottes, Saint-Quentin-en-Yvelines et La Courneuve-Aubervilliers), 2 Parcs Relais ont été adaptés (rénovation du Parc Relais Joël Le Theule à Saint-Quentin-en-Yvelines et extension du Parc Relais de Briis-sous-Forges) et 3 gares routières ont été aménagées (à Vélizy sur le T6, au pôle d'échanges d'Arpajon et une gare routière scolaire à Mitry-Mory).

- De nouvelles consignes Véligo ont été mises en service dans 3 gares (Combs-la-Ville, Fontainebleau-Avon, Montgeron-Crosne), représentant un total de 260 places.

En 2014, le STIF **a poursuivi l'effort continu engagé depuis 2006 avec les maîtres d'ouvrage sur les politiques d'amélioration de l'intermodalité** :

- **Pour la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)** : 6,4 millions d'euros ont été financés pour la mise en accessibilité PMR de 462 points d'arrêt bus.

- **Par le financement de nouveaux aménagements dans les pôles d'échanges :**
  - aménagement des pôles d'échanges de Louvres, Cormeilles-en-Parisis, Vésinet-le-Pecq (gares routières, accès voiries, Véligo, Parcs Relais…) et nouvelles phases de réalisation des pôles de Torcy et de Bussy-Saint-Georges ;
  - nouveaux espaces Véligo dans 48 gares et stations ;
  - rénovation des espaces voyageurs des gares SNCF de Porte de Clichy, Colombes, Versailles-Château-Rive-Gauche, et rénovation de la gare routière du Pont de Sèvres ;
  - mise aux normes de 88 ascenseurs PMR équipant les gares SNCF ;
  - aménagements pour favoriser la circulation des bus (sites propres bus à Bezons, au Mée-sur-Seine, à Poissy et plusieurs terminus et points d'arrêt bus).

Le STIF a ainsi consacré près de 20 millions d'euros à l'aménagement des pôles d'échanges et 10 millions d'euros à l'aménagement des voiries pour les bus (points d'arrêt et circulation), tout en programmant avec les maîtres d'ouvrage de nouveaux investissements de modernisation des gares dans le cadre des différents Schémas Directeurs.

2. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Le PDUIF définitivement approuvé

Révisé par le STIF à la suite d'une large concertation, le projet de PDUIF a été arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France en 2012. Le projet a ensuite été amendé après recueil de l'avis des personnes publiques associées, de l'autorité environnementale et enquête publique.

Le projet de PDUIF a reçu un avis favorable de l'État le 5 juin 2014 et il a été définitivement approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France **le 19 juin 2014**.

Objectifs et actions du PDUIF

Le PDUIF a pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable sur la période 2010-2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % :

- + 20 % de déplacements en transports collectifs ;
- + 10 % de déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- - 2 % de déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Le PDUIF développe une stratégie en 34 actions articulées en 9 défis. Certaines actions seront mises en œuvre par les acteurs régionaux, et en particulier par le STIF en ce qui concerne le développement des transports collectifs. Toutefois, la grande majorité des actions sont à réaliser à l'échelle locale. C'est ainsi une multitude d'acteurs qui sont concernés, multiples par leur nature institutionnelle et leur domaine d'intervention.

La mobilisation de tous les acteurs de la mise en œuvre du PDUIF

Pour mobiliser l'ensemble des acteurs, le STIF a pérennisé en 2014 plusieurs outils de pilotage et d'animation.

Le **site internet du PDUIF, pduif.fr**, constitue un centre de ressources à l'intention des porteurs de projet.

La deuxième édition des Assises de la Mobilité en Île-de-France, organisées par le STIF et la Région Île-de-France, a eu lieu le 3 juillet 2014. Les Assises s'adressent particulièrement aux élus et cadres des collectivités, acteurs majeurs de la mobilité et des déplacements en Île-de-France à l'échelle locale. Elles mobilisent également les partenaires du monde économique et de l'aménagement, ainsi que les associations. L'objectif de ce rendez-vous annuel est de partager le bilan de la mise en œuvre du PDUIF et d'échanger entre porteurs de projet. Trois cents acteurs franciliens ont ainsi pu échanger lors de cet événement sur leurs projets et les moyens et outils de mise en œuvre.

