

## LA LETTRE AUX ASSOCIATIONS D'USAGERS

### Édito

Les nouveaux contrats STIF/SNCF Mobilités et STIF/RATP font bouger les lignes pour faire progresser les transports franciliens, au profit des voyageurs.

Cette amélioration des transports prend de multiples formes. Une mobilisation attendue sur les rer, particulièrement la ligne A, plus grosse ligne en trafic voyageurs, mais également la ligne C, et sur le réseau Transilien, avec notamment les lignes L et J au regard des difficultés rencontrées ces dernières semaines. Quant au réseau de surface, bus et tramway, il n'est pas oublié, avec un renfort des moyens qui doit permettre une amélioration de la performance du service, mesurée au plus proche de la « vision voyageur ».

Ces contrats, c'est également le renforcement de la présence humaine, avec 900 agents supplémentaires qui contribueront à la sécurité, mais aussi à la qualité de service, particulièrement l'information voyageurs et la propreté. Les modalités de mesure de la ponctualité évolueront pour correspondre au plus près au ressenti des usagers, avec notamment un suivi distinguant des heures de pointe et des heures creuses. Nous allons aussi développer de nouveaux services, et l'ouverture du site Open data du STIF en est une des illustrations.

Le contrat doit également permettre l'amélioration de la gouvernance des investissements et des travaux, en lien avec les élus et les associations de voyageurs. Le programme d'investissements prend en compte la mise en œuvre de la transition énergétique voulue par le Conseil du STIF tout en poursuivant la modernisation du réseau et des matériels roulants.

À travers les contrats, la RATP et la SNCF disposent d'une trajectoire financière claire, alors que le contexte budgétaire des collectivités locales est difficile. Au total, ce sont 20 milliards d'euros que le STIF va verser aux opérateurs (11 milliards à la RATP et 9 milliards à la SNCF) et 12,3 milliards d'euros que les opérateurs pourront investir (8,5 milliards à la RATP et 3,8 milliards à la SNCF). Une ambition sans précédent !

Le STIF est plus que jamais mobilisé pour faire vivre ces contrats et toujours mieux satisfaire les usagers.



Sophie  
MOUGARD  
Directrice générale  
du STIF

### À LA UNE

## Les nouveaux contrats **STIF/RATP** et **STIF/SNCF Mobilités**

Les nouveaux contrats **entre le STIF et la RATP pour la période 2016-2020** et **entre le STIF et SNCF Mobilités pour la période 2016-2019** ont été votés au dernier Conseil d'administration du STIF du 7 octobre 2015. Les deux contrats représentent un **engagement total de près de 20 milliards d'euros** et permettront également aux entreprises de réaliser 12,3 milliards d'euros d'investissements pour renouveler le matériel roulant et investir dans les gares et les stations.

Les contrats donnent un cadre dans lequel chacun assume son rôle et ses missions dans l'organisation et le développement des transports en commun en Île-de-France. Ils permettent ainsi la mise en œuvre opérationnelle des politiques d'offre et de services rendus aux voyageurs franciliens décidées par le Conseil du STIF.

Ces nouveaux contrats confirment la volonté du STIF et des opérateurs, par leurs montants (11 milliards d'euros pour la RATP et 9 milliards d'euros pour la SNCF), de poursuivre leur engagement pour l'amélioration

des transports. Ils réaffirment les grands objectifs du STIF :

- La priorité donnée à la **ponctualité**.
- Une amélioration de la **qualité de service** attendue par les voyageurs.
- Le maintien d'un effort important d'investissements, permettant d'assurer à la fois la **transition énergétique** et la **modernisation des réseaux**.



### ■ La ponctualité

Les deux contrats affichent la priorité donnée à l'amélioration de la ponctualité et à la qualité de production, mesurée à l'aune du « vécu voyageur ». Les modalités de mesure de la ponctualité ont ainsi évolué pour correspondre au plus près au ressenti des voyageurs.

