



stif
en ligne

LA LETTRE AUX ASSOCIATIONS D'USAGERS

Édito

Le Nouveau Grand Paris, projet d'aménagement à l'échelle de l'Île-de-France, a été défini par le Gouvernement le 6 mars 2013. Il comprend deux plans complémentaires, le Grand Paris Express et le Plan de mobilisation pour les transports avec, pour objet commun, l'amélioration du quotidien des voyageurs franciliens.

Le Grand Paris Express permettra de parachever la construction d'un réseau de transport de rocade performant dans la région Île-de-France. Le STIF et la Société du Grand Paris travaillent ensemble à la mise en œuvre de ce projet considérable. Le STIF, en tant qu'Autorité organisatrice, est garant de l'efficacité de cette nouvelle infrastructure en matière d'intermodalité avec le réseau existant. Il veille également à l'adéquation des choix techniques par rapport aux besoins des voyageurs.

Les équipes du STIF se sont fortement mobilisées, assurant la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est, dont le transfert à la Société du Grand Paris sera bientôt entériné. Le STIF assure également la co-maîtrise d'ouvrage sur le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et de la ligne 11. Dans le cadre du Plan de mobilisation qui répond à la nécessité de développer massivement l'offre de transports collectifs en Île-de-France, en petite et grande couronne, le STIF assure la maîtrise d'ouvrage de plusieurs projets en phase de réalisation, parmi lesquels le tram-train Massy – Évry, la Tangentielle Ouest, les tramways T4, T7, T9 et T10 et l'Express 91-06. Les équipes continuent également d'apporter toute leur expertise sur l'ensemble des aspects qui composent ces projets : préparation des schémas directeurs des lignes en correspondance avec le Grand Paris Express, création et aménagements des gares, services aux voyageurs, restructuration des réseaux bus...



Jean-Louis
PERRIN

Directeur des Projets
d'Investissement
du STIF

À LA UNE

Le rôle du STIF dans le **Grand Paris Express**

■ Le Nouveau Grand Paris

Le **Nouveau Grand Paris** rassemble au sein d'un même projet le Grand Paris Express (GPE) et le Plan de mobilisation pour les transports d'Île-de-France, avec pour objectifs **d'améliorer les déplacements de tous les Franciliens et de renforcer l'attractivité des zones en fort développement**. Il articule, de manière cohérente, les besoins de modernisation et d'extension du réseau existant ainsi que la création de nouvelles lignes de métro automatique. Il comprend ainsi :

- Le **prolongement de 4 lignes de métro** (M4, M11, M12 et M14) et la **création de 4 nouvelles lignes automatiques** (L15, L16, L17 et L18) qui correspondent au réseau du Grand Paris Express.
- Le **prolongement de 4 lignes de tramway** (T1, T3b, T4 et T7) et la **création de 4 lignes de tramway** (T6, T8, T9 et T10).
- Le **prolongement du T ZEN 1** et la **création de 4 nouvelles lignes** (T ZEN 2, 3, 4 et 5).
- La **création de 3 nouvelles lignes de Tram Express** au nord, au sud et à l'ouest de l'Île-de-France.
- Le **prolongement de 2 lignes de RER** (D et E) et la **poursuite des 4 schémas directeurs** des RER A, B, C et D.

- La **création de 2 nouveaux pôles** (Rosa Parks et Bobigny-la-Folie) et le **réaménagement de 11 pôles** afin de favoriser l'intermodalité.
- La **création de plusieurs lignes de bus en site propre** (Créteil – Noisy-le-Grand Mont d'Est, Express 91.06 : prolongement d'École polytechnique à Christ de Saclay, Villiers-le-Bel – Parc des Expositions de Villepinte).



© Christophe Recoura / STIF.
Métro ligne 14.

Le réseau du Grand Paris Express correspond à la création de **4 nouvelles lignes automatiques, scindées en tronçons, ainsi qu'au prolongement de la ligne 14 du métro**. Cela correspond à 200 kilomètres de lignes nouvelles et à 69 nouvelles stations pour un coût d'objectif estimé à 22,6 milliards d'euros. La Société du Grand Paris (SGP) assure ainsi la maîtrise d'ouvrage sur :

- Le **tronçon des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud** allant de la gare de Noisy-Champs à

la gare de Saint-Denis Pleyel (via Le Bourget RER) et intégrant le prolongement de la ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel.

- Le **tronçon sud de la ligne 14** allant de la gare d'Olympiades à la gare d'Orly Aéroport.
- Le **tronçon sud de la ligne 15** allant de la gare de Pont de Sèvres à la gare de Noisy-Champs.