Les Trophées de la Mobilité en Île-de-France 2014 ont été remis lors des Assises. Ouverts aux candidatures des collectivités, des entreprises et administrations engagées dans un plan de déplacements, des exploitants de réseaux de transport et des gestionnaires d'infrastructure, ainsi que des associations, les Trophées valorisent des projets exemplaires réalisés en Île-de-France et dont les objectifs sont conformes au PDUIF. Les Trophées de la Mobilité 2014 ont primé cinq démarches portant sur l'amélioration des conditions de marche pour les piétons, l'accessibilité de la voirie, la logistique en ville, l'aide à la pratique du vélo ou encore l'accès au covoiturage.

Les Plans Locaux de Déplacements (PLD) sont la déclinaison du PDUIF à l'échelle locale et permettent de tenir compte de la diversité des territoires ainsi que de la variété des enjeux de mobilité. Ils sont l'instrument privilégié de la mise en œuvre du PDUIF et doivent être conçus comme de véritables programmes d'actions à court terme en concrétisant les actions du PDUIF.

L'approbation récente du PDUIF est l'occasion pour les collectivités qui n'ont pas encore de PLD d'en élaborer. Pour aider à l'appropriation du nouveau PDUIF, le STIF a accompagné en 2014 les collectivités dans l'élaboration de leurs projets.

Un nouveau guide sur les Plans Locaux de Déplacements est en cours d'élaboration par le STIF afin d'apporter aux EPCI toutes les informations nécessaires pour élaborer ou réviser leur PLD en conformité avec le nouveau PDUIF.

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.

En 2014, **le STIF a piloté une grande enquête sur la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR)**. Les associations de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite ont été associées à l'élaboration des questionnaires de cette enquête spécifique, la première du genre en France. Les résultats sont en cours de publication.

Une enquête réalisée en partenariat entre le STIF, l'État, la Région Île-de-France, SNCF Mobilités (Gares et Connexions, Transilien, Voyages), SNCF Réseau et la RATP a concerné les voyageurs des grandes gares franciliennes. Elle a permis notamment de cerner les différentes clientèles de ces gares (voyageurs des trains à grande vitesse, Intercités, TER et trains d'Île-de-France, non-voyageurs) ainsi que les motifs et origines/destinations des déplacements concernés.

Le site internet omnil.fr rassemble les publications et chiffres-clés édités par l'Omnil.

Les études

Le STIF réalise des études centrées sur un territoire ou sur un axe pour recenser les besoins de déplacements, anticiper les évolutions urbaines et concevoir les infrastructures nouvelles et l'organisation optimale de l'offre future. Ces études sont menées en concertation avec les collectivités locales. Les projets font l'objet d'une estimation de leur coût et un phasage de réalisation est proposé afin de disposer des éléments permettant d'inscrire ces propositions dans les programmations financières.

© Christophe Recoura/STIF. A14 Express à La Défense.

1. Les études terminées ou en cours en 2014

Étude de la desserte en TCSP de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Cette étude menée sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a permis d'identifier les axes structurants en matière de liaison bus et les aménagements à réaliser pour faciliter leur circulation.