Parmi les principales améliorations :

- **La fin de la péréquation annuelle de la ponctualité (métro, train-ter).**
- **Un suivi plus fin de la ponctualité en distinguant les heures de pointe des heures creuses.**
- **Une interconnexion sur le rer maintenue en cas de grève si le trafic prévu est supérieur ou égal à 75 % de l'offre de référence.**
- **Un meilleur suivi de la desserte des gares du réseau (le taux de desserte des gares du réseau est fourni pour information, ainsi que l'indication du poids de la non-desserte dans le calcul de la ponctualité voyageurs).**
- **Un temps d'attente de moins de 5 minutes sur le métro jusqu'à 21h.**

### ■ L'offre

Sur le réseau de surface RATP, il est prévu :

- la mobilisation de moyens supplémentaires à compter de 2016 afin de remédier à la dégradation des temps de parcours des 40 lignes de bus les plus pénalisées par les conditions de circulation ;
- un objectif de production de l'offre désormais trimestriel (et non plus annuel) ;
- une mesure de la production en heures de pointe des lignes de tramway et bus, à l'image de l'indicateur déjà en place pour les lignes de métro ;
- une régularité mesurée 1 jour sur 2 en continu du début à la fin du service (et non sur certaines plages horaires comme actuellement) pour correspondre davantage au ressenti des voyageurs.

Les réflexions se poursuivent afin d'anticiper les évolutions d'offre. Le contrat STIF/RATP prévoit l'examen des écarts entre les temps de parcours théoriques et réels de toutes les lignes de bus. Il s'agit également de tenir compte des analyses en cours en vue de la réorganisation du réseau de bus dans Paris,



© Christophe Recoura / STIF. Métro ligne 9.

Par ailleurs, dès la fin 2015, le STIF et SNCF Mobilités vont étudier une évolution des modalités de calcul de la ponctualité par branche pour les lignes C et D. En effet, les branches telles que définies actuellement reposent sur les parcours des trains et nécessitent d'être modifiées afin de mieux refléter le « vécu du voyageur ». SNCF Mobilités proposera au STIF un indicateur de ponctualité par branche mesuré sur des « branches

voyageurs », définies à partir d'une table de correspondances origine/destination du voyageur. L'évolution de la ponctualité par branche sera calculée par « branches voyageurs » pour les lignes C et D à partir de 2016. Une réflexion similaire pourra être conduite ensuite sur d'autres lignes le cas échéant. *Ce travail sera, par ailleurs, partagé avec les associations de voyageurs concernées.*

de l'étude en cours sur le transport la nuit et des prolongements des lignes 4, 12 et 14. **Une enveloppe de 5 millions d'euros en 2016 (35 M€ en 2020, tous réseaux confondus) est inscrite dans le contrat pour financer des développements d'offre futurs.**

Sur le rer, une plus grande robustesse de l'exploitation est attendue. Après la mise en œuvre de la suppression de la relève sur la ligne B fin 2009 et le regroupement des entités opérationnelles dans un centre de commandement unique en 2013, la RATP et SNCF Mobilités ont l'objectif de poursuivre la gestion unifiée sur la ligne B en cohérence avec le Schéma Directeur de la ligne B piloté par le STIF.

La SNCF et la RATP vont poursuivre également leur travail collaboratif engagé pour mettre en œuvre les modalités d'exploitation les plus appropriées, à travers notamment le plan d'actions commun de la ligne A du rer, dont les grandes lignes sont les suivantes :



© Christophe Recoura / STIF. Ligne B.

- Conception d'une nouvelle offre pour la ligne A et la ligne L3 (Paris Saint-Lazare – Cergy-le-Haut) au départ de Paris Saint-Lazare plus robuste aux heures de pointe grâce à l'augmentation de capacité des nouveaux trains (pour le service annuel 2018).
- Rapprochement opérationnel des actions décisionnaires en temps réel, suivant des



modalités à définir par SNCF Mobilités, SNCF Réseau et la RATP au regard de la mixité des circulations de la région de Paris Saint-Lazare (courant 2016).

- Constitution d'une équipe commune permettant une analyse partagée des événements et la mise au point de méthodes

d'exploitation adaptées aux conditions de circulation de la ligne A et de la région de Paris Saint-Lazare.

Pour les lignes L et J du réseau de Paris Saint-Lazare, qui ont connu des difficultés récurrentes au cours du précédent contrat

2012-2015, SNCF Mobilités mettra en œuvre des actions spécifiques visant à améliorer la qualité du service :

- La refonte de la desserte L Sud en 2016
- La mise en œuvre d'un nouveau centre d'exploitation en 2016
- La réorganisation de la maintenance
- La poursuite de déploiement du Francilien en 2018
- Le renforcement des relations avec SNCF Réseau
- La création d'un 4<sup>e</sup> quai à Cergy en 2019



© Christophe Recoura / STIF, Francilien.