- Le **tronçon ouest de la ligne 15** allant de la gare de Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel.
- Le **tronçon nord de la ligne 17** allant de la gare du Bourget RER à la gare du Mesnil Amelot.
- La **ligne 18** allant de la gare d'Orly Aéroport à la gare de Versailles-Chantiers.

Le STIF est co-maître d'ouvrage avec la RATP du prolongement de la ligne 14 du métro au nord jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen. La maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est Saint-Denis Pleyel – Chamigny Centre était assurée par le STIF jusqu'à son transfert à la SGP, conformément à la loi Grand Paris (ordonnance du 26 juin 2014), qui a été entérinée lors du Conseil du STIF du 11 février 2015.

■ Principes de gouvernance : l'articulation entre le STIF et la SGP dans le Grand Paris Express



© STIF. Concertation Ligne Orange.

La réalisation des lignes qui composent le GPE a été confiée à un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, la Société du Grand Paris (SGP), créé dans le cadre de la loi du Grand Paris de 2010 et placé sous tutelle ministérielle.

Le réseau du GPE, intégré au réseau régional, est placé sous l'autorité du STIF, qui veillera à son maillage avec l'ensemble des autres lignes afin de proposer un réseau efficace et cohérent dont il est le garant. Maître d'ouvrage, la SGP conçoit le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le GPE et assure la réalisation des lignes, les ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares.

La gestion de l'infrastructure du réseau sera, après sa réalisation, confiée à la RATP. **Le STIF sera chargé de choisir le ou les opérateurs, après une procédure de mise en concurrence, qui sera ou seront en charge d'exploiter le réseau dans le cadre d'une délégation de service public.**

Les relations entre le STIF et la SGP sont cadrées par un protocole signé par les deux entités et approuvé au Conseil du STIF du 7 décembre 2011. Il fixe les principes de la coordination pour la conception, la réalisation et le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris et du réseau complémentaire structurant, prévoyant notamment que :

- Le STIF soit étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne.
- L'avis préalable du STIF soit recueilli sur divers aspects du projet : schéma d'exploitation, principales caractéristiques des systèmes et des matériels roulants. Cet avis permet en particulier :
 - de veiller à la cohérence d'ensemble des services, à l'impact sur le financement de l'exploitation, au coût d'achat et d'entretien des matériels roulants ;
 - de se prononcer préalablement aux décisions de la SGP.

Il est prévu un passage au Conseil du STIF pour chacune des étapes suivantes :

- Les conventions de financement associant le STIF et la SGP.

Et préalablement à la décision de la SGP :

- les dossiers d'enquêtes publiques ;
- les dossiers d'avant-projet.

Les dispositions relatives à l'association du STIF à l'élaboration des dossiers d'enquête publique et des avant-projets, ainsi qu'au processus d'acquisition du matériel roulant par la SGP, doivent faire l'objet d'un projet de décret.