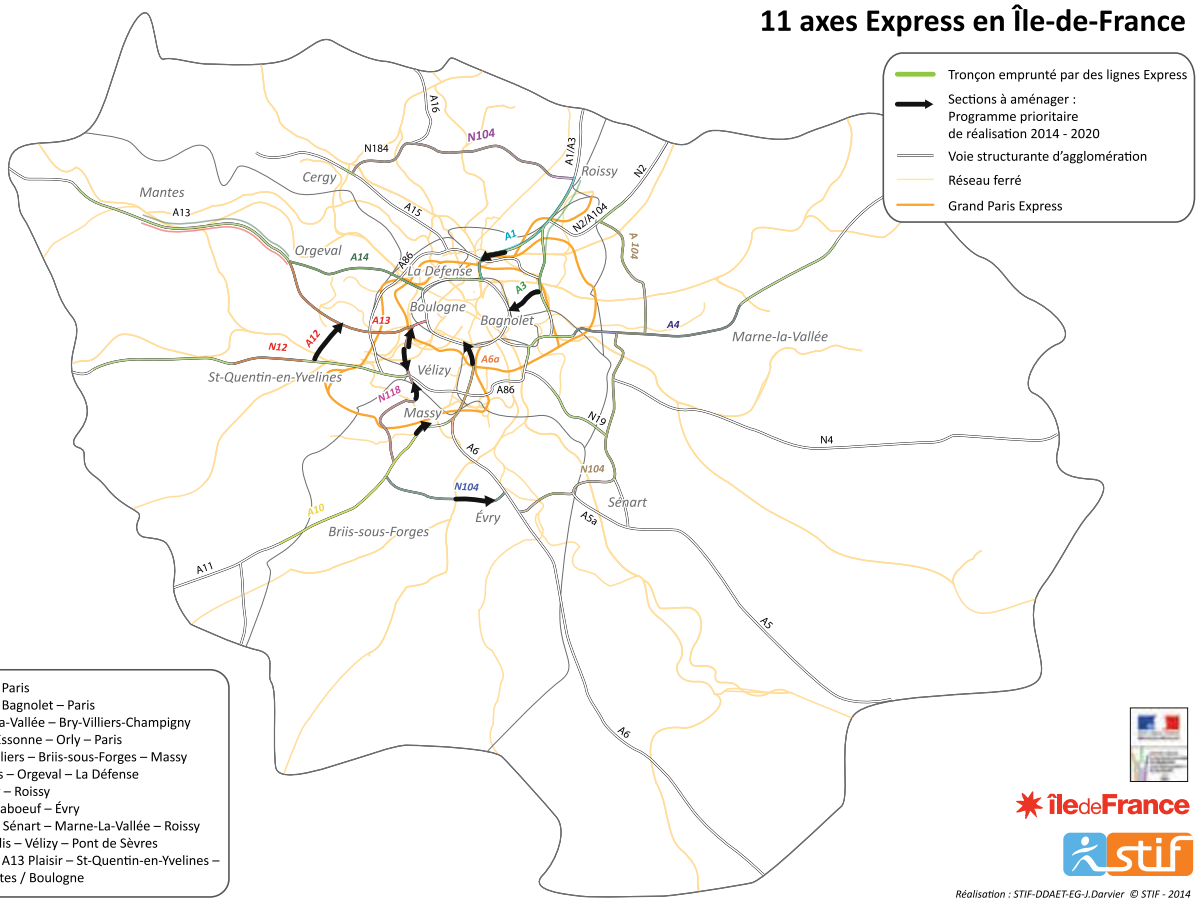
Les projets proposés desservent les secteurs les plus denses de l'agglomération où les temps de parcours des bus subissent des aléas. Ils anticipent aussi le développement urbain et l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express.

Étude d'un réseau d'axes Express multimodaux sur les autoroutes et voies rapides franciliennes

Le STIF et la Direction Interdépartementale des Routes d'Île-de-France (DIRIF) ont mené une étude, cofinancée par le STIF, la Région Île-de-France et l'État (DRIEA), sur le partage multimodal des autoroutes et voies rapides dans la région. Onze axes Express multimodaux ont été identifiés, correspondant aux corridors où des lignes de bus circulent déjà ou pourront être créées.