**Le nouveau contrat avec SNCF Mobilités va également affiner le suivi de la programmation des travaux nécessaires, en interface avec le reste du réseau, en particulier en lien avec SNCF Réseau.** Il renforce également le suivi de l'impact des travaux programmés sur la circulation et des moyens de substitution à mettre en place.

## ■ La qualité de service

Le STIF a souhaité renforcer la qualité du service offert aux voyageurs dans l'ensemble des espaces de transport franciliens. L'accent a donc été mis sur l'amélioration de l'information voyageurs dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'information voyageurs (SDIV) :

- une coordination renforcée de tous les intervenants pour améliorer l'information des voyageurs, notamment en situation perturbée ;
- une information prenant mieux en compte les interfaces entre les différents modes de transport (notamment fer/route en sortie de gare/station) ;
- une information voyageurs disponible et accessible sur plusieurs supports dans les espaces et les trains/bus (écrans, annonces sonores), mais également diffusée via des médias « à distance ».

### Les engagements de la RATP et de la SNCF en cas de situation perturbée prévue et imprévue

**Lors d'une perturbation prévue** autre qu'une grève (travaux, manifestations, déviations...), la SNCF et la RATP s'engagent également à diffuser par affichage et/ou supports dynamiques sonores ou visuels implantés l'origine, la nature, le début et la fin prévisionnelle de la perturbation à bord de la (ou des) ligne(s) concernée(s) :

- au moins 24 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue de l'entreprise depuis 48 heures,
- au moins 6 heures avant la perturbation lorsque celle-ci est connue entre 24 et 48 heures à l'avance,
- l'affichage devra être supprimé dans les meilleurs délais suivant la fin de la perturbation.

**Lors d'une perturbation imprévue**, la RATP et la SNCF s'engagent, dès la connaissance d'un incident, à prendre la parole et, une fois le diagnostic de l'incident réalisé, à donner en temps réel (avec une prise de parole « à bord » des trains du rer et des rames du métro inférieure à 3 minutes et régulière) une information fiable, précise et complète aux voyageurs présents sur leurs réseaux à travers les canaux d'information dynamique et sonore, ainsi que sur leurs supports « à distance » et aux transporteurs en correspondance. Des compléments d'information sont ensuite régulièrement donnés si la perturbation subsiste.

## ■ Présence humaine, sécurité des personnes et propreté des espaces et des trains

La RATP renforcera la présence humaine avec **200 agents** en plus dans les équipes d'**accompagnement des bus de nuit et agents du GPSR**, et prévoit le recrutement de près de **410 machinistes supplémentaires pour les 40 lignes** qui rencontrent le plus de difficultés.

Côté SNCF, **ce sont près de 240 agents en plus (SUGE, agents en gare) et 50 médiateurs supplémentaires** qui renforceront la présence humaine et le niveau de sécurité sur l'ensemble du réseau, pour lutter notamment contre les infractions :

- Dans toutes les grandes gares (représentant

tant 85 % des voyageurs), la présence humaine est effective jusqu'au dernier train. Dans les plus petites gares, les plages d'ouverture restent inchangées, mais le service est renforcé en soirée grâce à la présence d'équipes mobiles attirées à 4 à 6 gares maximum.

- Grâce à un nouveau système de supervision, les équipements facilitant l'accessibilité des gares (escaliers mécaniques, ascenseurs) seront pilotés à distance, leur garantissant ainsi une meilleure disponibilité.
- Les personnes à mobilité réduite pourront bénéficier d'une assistance sans réservation préalable de 6h30 à 20h sur toutes les gares SNCF rendues accessibles (87 aujourd'hui, 189 en 2019).
- Les exigences sont accrues en termes de propreté des trains et des espaces avec une nouvelle grille de mesure de la propreté dans les gares et le renforcement des contrôles de propreté dans les trains.