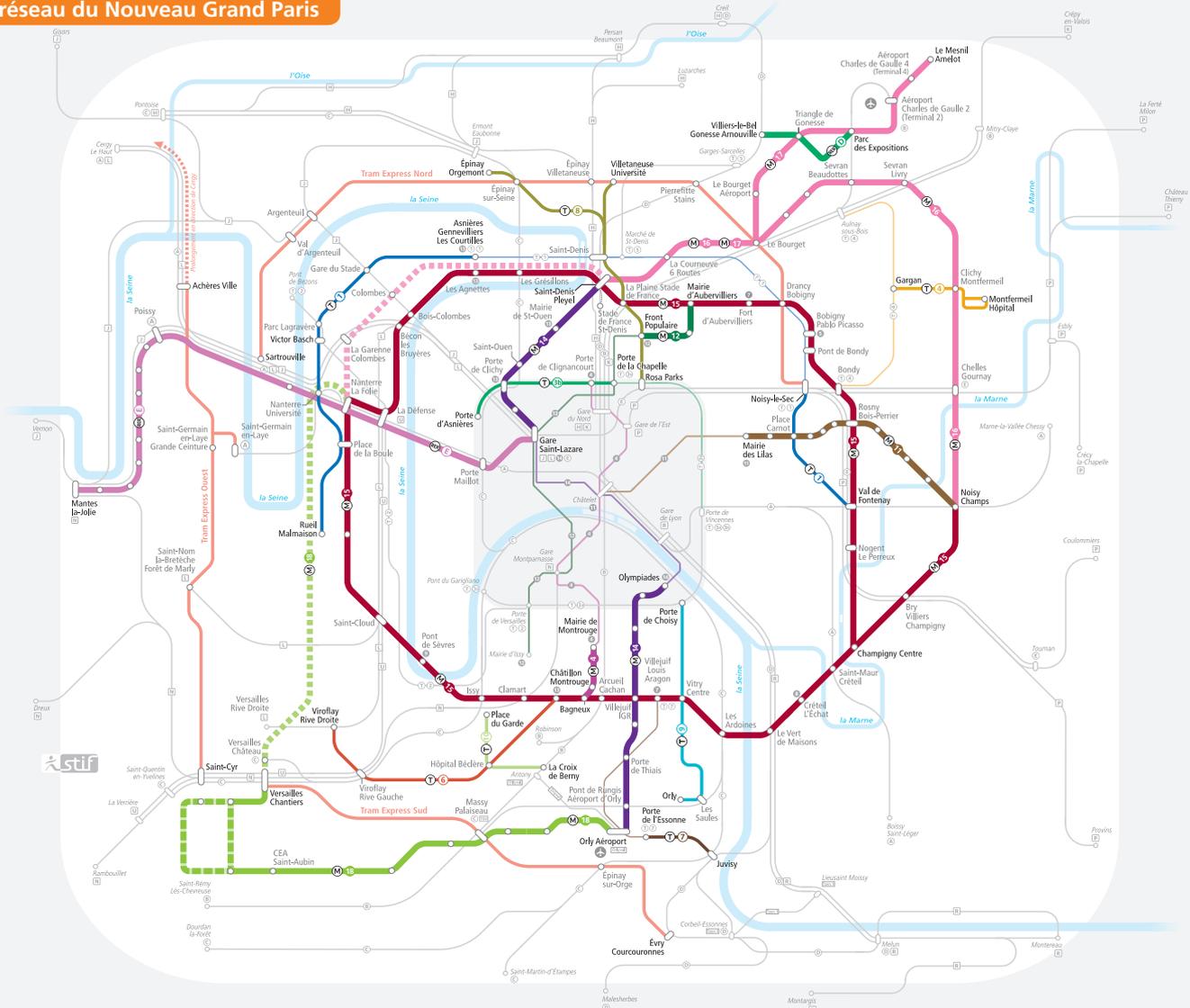
Un comité associant l'État, la Région, le STIF et la SGP, auquel sont conviés les opérateurs, a été institué dans le cadre du protocole État-Région relatif à la mise en œuvre du Plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 visant à établir un suivi annuel de l'évolution des projets du Nouveau Grand Paris.

Des comités interministériels sont également organisés sur l'ensemble des volets qui composent le projet du Grand Paris (transports, logement, développement économique et gouvernance). Le dernier s'est tenu le 13 octobre 2014 sous la présidence du Premier Ministre, Manuel VALLS, qui a annoncé l'accélération du calendrier de réalisation des nouvelles lignes du GPE afin de permettre de desservir dès 2024 les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et d'Orly ainsi que le plateau d'Orly.



© Christophe Recoura / STIF. Gare du Val de Fontenay.

Le réseau du Nouveau Grand Paris



© STIF / Latitude-Cartagene - mars 2014.

Adoption du Schéma de Principe de la ligne 15 Est : le résultat d'un dialogue continu avec le territoire avant une transmission du projet à la Société du Grand Paris

Le Conseil du STIF du 10 décembre 2014 a approuvé le Schéma de Principe de la ligne 15 Est du Grand Paris Express.

Le projet était initialement celui de la « Ligne Orange du Grand Paris Express » jusqu'à la proposition du Premier Ministre lors des annonces du 6 mars 2013 de le scinder en deux : le tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny devenant le tronçon est de la future ligne 15 du métro en rocade et le tronçon Rosny-Bois-Perrier – Noisy-Champs se transformant en nouveau prolongement de la ligne 11 (dans la continuité du premier prolongement de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier).

Cette nouvelle étape fait suite à la concertation recommandée de la Ligne Orange, qui s'est tenue début 2013, réunissant plus de 2 000 personnes lors de 10 réunions publiques et rencontres voyageurs. Près de 2 500 avis avaient été collectés pendant la concertation, émanant notamment des nombreuses associa-

tions d'usagers présentes sur le territoire. L'orientation proposée par le Premier Ministre en mars 2013 a été validée par le STIF en décembre 2013 à l'occasion de l'approbation du bilan de la concertation Ligne Orange par son Conseil.