Pour améliorer leurs conditions de circulation, l'étude a précisé les portions d'autoroutes ou de voies rapides devant faire l'objet d'aménagements, soit par l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence, soit par la réservation d'une voie aux bus

11 axes Express en Île-de-France



lors des périodes de congestion. Un programme prioritaire d'aménagements, d'un montant total prévisionnel de 65 millions d'euros, a été défini. Il porte sur l'A1, l'A6, l'A10, l'A3, l'A12, la RN118 et la RN104 et a vocation à être mené progressivement d'ici 2020 dans le cadre d'une contractualisation entre l'État, la Région et le STIF.

En outre, sur ces axes, des sites d'intermodalité permettront de mettre en correspondance les lignes de bus Express avec les autres lignes de bus ou avec les lignes de train-rer, métro et tramway d'Île-de-France, ou avec la voiture.

Étude de la desserte des secteurs situés le long des délaissés de la Voie de Desserte Orientale

La réalisation d'une gare du Grand Paris Express à Bry-Villiers-Champigny et la disponibilité de foncier sur des terrains réservés initialement pour des liaisons routières et autoroutières constituent des opportunités pour le développement urbain et la création de liaisons bus performantes en rabattement vers les gares du secteur.

L'étude a identifié les liaisons à mettre en place et défini les aménagements pertinents en faveur des bus qu'il conviendra de réaliser, en particulier sur les nouvelles voies créées dans les emprises de l'ex-VDO – aussi appelées Altival – et sur la RD4, ou encore en lien avec les quartiers des Mordacs et de Bois l'Abbé.

Étude de la liaison Sucy – Orly dans le cadre du projet Tram Express Est (Tangentielle Est)

L'étude s'inscrit dans le cadre des études exploratoires du projet Tram Express Est (Tangentielle Est) qui est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF). Elle vise à définir l'opportunité et la faisabilité d'une liaison de transport collectif en site propre allant de la gare de Sucy-Bonneuil au pôle d'Orly-Rungis, en desservant notamment les communes de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges.

L'analyse des besoins de déplacements a permis d'identifier les itinéraires possibles, et une évaluation approfondie des solutions de type bus en site propre et de type tram-train empruntant ces itinéraires a été engagée afin de mettre en regard les coûts d'un tel projet et les trafics attendus.

© Christophe Recoura/STIF. Voirie bus.

2. Les études engagées en 2014

Étude des aménagements de voirie pour les transports collectifs sur l'ex-RN34

L'ex-RN34 est une ancienne route nationale reliant Paris (Porte de Vincennes) à Chelles via Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance et Neuilly-sur-Marne. Le territoire desservi par cet axe devrait connaître une évolution significative sur le plan urbain et des transports, avec notamment l'arrivée de plusieurs lignes du Grand Paris Express (ligne 16 à Chelles, ligne 11 à Neuilly Hôpitaux, ligne 15 à Val de Fontenay).

Une première étude de requalification urbaine de l'ex-RN34 a été pilotée en 2012-2013 par l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP).

L'étude engagée par le STIF cible la question de la liaison en transports collectifs sur cet axe, avec pour objectifs de proposer un tracé et des aménagements, et d'identifier le mode le plus adapté pour répondre aux besoins de déplacements actuels et futurs (T Zen ou bus Mobilien en site propre continu ou partiel).

Étude de la desserte en TCSP du territoire allant du Val-de-Seine à La Défense

Le territoire allant du Val-de-Seine à La Défense présente un fort dynamisme économique et urbain, sous l'impulsion des pôles d'emploi majeurs de Nanterre, La Défense et Issy/Boulogne. Ce territoire doit en outre connaître un développement substantiel de l'offre de transport à court et moyen termes, avec notamment l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express et du tramway T1 à Rueil-Malmaison.