### Des avancées en matière de relations voyageurs

Les nouveaux contrats marquent des avancées en matière de relations voyageurs, prévoyant notamment l'élaboration d'une Charte francilienne d'engagement pour le traitement des réclamations. Cette charte vise à harmoniser les pratiques et engagements en matière de traitement des réclamations voyageurs. Elle comportera les standards de qualité à respecter par tous les opérateurs et un dispositif de partage des informations sur les sujets communs aux transports franciliens (ex. : tarification, fortes chaleurs, mais aussi événements marquants sur le réseau tel que le RVB sur la ligne A). Cela permettra de répondre de manière plus coordonnée, efficace et cohérente aux réclamations des usagers franciliens.

De plus, dans un souci d'échange et de partage de l'information, le STIF organisera de façon au moins semestrielle une réunion STIF/RATP et STIF/SNCF pour faire le point sur les relations avec les associations d'usagers.

## ■ Un plan d'investissements ambitieux pour assurer la modernisation des réseaux

S'agissant du **contrat STIF/RATP**, avec les subventions supplémentaires du STIF, de la Région Île-de-France, de l'État, des collectivités locales et les fonds propres de la RATP (4,2 milliards d'euros), c'est un niveau d'investissements record qui va être mis en œuvre afin d'accélérer le renouvellement et la modernisation du matériel roulant et du réseau, soit **8,5 milliards d'euros** sur la période 2016-2020.

Ce volet investissement prend en compte la nécessaire transition énergétique pour atteindre l'objectif affiché par la RATP d'un parc d'autobus « tout électrique/GNV » en 2025. En effet, le programme d'acquisition de véhicules prévoit un fort développement de la filière GNV, ainsi que le passage progressif de la technologie hybride à la technologie tout électrique au plus tard en 2019.

Au-delà de la transition énergétique, le programme d'investissements permet :

- de poursuivre le renouvellement des infrastructures comme celui des voies de la ligne A ou le prolongement des lignes existantes ;
- de mettre en œuvre les schémas directeurs des rer ;
- d'améliorer la performance des lignes : automatisation de la ligne 4, systèmes d'exploitation ;
- d'engager la modernisation du système billettique ;
- d'entreprendre la modernisation des gares rer ;
- d'améliorer l'information voyageurs par le déploiement de nouveaux écrans IMAGE ;



© Christophe Recoura / STIF. Bus hybride RATP – Ligne Z1.

- de poursuivre la modernisation du parc de matériel roulant ferroviaire par le renouvellement ou la modernisation (ligne 4, ligne 9, ligne A, ligne 14 au nord).

Pour le **contrat STIF/SNCF**, avec les subventions supplémentaires du STIF, de la Région Île-de-France, de l'État et des collectivités locales, ce sont **3,8 milliards d'euros** d'investissements qui sont prévus entre 2016 et 2019 pour accélérer le réseau et la modernisation des gares d'Île-de-France, afin de permettre :

- de moderniser le parc de matériel roulant ferroviaire par le renouvellement ou la modernisation des rames ;

- d'adapter les ateliers de maintenance aux nouveaux matériels Francilien et MI2N ;
- de poursuivre l'adaptation des gares : mise en accessibilité, rénovation, désaturation ;
- de poursuivre l'amélioration du confort d'attente et l'information des voyageurs en gare : télésonorisation des gares, déploiement de nouveaux écrans ;
- d'améliorer le service offert aux voyageurs via l'installation de nouveaux automates de vente ;
- de faciliter le parcours voyageurs par des équipements d'intermodalité : Véligo, information multimodale, etc.

# Le Conseil d'administration du STIF du 7 octobre 2015

- **Investissements, présence humaine et qualité de service au cœur des prochains contrats STIF/RATP et STIF/SNCF** : les deux contrats STIF/SNCF et STIF/RATP adoptés par le Conseil du STIF représentent un engagement de près de 20 milliards d'euros et confirment la volonté du STIF et des opérateurs RATP et SNCF Transilien de poursuivre leur engagement pour l'amélioration des transports.