Depuis, les équipes du STIF ont poursuivi un travail approfondi de dialogue et d'information avec les territoires, sous le regard d'un garant – Michel GAILLARD – désigné par la Commission nationale du débat public à la demande du STIF :

- Outre l'envoi du bilan de la concertation, l'année 2014 a ainsi été marquée par la diffusion d'une lettre d'information aux acteurs du territoire et aux personnes ayant laissé leurs coordonnées lors de la concertation de 2013. L'information s'est poursuivie par la création d'un site internet dédié – www.metroligne15est.fr – et par la diffusion d'un dépliant d'information sur les lieux de vie et aux sorties des stations existantes sur le territoire du projet.
- Dans le cadre de la poursuite des études, les équipes du STIF ont également mené des réunions régulières avec les élus et les services techniques des collectivités traversées, au travers de groupes de travail ou de réunions bilatérales. Ces rendez-vous ont tout particulièrement concerné l'implantation et les accès aux stations, les méthodes constructives

envisagées, l'intermodalité, les interfaces avec les projets connexes et la mise en cohérence des documents d'urbanisme. **Au total, plus de 80 réunions ou groupes de travail ont permis d'aboutir à un projet partagé et s'intégrant aux dynamiques et enjeux urbains des territoires desservis.**

L'adoption du Schéma de Principe de la ligne 15 Est marque la fin d'une période d'études préliminaires menées par le STIF en concertation avec le territoire et constitue un préalable au transfert de la maîtrise d'ouvrage à la Société du Grand Paris. Celle-ci aura pour mission de porter le projet à l'enquête publique afin d'obtenir une déclaration d'utilité publique en 2016 et d'engager les premiers travaux en 2018 pour aboutir à une mise en service aux horizons 2025 (Saint-Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier) et 2030 (Rosny-Bois-Perrier – Champigny Centre).

Le STIF veillera au respect des engagements pris et notamment à la mise en œuvre de l'interopérabilité à Champigny permettant une exploitation de la ligne 15 en rocade, à l'optimisation de l'intermodalité aux abords des stations, à la maîtrise des impacts sur l'environnement, au respect des délais et des coûts.

■ Le Grand Paris Express et le réseau existant : gares, réseaux de bus et matériel roulant

Les gares du Grand Paris Express

Un projet d'une telle envergure est une opportunité majeure pour changer les habitudes de déplacement des Franciliens. Sa conception doit prendre en compte la dimension exceptionnelle de ce projet et la place qu'il occupera dans le réseau à terme. À ce titre, le STIF est particulièrement attentif à l'articulation du GPE avec le reste du réseau et plus généralement avec le système de mobilité.

69 gares nouvelles seront conçues par la SGP dans le cadre du GPE, dont 49 en correspondance avec le réseau existant. Depuis 2011, un comité de pilotage a été mis en place par la SGP pour chacune des gares, permettant d'échanger et d'examiner les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion de ces gares. Ces réunions rassemblent le STIF, les maires, les présidents d'intercommunalité, les conseils généraux, les opérateurs de transport ainsi que les services des collectivités et de l'État. L'intermodalité a été prise en compte pour l'implantation des gares, le STIF pilote ainsi la coordination des études d'interconnexions ferroviaires. Par ailleurs, il a été proposé, en accord avec la SGP, que les études d'intermodalité de surface soient pilotées de préférence par les collectivités locales avec une participation financière de la SGP aux études.

La SGP devra respecter, dans la conception des gares, les principes fixés par le STIF en matière de services à offrir aux voyageurs au sein des pôles d'échanges au travers des schémas directeurs qui définissent la qualité de service minimale à atteindre (schémas directeurs des Parcs Relais, des gares routières bus, d'accessibilité PMR, de stationnement vélos aux gares/stations, d'information voyageurs). L'insertion urbaine des gares devra garantir des accès piétons et vélos sécurisés.

L'organisation de la restructuration des réseaux bus pour les gares du GPE

La desserte en bus des futures gares du Grand Paris Express fait l'objet d'études



© Christophe Recoura / STIF. Gare du Val de Fontenay.

de restructuration menées par le STIF en collaboration avec la SGP et les collectivités territoriales. L'objectif est d'adapter et de renforcer le réseau de bus afin qu'il assure une desserte fine permettant de relier les territoires voisins aux gares du Grand Paris Express.

Depuis le mois de septembre 2014, le STIF a tenu 5 réunions élargies pour chacun des territoires concernés par la ligne M15 Sud Sèvres – Noisy, la ligne M14 Sud Villejuif – Massy et M18 Orly – Massy, en associant une vingtaine de communautés d'agglomération, ainsi que les communes et départements correspondants. Lors de cette concertation, le STIF a expliqué la méthode qui permettra de prendre en compte l'adaptation des réseaux de bus pour une intermodalité de qualité, indispensable au fonctionnement du GPE.

Cette intermodalité sera étudiée dans le cadre de comités de pôle dont le pilotage concerne les collectivités territoriales, gestionnaires de voiries et porteuses des projets urbains. Le STIF, en lien avec les opérateurs, propose des schémas-cibles de projets de réseaux de bus adaptés, soumis à l'avis des collectivités. Le STIF propose également des lignes totalement nouvelles, à caractère express, de manière à ce que les habitants de la grande couronne puissent rejoindre certaines gares du GPE, de façon complémentaire au réseau ferré.