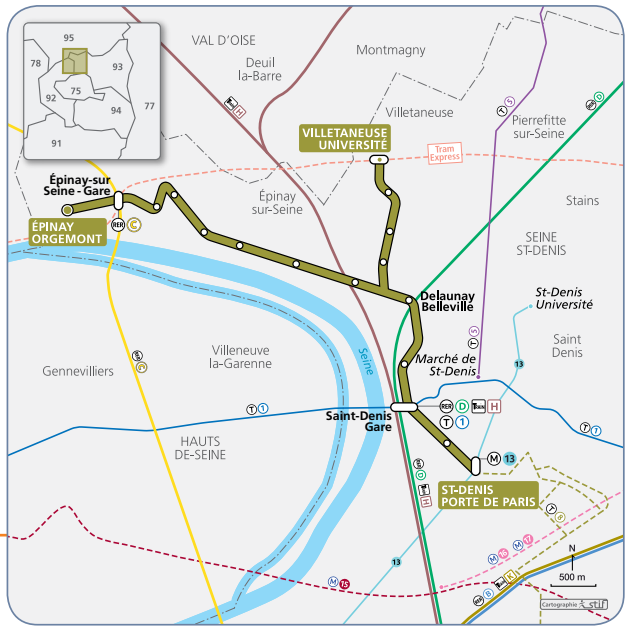
L'objectif de l'étude engagée en 2014 est de définir des liaisons structurantes de bus en site propre (T Zen ou autre) sur ce territoire, en lien avec les difficultés connues sur le réseau actuel et en cohérence avec les projets de transport structurants. Elle conclura sur l'opportunité et la faisabilité de ces liaisons.

Les projets

Le STIF décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports en commun en Île-de-France, dont il confie l'exploitation à des opérateurs.

Il assure lui-même la maîtrise d'ouvrage ou, à défaut, veille au respect du programme, du calendrier et des coûts par les maîtres d'ouvrage qu'il a lui-même désignés (par exemple une collectivité locale) ou qui sont désignés par la loi (par exemple la RATP, la SNCF ou la Société du Grand Paris).

Il est également le garant de la bonne intégration urbaine des projets et de leur articulation avec le réseau de transport existant, ainsi que de la prise en compte des préoccupations environnementales.



© Latitude-Cartagène – 2015.

Les différents projets de transport doivent en effet se construire et se développer de manière complémentaire et coordonnée.

Ces projets répondent à des besoins de déplacement identifiés à l'échelle régionale dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), et accompagnent généralement les développements urbains et/ou économiques des territoires.

Ils sont divers : tramway, métro, train-rer, pôle d'échanges, bus en site propre… et constituent le Nouveau Grand Paris, qui associe projets de desserte locale et projets à échelle régionale.

Leur financement est généralement défini dans le cadre de programmations financières pluriannuelles telles que le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020 et les Contrats Particuliers Région-Départements (CPRD).

De l'identification d'un besoin de desserte en transport en commun à l'ouverture au public d'une nouvelle ligne, plusieurs étapes indispensables jalonnent l'élaboration d'un projet pour l'ajuster au plus près des attentes des Franciliens.

Étape 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 qu'est organisé le débat public ou la concertation, premier temps de rencontre avec le public.

En 2014, le STIF a approuvé 19 projets : 1 DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales), 3 Schémas de Principe (SdP), 7 Déclarations d'Utilité Publique (DUP) et 10 Avant-Projets (AVP). L'année 2014 s'est également illustrée par la mise en service des tramways T6 et T8 ainsi que par l'aménagement d'un troisième quai pour la ligne B à Denfert-Rochereau.

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

© William Beaucardet/STIF.

TCSP Sénia – Orly

- **7 km de tracé pour environ 11 nouvelles stations.**
- **11 000 voyageurs/jour attendus.**

Le STIF a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales en juillet 2014.

Étape 2

Concertation ou débat public

Son objectif est d'informer (via des réunions, des dépliants, des affiches, des sites internet…) 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.

Et aussi

Le TCSP Sénia – Orly : la concertation s'est déroulée du 22 septembre au 2 novembre 2014.