- **Open data, le STIF ouvre les données des transports d'Île-de-France** : le Conseil du STIF a adopté la mise à disposition en « open data » de l'ensemble des données de transport (plans des réseaux, données de référence sur les lignes et arrêts, horaires prévus et horaires en temps réel, statistiques de fréquentation, etc.). L'objectif est de regrouper sur un même site internet les données du STIF et de tous les transporteurs opérant dans la région Île-de-France (74 entreprises). Pour ce faire, une nouvelle annexe aux contrats RATP et SNCF a été mise en place. La plateforme est désormais accessible à cette adresse : <http://opendata.stif.info/page/home>

- **Adoption du protocole-cadre de financement pour le prolongement de la ligne 11 à l'est** : le Conseil du STIF a adopté le protocole-cadre relatif au financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations de la ligne existante dans Paris et à Mairie des Lilas. Le financement de ce projet, d'un montant de 1 298 millions d'euros, sera assuré par l'État, la Région Île-de-France, la Société du Grand Paris, le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, le Département de Paris et la RATP.

- **Début des travaux du Tram-train Massy – Évry (Tram Express Sud) en 2016** : le Conseil du STIF a approuvé le plan de financement global relatif à la réalisation des travaux du Tram-train Massy – Évry (Tram Express Sud) ainsi qu'une convention de financement qui permettra d'engager les premiers travaux.



© Christophe Recoura / STIF - Tram 2.

- **Développement des tramways franciliens** : le Conseil du STIF a adopté plusieurs mesures relatives au développement du réseau des tramways en Île-de-France, pour les lignes Tram 1, Tram 3, Tram 4, Tram 7 et Tram 9.

- **Présentation au public en 2016 du projet de T Zen 5 entre Paris et Choisy-le-Roi** : le Conseil du STIF a validé le dossier d'enquête publique du projet de T Zen 5 entre Paris et Choisy-le-Roi, pour une enquête envisagée en 2016.

- **Modernisation des gares des lignes A et C** : le Conseil du STIF valide les programmes de modernisation de quatre nouvelles gares situées sur les lignes A et C du rer pour près de 40 millions d'euros, financés par l'État, la Région Île-de-France,

la SNCF et la RATP. L'objectif de ces mesures est d'améliorer le fonctionnement de ces gares et donc le confort des voyageurs pendant leurs déplacements.

- **Plus de 450 nouveaux bus propres pour l'Île-de-France** : suite à la délibération du Conseil du STIF du 11 décembre 2013, qui a décidé « d'engager les actions permettant la transition du parc de l'Île-de-France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Biogaz », la transition énergétique se poursuit au travers d'un programme d'investissements ambitieux. Dans ce cadre, le Conseil du STIF vote une nouvelle convention de financement pour la période 2016-2017 permettant l'acquisition de plus de 450 nouveaux bus propres.

- **Nouvelles avancées pour quatre projets de bus sur voies dédiées** : le Conseil du STIF a adopté plusieurs mesures relatives à la mise en service de quatre projets de transports en commun en site propre (TCSP) dans les départements du Val-de-Marne, du Val d'Oise, de la Seine-et-Marne et des Yvelines.

- **104 lignes de bus renforcées** : dans le cadre de la poursuite du plan bus 2013-2016, le STIF améliore l'offre de 104 lignes de bus en Île-de-France. Ce plan permettra aux voyageurs de bénéficier d'un réseau de bus plus lisible et plus attractif, qui s'adapte à la fois aux nouveaux rythmes de vie et aux territoires desservis.

Tous les communiqués de presse sont disponibles sur [stif.info](http://stif.info) « Espace presse ».

## Du nouveau sur les réseaux de transport



Baptême du tunnelier pour le prolongement de la ligne de métro 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen



Inauguration de la ligne Seine-et-Marne Express 2 Meaux – Melun, financée à 100 % par le STIF



Signature de la charte aménagement transport du T Zen 2



Visite du chantier de mise en accessibilité de la gare de Bécon-les-Bruyères



Inauguration de la consigne Véligo de Lognes (ligne de train-rer A)



Signature de la charte aménagement transport du Tram 9



# L'agenda des concertations et enquêtes publiques

## ■ Enquête publique sur le Tram 10 du 5 octobre au 6 novembre 2015

Du 5 octobre au 6 novembre 2015, le projet de Tram 10 a été soumis à l'avis du public dans le cadre d'une **enquête publique « unique »** portant sur :

- la **déclaration d'utilité publique du projet** ;
- la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des quatre communes concernées : Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson, Clamart ;
- ainsi que l'**enquête parcellaire** permettant d'identifier précisément les parcelles concernées par les emprises du projet, en lien avec leurs propriétaires.