Cette concertation et ces études seront poursuivies tout le temps du projet et mises en place progressivement pour les gares des autres tronçons. Ces travaux d'adaptation pour le GPE, pilotés par le STIF, s'articulent bien sûr en cohérence avec des projets locaux de modification de réseau à court et moyen termes.

Le matériel roulant

La loi relative à la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 prévoit, en plus de l'extension des compétences du STIF comme Autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle régionale, l'introduction d'un pouvoir de codécision du STIF aux étapes-clés des projets d'infrastructure et d'acquisition du matériel roulant du Grand Paris (dossier d'enquête d'utilité publique et d'avant-projet).

Le STIF, financeur et futur propriétaire des rames des lignes 15, 16 et 17, a défini les caractéristiques de ces nouveaux matériels, que la SGP sera amenée à acquérir dans les prochaines années. Ces fonctionnalités ont été notamment élaborées en s'appuyant sur les retours d'expérience du STIF sur le réseau d'Île-de-France et sur les expressions de voyageurs qu'il a pu régulièrement recueillir (concertation, comité de ligne...).

Le STIF sera étroitement associé à la SGP, qui a pour mission d'acquérir les matériels et sera responsable de l'ensemble des relations avec les constructeurs. Une première convention précise les modalités d'association dans le processus d'acquisition des matériels roulants des lignes 15, 16 et 17 jusqu'à la désignation de l'attributaire du marché. **À terme, plus de 170 rames seront nécessaires pour assurer le fonctionnement des trois nouvelles lignes de métro.**

De plus, le matériel de la ligne 14 fera l'objet d'une première commande de 35 trains de 8 voitures pour un montant de 518 millions d'euros, financé à 100 % par le STIF. Cette commande interviendra après l'approbation, aux prochains Conseils d'administration du STIF et de la SGP de février, des conventions de fonctionnement et de financement de la première tranche du marché STIF, RATP et SGP – que la RATP coordonne – attribué dans sa globalité à Alstom Transport pour équiper les lignes de métro 1, 4, 6, 11 et 14. Ce marché porte sur un maximum de 217 trains, dénommés MP14, pour un montant global de plus de 2 milliards d'euros sur 15 ans.

L'audition des présidents de la SNCF et de la RATP par le Conseil du STIF du 6 novembre 2014

Sous la présidence de Jean-Paul HUCHON, le Conseil du STIF a auditionné Pierre MONGIN, Président-directeur général de la RATP, Guillaume PÉPY, Président-directeur général de la SNCF et Jacques RAPOPORT, Président-directeur général de RFF, dans le cadre du suivi des contrats qui les lient avec le STIF pour la période 2012-2015.

Les élus ont réaffirmé leur attachement à l'optimisation maximum des

calendriers de réalisation des grands investissements en cours, notamment sur la ligne 14 et la ligne 12, et demandé que la RATP étudie la mise en place d'un plan de transport efficace permettant d'accompagner l'ensemble des projets en développement sur le parcours de la ligne : prolongement du T3b à la porte d'Asnières, plan de renfort de l'offre bus...

Le Conseil a souligné les progrès déjà constatés sur certaines lignes, notamment les lignes

H et RER B au nord, ainsi que le bon fonctionnement global du métro et du tramway. Toutefois, les élus ont également exprimé leur forte préoccupation quant aux résultats de ponctualité qui demeurent très insuffisants sur les RER, en particulier le RER C et le réseau Paris Saint-Lazare. L'importance d'une reconstruction rapide du poste d'aiguillage des Ardoines a été rappelée.

Le Conseil d'administration du STIF du 10 décembre 2014

- **Budget 2015 : un milliard d'euros d'investissements.** Le budget 2015 se caractérise par la poursuite du développement de l'offre de transport aux Franciliens et par des investissements en forte progression. Les élus du Conseil ont également affirmé leur volonté de construire ensemble le Passe Unique avec l'accord de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de la Région Île-de-France ainsi que le soutien du Premier Ministre Manuel VALLS et des parlementaires de la majorité.

- **Schéma de principe de la ligne de métro 15 Est du Grand Paris Express :** il a été approuvé pour un coût global de 3,45 milliards d'euros (CE 2012).

- **367 millions d'euros d'investissements pour moderniser et développer le réseau francilien.** Plusieurs conventions de finan-

cement de grande ampleur pour les lignes RER A, RER E, T4, T9, T Zen 2 et L11 ont été adoptées pour un montant global de plus de 367 M€.