Métro ligne 1 prolongé de Château de Vincennes à Val de Fontenay

- **Environ 5 km de prolongement pour 3 stations supplémentaires.**
- **100 000 voyageurs/jour attendus sur le prolongement.**
- **Prolongement inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) pour une réalisation courant 2030.**

Après l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales par le STIF en décembre 2013, le public a été invité à participer à la concertation sur le projet de prolongement de la ligne de métro 1 jusqu'à Val de Fontenay, qui s'est déroulée du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015 sous l'égide d'une garante nommée par la Commission nationale du débat public.

Étape 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. T Zen 1.

Tramway T10 Antony – Clamart

- **Environ 8,2 km de tracé et 14 stations.**
- **25 000 voyageurs/jour attendus.**

T Zen 3 de Paris aux Pavillons-sous-Bois

- **10 km de ligne en site propre pour 21 stations.**
- **42 000 voyageurs/jour attendus sur la ligne à sa mise en service.**

Le STIF a approuvé le Schéma de Principe en octobre 2014.

Métro ligne 15 Est (Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre)

- **26 km de métro automatique en souterrain.**
- **2 départements traversés, 12 communes concernées.**
- **Mises en service aux horizons 2025 et 2030.**

Le STIF a approuvé le Schéma de Principe en décembre 2014.

Et aussi

- **Le T Zen 1, de Sénart à Corbeil (phase 2) : les études de schéma de principe sont en cours depuis 2013.**
- **Le T Zen 4, de Viry-Châtillon à Corbeil-Essonnes : le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le STIF en avril 2012 et les études de schéma de principe sont en cours depuis 2013.**
- **Le T Zen 5, de Paris à Choisy : le bilan de la concertation préalable a été approuvé par le STIF en décembre 2013 et les études de schéma de principe sont en cours depuis 2014.**

Étape 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.

Et aussi

- **Le Grand Paris Express : l'enquête publique préalable à l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud s'est tenue du 13 octobre au 24 novembre 2014.**
- **Le Tram Express Ouest (Tangentielle Ouest) de Saint-Germain Grande-Ceinture à Achères-Ville (phase 2) : enquête publique du 16 juin au 26 juillet 2014.**
- **Le métro ligne 14 prolongé au nord de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel : enquête publique en octobre-novembre 2014.**
- **Le métro ligne 17 (tronçon Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs) : enquête publique du 20 novembre au 20 décembre 2014.**

Tramway T1 prolongé à l'ouest d'Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles à Colombes – Gabriel Péri

- **6,4 km de prolongement pour 12 nouvelles stations.**
- **60 000 voyageurs/jour attendus sur le seul prolongement.**
- **Mise en service fin 2018 d'Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles au Carrefour des Quatre Routes à Asnières (phase 1), puis prolongement à l'horizon 2023 jusqu'à Colombes – Gabriel Péri (phase 2).**

Le STIF a approuvé le Schéma de Principe et le dossier d'enquête d'utilité publique en février 2014. L'enquête publique s'est déroulée du 15 septembre au 25 octobre 2014.

Tramway T9 Paris – Orly Ville

- **10 km de tracé pour 19 nouvelles stations.**
- **Plus de 70 000 voyageurs/jour attendus.**

L'enquête publique s'est déroulée du 2 juin au 5 juillet 2014.

Étape 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.

© Christophe Recoura/STIF, Ligne D.

Tram Express Ouest (Tangentielle Ouest) de Saint-Cyr rer à Saint-Germain rer (phase 1)

- 18,8 km de tracé pour 12 stations, dont une en mesure conservatoire.

Le STIF, dans sa déclaration de projet de décembre 2013, a confirmé l'opportunité de la phase 1 du Tram Express Ouest (Tangentielle Ouest). Sur cette base, le préfet des Yvelines a signé le 3 février 2014 la Déclaration d'Utilité Publique du projet, pour un démarrage des travaux prévu en 2016.

Métro ligne 11 prolongé de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier

- 6 km de prolongement pour 6 stations supplémentaires.
- 85 000 voyageurs/jour attendus sur le prolongement.
- Mise en service à l'horizon 2022.