L'enquête publique a été menée sous l'égide d'une **commission d'enquête**

**indépendante**, garante de son bon déroulement.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a été invité à **consulter le dossier d'enquête publique**, à **s'exprimer dans les registres présents en mairies**, lors des **permanences de la commission d'enquête** et lors de la **réunion publique du 22 octobre 2015**, au théâtre de La Piscine à Châtenay-Malabry.

**À l'issue de l'enquête publique**, la commission rédigera un rapport unique, relatant le déroulement de l'enquête publique et examinant les observations déposées, et formulera un avis pour chaque objet d'enquête. Les maîtres d'ouvrage répondront à cet avis dans un document appelé Déclaration de projet. Sur la base de ces documents, le préfet des Hauts-de-Seine se prononcera sur l'utilité publique du projet de Tram 10, étape essentielle pour permettre les études approfondies et le démarrage des travaux.



© Altica-Richez\_Associés pour le groupement SARA - Stimis 3D. La station Vincent Fayot à Châtenay-Malabry.

## Le retour d'expérience sur les épisodes de fortes chaleurs de l'été 2015

Le STIF, en présence de SNCF Mobilités et SNCF Réseau, a partagé le 30 septembre 2015 un retour d'expérience (REX) sur les épisodes de fortes chaleurs de cet été avec les associations qui s'étaient le plus manifestées sur cette problématique, parmi lesquelles l'AUT Île-de-France, Plus de trains et SaDUR.

Ce REX – non présidé par un Administrateur du STIF – avait pour objectif de faire un état des lieux des journées de fortes chaleurs et leurs impacts sur le réseau, mais surtout de présenter le plan d'actions mis en place par la SNCF. Les associations d'usagers présentes se sont dites globalement insatisfaites du plan d'actions proposé, qui reste insuffisant à leurs yeux, et attendent des engagements forts à court terme.

Les présentations sont disponibles sur **stif.info** « Relations Voyageurs/Retours d'expérience ».

## ■ Concertation continue sur le projet de T Zen 4

Suite à l'adoption du schéma de principe du T Zen 4 au Conseil du STIF du 15 juin 2015, le STIF a souhaité mener une grande **phase d'information auprès du public**.

Le **journal n° 3** est paru en septembre 2015 et a été **largement diffusé sur le territoire** (boîitage, tractage en stations et aux arrêts de bus, mise à disposition des acteurs du territoire). Ce journal présente les évolutions du projet depuis la concertation, et la prochaine étape du projet, l'enquête publique.

Par ailleurs, l'équipe projet du T Zen 4 a organisé **deux rencontres sur des marchés** pour expliquer aux habitants et usagers le projet et échanger avec eux en direct :

- le 8 octobre sur le marché de La Grande Borne à Grigny ;
- le 22 octobre sur le marché du Canal à Courcouronnes.



© STIF. La rencontre sur le marché de La Grande Borne le 8 octobre 2015.

Enfin, il est également possible de poser une question à l'équipe projet sur le site internet **tzen4.com**

# Les témoins de ligne

Une réunion avec les témoins de ligne s'est tenue le 17 septembre 2015 en présence du STIF et de la RATP sous la présidence de l'AUT Île-de-France.

Dans ce cadre, le STIF et la RATP, en lien avec la Direction de Ligne Unifiée (DLU), ont présenté aux témoins le Schéma Directeur de la ligne B Sud, en détaillant le plan d'actions et les investissements prévus, ainsi qu'en faisant un point sur l'avancement du volet gares.



© Christophe Recoura / STIF - Ligne B.

La réunion a également permis un dialogue entre les témoins, le STIF et la RATP. Ces derniers ont notamment émis des interrogations en matière d'information voyageurs et de qualité de service, liées à l'hétérogénéité des formats des fiches des horaires bus, à la représentation peu lisible des plans de quartier aux points d'arrêt bus ainsi qu'au statut des autocars Air France circulant sur les couloirs de bus parisiens.