© Christophe Recoura / STIF. Bus hybride RATP ligne 91.

- **Bus « nouvelle génération » :** acquisition de 107 bus hybrides et GNV sur une vingtaine de lignes de bus de petite et grande couronne gérées par les opérateurs privés.

- **Renfort d'offre de 37 lignes de bus** dans le cadre de la poursuite du plan bus 2013-2016. Depuis le début de l'année 2013, le STIF a amélioré près de 500 lignes de bus dans l'ensemble de l'Île-de-France.

- **589 millions d'euros pour l'acquisition de 42 REGIO2N (à deux niveaux) sur la ligne R du réseau sud-est.**

- **Adoption de la convention de financement pour le transfert, la mutation et la rénovation de 6 Z2N de la Région Nord-Pas-de-Calais pour le réseau Île-de-France.** Cette décision a été entérinée le 13 octobre 2014 par la Commission permanente du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais.

Tous les communiqués de presse sont disponibles sur www.stif.info
« Espace presse »

Du nouveau sur les réseaux de transport

17 octobre 2014. Inauguration de la rue Saint-Exupéry dans le cadre de l'aménagement de la ligne Mobilien J1-J2 traversant les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Limeil-Brévannes et Boissy-Saint-Léger.

1^{er} décembre 2014. Visite presse des marches à blanc des tramways T6 et T8 pour comprendre le fonctionnement d'une « marche à blanc » et les procédures d'exploitation d'un tramway.

3 décembre 2014. Visite de chantier de la future gare Rosa Parks à un an de son ouverture.

6 décembre 2014. Inauguration des équipements accessibles de la gare d'Évry-Courcouronnes Centre.

13 décembre 2014. Inauguration et mise en service du tramway T6 entre Châtillon et Vélizy.

16 décembre 2014. Inauguration et mise en service du tramway T8 entre Saint-Denis et Épinay-sur-Seine / Villetaneuse.



© RATP / Jean-François Mauboussin. Inauguration de la ligne T8.

L'agenda des concertations et enquêtes publiques

Concertation sur le prolongement du métro ligne 1, du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015

Le prolongement du métro ligne 1 vise à relier le terminus actuel « Château de Vincennes » à la station « Val de Fontenay », en mettant en service trois nouvelles stations.



© STIF. Concertation sur le prolongement du métro ligne 1.

Lors de la concertation, menée sous l'égide d'une garante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), Mme Claude BREVAN, trois variantes de tracé ont été soumises à l'avis du public. La mobilisation du public a été très conséquente avec plus de 2 800 avis émis et des temps d'échanges riches lors des différentes rencontres : 3 réunions publiques (Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois), 2 rencontres voyageurs (Val de Fontenay et Château de Vincennes) et une rencontre de proximité sur le marché Diderot à Vincennes.

Plus d'informations sur le site www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr

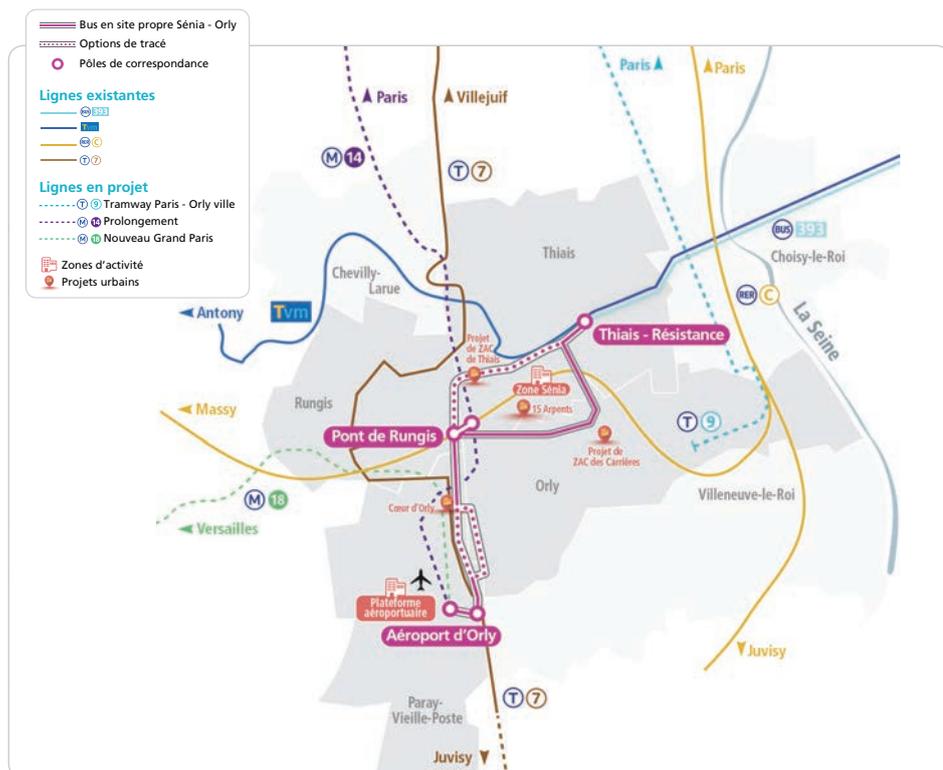
Enquête publique sur le prolongement du tramway T1 à l'ouest du 15 septembre au 25 octobre 2014