La Déclaration d'Utilité Publique a été signée par les préfets de Seine-Saint-Denis et d'Île-de-France/préfecture de Paris le 28 mai 2014. Cet arrêté fait suite à l'avis favorable de la commission d'enquête publique en date du 29 novembre 2013.

Tramway T1 prolongé à l'est de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay

- 10,7 km, dont 7,7 km de prolongement pour 21 stations dont 15 nouvelles.
- 50 000 voyageurs/jour attendus sur le prolongement.
- Mise en service à l'horizon 2019.

Le 17 février 2014, les préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont signé la Déclaration d'Utilité Publique du projet. Cela fait suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 17 juin au 31 juillet 2013.

Ligne 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 jusqu'à Nanterre La Folie en 2020 et mise en service complète jusqu'à Mantes-la-Jolie en 2022.

La Déclaration d'Utilité Publique du prolongement de la ligne E à l'ouest, de Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, a été signée le 31 janvier 2013 par les préfets des Hauts-de-Seine, de Paris, du Val d'Oise et des Yvelines. L'Avant-Projet a été approuvé par le STIF en mars 2014 pour un démarrage des travaux en 2015.

Tram Express Sud (tram-train Massy–Évry) (phase 1)

- 20 km de tracé (dont 10 km de voies nouvelles type tramway) pour 16 stations, dont 11 nouvelles et 5 situées actuellement sur la ligne C.
- 40 000 voyageurs/jour attendus.

L'Avant-Projet relatif à la mise en œuvre du Tram Express (tram-train) entre Massy et Évry a été approuvé par le STIF en juin 2014. Ce projet est déclaré d'intérêt général et d'utilité publique depuis août 2013.

Nouvelle branche du T4

- 6,5 km de prolongement pour 11 nouvelles stations.
- 37 000 voyageurs/jour attendus sur le nouveau service Bondy – Montfermeil.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet de tramway T4 Bondy – Montfermeil a été signée le 12 septembre 2013 par le préfet de la Seine-Saint-Denis. Le STIF a approuvé en juillet 2014 l'Avant-Projet permettant de présenter le coût définitif et le calendrier de l'opération, sur lesquels les trois maîtres d'ouvrage s'engagent.

Et aussi

- Le TCSP Créteil – Noisy-le-Grand Mont d'Est (Est TVM) : suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 26 août au 30 septembre 2013, la Déclaration d'Utilité Publique a été signée le 27 juillet 2014.
- Le tramway T7 prolongé de Porte de l'Essonne (Athis-Mons) à Juvisy-sur-Orge (phase 2) : la Déclaration d'Utilité Publique a été signée par le préfet de l'Essonne en novembre 2013 et les études d'avant-projet se sont déroulées en 2014.
- Le métro ligne 15 Sud (Pont de Sèvres – Noisy-Champs) : la Déclaration d'Utilité Publique a été signée le 24 décembre 2014 pour un démarrage des travaux en 2015.
- Le tramway T3b prolongé de Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières : le STIF a adopté en octobre 2014 à l'unanimité l'Avant-Projet relatif au prolongement du tramway T3b entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Asnières. Les travaux relatifs au système de transport et à l'insertion urbaine du tramway débuteront en 2015.
- Le T Zen 2, de Sénart à Melun : suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 23 septembre au 26 octobre 2013, la Déclaration d'Utilité Publique a été signée le 30 juillet 2014.
- Le TCSP Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville / Parc des Expositions de Villepinte : la Déclaration d'Utilité Publique a été signée le 27 janvier 2014.

Étape 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. Bus 91.06.

TCSP Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville / Parc des Expositions de Villepinte (ligne 20)

- 10 km de tracé pour 8 nouvelles stations.
- 7 200 voyageurs/jour attendus.
- Mise en service en 2016.

Les travaux ont débuté en avril 2014.