- **Le format des fiches horaires bus aux points d'arrêt :** les formats peuvent être différents d'un point d'arrêt à un autre car les points d'arrêt sont différents entre eux. La collection RATP comprend des potelets parisiens, des potelets de banlieue, des abribus type Foster et des abris voyageurs type Aurel (actuellement en cours de déploiement à Paris), auxquels s'ajoutent des supports spécifiques selon des lieux particuliers (gares routières, aéroports, etc.). Les informations sont donc susceptibles d'avoir une représentation différente. Toutefois elles se doivent d'être justes et cohérentes selon les supports du client (fiches horaires aux points d'arrêt, fiches sur ratp.fr, etc.).
- **La question des plans de quartier aux points d'arrêt bus :** pour améliorer la lisibilité, la RATP a maintenu l'agrandissement des plans de quartier au format A3 horizontal sur les abris de la ville de Paris. Les formats sont maintenant préconisés par le STIF : il s'agit d'un format A4 ou A3 pour les points d'arrêt en fonction du support à disposition. Aujourd'hui, les plans de quartier sont présents systématiquement sur les points d'arrêt banlieue



© Christophe Recoura / STIF - Points d'arrêt bus à Paris.

(potelet ou abri) et sont généralisés sur l'ensemble des abris Paris, sauf dans les cas où le cadre doit intégrer 4 plans de ligne. Dans ce cas seulement, le plan de quartier n'est pas maintenu faute de place. Ce cas représente moins de 10 % du parc abris de Paris.

- **La question des autocars dans les couloirs réservés :** Les 4 lignes des cars Air France sont inscrites au plan transport en tant que lignes régulières de transports publics de voyageurs ; à ce titre, elles sont autorisées à circuler dans les voies réservées. Par contre, elles doivent respecter les limitations.



Afin de promouvoir le dispositif « Témoins de ligne » auprès du plus grand nombre, un nouveau document de communication est désormais disponible sur [stif.info](http://stif.info) « Relations Voyageurs/Associations d'usagers/Témoins de ligne ».

## Une relation quotidienne avec les associations d'usagers



Une réunion a été organisée avec le STIF, la SNCF et l'association SaDUR pour revenir sur la méthode du calcul de la ponctualité.



La FNAUT ADU-LAON et la FNAUT Picardie ont été reçues au STIF pour faire le point sur le fonctionnement des lignes K et H (Persan – Creil).



© Christophe Recoura / STIF.



Le STIF a reçu M. STALTER, représentant d'un collectif d'usagers de la gare du Val d'Or, suite à une première rencontre en juin, pour revenir sur les études complémentaires réalisées par la SNCF, n'ayant pas permis d'adapter la desserte du Val d'Or dans le cadre de la mise en place de la nouvelle grille de la ligne L Sud le 13 décembre prochain. La SNCF s'est néanmoins engagée sur le fait qu'en cas de suppression ponctuelle d'un train aux heures de pointe, un arrêt exceptionnel serait réalisé au Val d'Or par le train suivant (ou précédent) aux heures de pointe.



Le STIF a présenté à l'AUT Île-de-France l'avancement des travaux sur la charte des modes.



Le STIF, en présence de la SNCF, a reçu l'association Plus de trains pour une présentation du schéma de secteur de la ligne L.



UFC Que Choisir Île-de-France a été reçue par le STIF, la RATP et la SNCF pour échanger dans le cadre du dispositif d'affichage en gare des associations d'usagers.



# Plus de **450 nouveaux bus propres** pour l'Île-de-France

Suite à la délibération du Conseil du STIF du 11 décembre 2013 qui a décidé « d'engager les actions permettant la transition du parc de l'Île-de-France vers des matériels tout électrique et des matériels de la filière GNV Biogaz », **la transition énergétique se poursuit au travers d'un programme d'investissements ambitieux.**

Dans ce cadre, le Conseil du STIF du 7 octobre dernier a voté **une nouvelle convention de financement de 198 millions d'euros pour la période 2016-2017 permettant l'acquisition de l'ordre de 450 nouveaux bus propres pour le réseau RATP** – standards et articulés GNV, standards et articulés hybrides, midibus et minibus électriques. Le STIF, qui devient propriétaire des matériels roulants dès leur acquisition par la RATP, finance 44 millions d'euros de cet investissement.