Le projet de prolongement du tramway T1 reliera le terminus actuel « Les Courtilles » à la station « Gabriel Péri » à proximité du carrefour des Quatre Chemins à Colombes et sera en correspondance avec la ligne 13 du métro, la ligne J et le tramway T2, pour une mise en service à l'horizon 2023. Les 6,3 km du tracé seront parcourus en une vingtaine de minutes par plus de 60 000 voyageurs par jour.

L'enquête publique sur l'utilité publique a fait l'objet d'une centaine d'avis dans les registres en mairies. En novembre dernier, la commission d'enquête a rendu un avis favorable avec 1 réserve et 3 recommandations.

Plus d'informations prochainement sur le site www.t1ouest.fr

Concertation préalable du projet de bus en site propre Sénia – Orly du 22 septembre au 3 novembre 2014



© STIF. Carte projet Sénia - Orly.



© STIF. Concertation du projet de TCSP Sénia - Orly.

Le projet de bus en site propre Sénia – Orly consiste à créer une voie dédiée aux bus entre le carrefour de la Résistance à Thiais et l'aéroport d'Orly.

Cette nouvelle liaison, rapide et régulière, offrira une meilleure desserte de la zone d'activités de Sénia et de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Le tracé desservira et accompagnera de nombreux projets urbains, dont le futur quartier d'affaires Cœur d'Orly.

La concertation a permis de recueillir près de 200 avis, principalement au travers des 3 rencontres publiques organisées sur le territoire. Le bilan de la concertation sera soumis à l'approbation du Conseil du STIF de février 2015.

Plus d'informations sur le site www.bus-senia-orly.fr

Les comités de ligne et d'offre

Dans le cadre des contrats conclus par le STIF avec la RATP et la SNCF, il est prévu la tenue de comités de ligne, dont l'objectif est de présenter la politique de développement et de coordination de l'offre, d'évolution du matériel roulant et d'amélioration de la qualité de service sur la ligne concernée en présence des élus et des associations.

Un comité d'offre sur les lignes L (branches de Paris Saint-Lazare à Versailles Rive Droite et de Saint-Cloud à Saint-Nom-la-Bretèche) et U s'est déroulé le 6 novembre 2014 sous la présidence de Ghislaine SENÉE, Conseillère régionale et Présidente de la Commission de l'offre de transport du STIF. La nouvelle offre des lignes L et U, présentée dans ce cadre, a été

réalisée en concertation avec l'association Plus de Trains, les élus, le STIF et la SNCF.

Un comité de ligne du réseau Paris-Est (RER E et ligne P) s'est tenu le 27 novembre 2014 sous la présidence de Philippe SAINCARD, Conseiller régional d'Île-de-France.



Les témoins de ligne

Une réunion s'est tenue le 19 novembre 2014 en présence du STIF, de la RATP et des témoins de ligne sous la présidence de l'AUT Île-de-France.

À cette occasion, les résultats 2013 de l'enquête de perception de la qualité de service dans les transports en commun d'Île-de-France ont été présentés.

De nombreuses questions ont porté sur la méthodologie de l'enquête (notamment sur les points d'enquête sélectionnés, au nombre de 150) ainsi que sur les évolutions possibles à apporter dans le cadre du prochain contrat entre le STIF et les opérateurs pour la période 2015-2018.



Pour plus d'informations sur les résultats 2013 de l'enquête perception, vous pouvez consulter le STIF en ligne n° 3. Tous les numéros sont consultables sur le site internet www.stif.info, rubrique « Relations Voyageurs/Associations d'utilisateurs ».

Une relation quotidienne avec les associations d'utilisateurs

Dans le cadre de sa politique de dialogue et d'échanges avec les associations d'utilisateurs, le STIF a organisé le trimestre dernier plusieurs réunions d'information et de concertation avec les associations d'utilisateurs.

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), les associations de personnes à mobilité réduite ont été invitées le 1^{er} décembre 2014 à participer au comité de gouvernance du SDA portant sur la mise en place d'agendas adaptés.