Métro ligne 14 prolongé au nord de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

- 5,8 km de prolongement pour 4 stations supplémentaires.
- 12 500 voyageurs attendus sur le prolongement à l'heure de pointe du matin.
- Mise en service à l'horizon 2019.

Les travaux du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen ont été lancés le 11 juin 2014.

Pôle de correspondances Juvisy-sur-Orge

- 1 des 10 plus grandes gares de France.
- 60 000 voyageurs/jour.
- 2 lignes de rer.
- 1 desserte TGV.
- 28 lignes de bus.
- Mise en service en 2020.

Le projet consiste à réorganiser l'ensemble des espaces de correspondances répartis depuis trois points d'accès. Des reconstitutions ferroviaires sont nécessaires au préalable sur place et à Athis-Mons. La réalisation d'une passerelle pour les piétons et les cyclistes permettra de renforcer les liens urbains entre le centre-ville et les bords de Seine.

Pôle de correspondances Rosa Parks

- 85 000 voyageurs/jour attendus.
- Mise en service en décembre 2015.

Après plus de 3 ans de travaux de génie civil intenses, l'année 2014 a marqué un tournant dans l'aménagement de la gare de Rosa Parks avec l'installation du futur passage urbain sous les voies ferrées qui reliera la rue Gaston Tessier, accès sud de la gare, au parvis Nord pour le quartier Macdonald.

Tram Express Nord (Tangentielle Nord)

- 28 km de tracé pour 14 gares, dont 6 nouvelles.
- 30 000 voyageurs attendus aux heures de pointe du matin de Sartrouville à Noisy-le-Sec.
- 10 000 voyageurs attendus aux heures de pointe du matin sur le tronçon Épinay – Le Bourget.
- Mise en service du tronçon Épinay – Le Bourget en 2017.

Le 4 septembre 2014, les partenaires et financeurs du projet de Tram Express Nord (Tangentielle Nord) ont posé la première pierre de l'atelier de maintenance et de remisage des trams-trains du futur Tram Express Nord (Tangentielle Nord) à Noisy-le-Sec.

TCSP Express 91.06

- 6,7 km de prolongement pour 11 nouvelles stations.
- 8 000 voyageurs/jour attendus sur le prolongement.
- Fin des travaux d'infrastructure en 2015.

Les travaux préliminaires du prolongement des voies réservées de la ligne 91.06 ont démarré en décembre 2013 entre l'École Polytechnique et le Christ de Saclay.

© Christophe Recoura/STIF. Métro ligne 14.

Et aussi

- Le réaménagement des pôles de correspondances Châtelet-Les Halles (mise en service fin 2016), Nanterre-Université (mise en service en décembre 2015) et Versailles Chantiers (mise en service en 2016) dont les travaux sont en cours.
- Le métro ligne 4 prolongé de Montrouge à Bagneux (phase 2), dont les travaux débuteront mi-2015, pour une mise en service fin 2020.
- Le métro ligne 12 prolongé de Front Populaire à Mairie d'Aubervilliers (phase 2), dont les travaux préalables à la construction des deux futures stations ont débuté en 2014, pour une mise en service en 2019.

Étape 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.

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

Tramway T6 Châtillon – Viroflay

- 14 km de tracé, dont 1,6 km en tunnel sous la forêt de Meudon et la ville de Viroflay, et 21 nouvelles stations.
- 82 000 voyageurs/jour attendus.
- Mise en service le 13 décembre 2014 de Châtillon à Robert Wagner (Vélizy).

Tramway T8 Saint-Denis – Épinay-sur-Seine/Villetaneuse

- 8,45 km de tracé pour 17 nouvelles stations.
- 60 000 voyageurs/jour attendus.
- Mise en service le 16 décembre 2014.

© Christophe Recoura/STIF. Tramway T6.

© Christophe Recoura/STIF. Tramway T8.

Et aussi

Le Schéma Directeur de la ligne B Sud : fin 2014, le troisième quai de Denfert-Rochereau a été mis en service.

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 • stif.info