Cette convention va permettre d'accélérer la transition énergétique du parc au travers d'un programme d'investissements ambitieux fondé sur :

- la poursuite des expérimentations de véhicules « propres » ;
- le fort développement des matériels de la filière GNV dont la technologie est maîtrisée ;
- l'hypothèse d'un passage de la technologie hybride à la technologie tout électrique à partir de 2019 ;
- une accélération du renouvellement à partir de 2019 afin de remplacer les véhicules les plus polluants par des matériels tout électrique et de la filière GNV Biogaz.

Cette convention prévoit un investissement global de 171,2 millions d'euros pour le renouvellement du matériel roulant, financé à hauteur de 10 % par le STIF (soit plus de 17 millions d'euros), ce qui comprend le renouvellement d'équipements embarqués et



© Christophe Recoura / STIF. Bus hybride sur la ligne 21 du réseau RATP.

la rénovation d'autobus, ainsi qu'une hypothèse d'acquisition de 412 véhicules (313 véhicules standards, 95 véhicules articulés GNV et hybrides ainsi que 4 midibus électriques).

**Au titre de l'extension du parc du matériel roulant, le STIF financera à 100 % l'acquisition de matériels pour le passage en bus articulés** de deux lignes du réseau, soit 55 véhicules (GNV ou hybrides selon l'affectation des centres) pour un montant de 27 millions d'euros.

Par ailleurs, cette convention prévoit la poursuite des expérimentations de bus électriques avec un investissement de 30 millions d'euros, subventionné par le STIF à hauteur de 50 %.

Les objectifs de ces expérimentations sont de tester :

- des modèles de bus proposés par différents constructeurs ;
- différents systèmes de recharge (en centre bus, aux terminus...);
- différentes technologies (à titre d'exemple : bras, pantographe, induction...).

**Actuellement, dans le parc exploité par la RATP, ce sont 48 bus hybrides et 90 bus GNV qui circulent sur le réseau. D'ici mi-2016, 475 bus hybrides, 104 bus GNV et 11 midibus électriques s'ajouteront au parc existant. Dans le cadre de la nouvelle convention 2016-2017, ce sont plus de 450 nouveaux véhicules hybrides, GNV et électriques qui seront commandés.**

Enfin, le STIF saisira la RATP, les groupes Transdev et Keolis pour mener auprès de l'Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC) des tests de rejets de polluant et de consommation de carburants sur des échantillons pertinents.

## L'expérimentation de bus 100 % électrique sur la ligne 341 (Paris – Clichy)

Le STIF et la RATP ont lancé en 2014 une démarche conjointe pour tester des véhicules de catégorie standard tout électrique afin de réduire de 50 % les émissions de particules fines en deux ans (mi-2016). 20 bus standards ont été ainsi commandés au groupe Bolloré pour expérimenter une ligne 100 % électrique avec des véhicules standards de 12 mètres ayant la même capacité de voyageurs que les bus actuels et une autonomie pouvant aller jusqu'à 180 km sans recharge intermédiaire et davantage avec recharge en terminus. Il s'agit d'une première en Europe avec une flotte de cette taille.

La ligne 341 qui relie la Porte de Clignancourt à la Place Charles de Gaulle Étoile en desservant Saint-Ouen et Clichy a été retenue par le STIF car elle bénéficie d'équipements préexistants au centre bus de Belliard qui accueille déjà des véhicules électriques (minibus) et dont les travaux d'adaptation sont les plus rapides à réaliser. Les conditions d'exploitation de cette ligne qui dessert Paris et la proche couronne sont représentatives de celles existantes sur ces différents territoires.

Les premiers bus électriques BlueBus équiperont la ligne 341 au cours du premier semestre 2016. Deux autres lignes seront également testées avec d'autres technologies électriques (la 21 et la 147). L'objectif du STIF est de disposer en Île-de-France d'un parc de bus tout électrique et de bus GNV Biogaz en cohérence avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains.

**stif** en ligne

STIF, 41 rue de Châteaudun, 75009 Paris.  
Tél. 01 47 53 28 00 • Fax 01 47 05 11 05

**Directrice de la publication :** Sophie Mougard,  
**Directrice générale • Réalisation :** Délégation aux Usagers, aux Relations Institutionnelles et Internationales  
**• Rédacteurs en chef :** Jean-Christophe Monnet, Héléne Lambert • **Conception et mise en page :** République • **Photo couverture :** © David Delaporte / STIF.