L'AUT Île-de-France a été reçue dans le cadre de divers projets :

- **2 octobre 2014** : participation à la 1^{re} réunion plénière sur les études de restructuration autour des lignes de métro 15 Sud et 14 Sud du Grand Paris Express ;
- **1^{er} décembre 2014** : présentation du projet de charte des modes piloté par le STIF, qui a également été présenté le 5 décembre 2014 au Comité des partenaires du transport public (CPTP) ;
- **22 décembre 2014** : rencontre avec la Directrice générale du STIF pour faire le point sur différents sujets, parmi lesquels les schémas directeurs des RER C et D, le matériel roulant, la régénération du réseau RFF-SNCF, le Grand Paris Express, l'offre bus RATP (notamment Mobilien Paris).

Le renouvellement du matériel roulant bus

Un plan sans précédent de renouvellement du matériel roulant, pour réduire les volumes de polluants émis par les bus, a été adopté par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 afin de permettre **la transition du parc routier d'Île-de-France vers des matériels tout électriques et des matériels de la filiale GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) Biogaz**. Le STIF investira au total sur deux ans près de 295 millions d'euros, à destination du parc de la RATP et des opérateurs privés. Grâce à cet effort sans précédent, **le parc routier sera composé à l'horizon 2016 d'environ 740 véhicules hybrides et 200 véhicules au GNV, soit au moins 10 % du parc de l'Île-de-France utilisant des technologies alternatives au 100 % Diesel**.

Cette décision du Conseil fait suite à la mise en place d'un groupe de travail regroupant les élus de la Commission de l'offre de transport (COT), de la Commission des investissements et du suivi du contrat de projets (CISCP) et de la Commission de la qualité de service (CQS) du STIF. Ce groupe s'est réuni à cinq reprises entre mai et octobre 2013, a auditionné et échangé avec de nombreux experts, notamment AIRPARIF, des constructeurs de bus et cars, des opérateurs de transport. Un bureau d'études indépendant a établi une analyse chiffrée auprès de plus de 40 sources d'informations internationales sur les différentes filières et a également fourni des éléments comparatifs relatifs à des réseaux français et étrangers dans ce cadre. Le groupe de travail s'est, de nouveau, réuni à trois reprises en 2014 pour approfondir les réflexions sur le parc des opérateurs privés.

Pour le réseau RATP, ce sont environ 550 bus hybrides et 90 bus GNV qui seront acquis dans le cadre de la convention BUS 2014-2015, grâce notamment à une enveloppe de 100 millions d'euros supplémentaires consacrée à l'acquisition de bus hybrides pour le renouvellement accéléré



© Christophe Recoura / STIF. Bus hybride RATP ligne 91.

du parc. **Ces mesures permettront de réduire de 50 % les rejets de particules fines du parc RATP à horizon mi-2016. Une expérimentation de bus standard 100 % électriques débutera en 2015.**

Concernant les opérateurs privés, le Conseil du STIF de décembre 2013 a décidé que – dans les 20 réseaux de proche et grande couronne les plus exposés à la pollution à l'oxyde d'azote et aux particules fines – les lignes au profil adapté pour une exploitation de bus hybrides seront équipées de ce

type de véhicules au fur et à mesure des renouvellements de matériel roulant prévus dans les programmes pluriannuels d'investissement des entreprises concernées.

Une première série de conventions passées avec les opérateurs concernant 89 véhicules hybrides et 18 véhicules GNV a été approuvée pour 13 réseaux (voir tableau ci-contre) au Conseil du STIF du 10 décembre 2014. La décision prévoit également un renouvellement des bus des réseaux de Meaux et du plateau de Saclay par des véhicules au GNV, les dépôts de ces réseaux étant aptes à en recevoir. Les surcoûts contractuels de 12 millions d'euros (CE 2008) pour les hybrides et pour les GNV seront pris en charge par le STIF, sous forme de subventions.

Réseaux	Technologie et nombre de véhicules entrants au parc en 2015 et 2016	Département
TRA	26 hybrides	93
STIVO	19 hybrides	95
CA Terre de France	9 hybrides	93
Paris	2 hybrides	95
Valbus Elargis	1 hybride	95
St-Germain-en-Laye	6 hybrides	78
Pays de Meaux	6 GNV	91
Marne et Seine	8 hybrides	94
Bus en Seine	8 hybrides	78
Les Ulis – Massy – Saclay	12 GNV 9 au titre de renouvellement des bus et 3 pour le renfort d'offre	91
Seine Sénart Bus	6 hybrides	91
Traverciel	2 hybrides	92
Plaine de Versailles	2 hybrides pour le renfort d'offre	78

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, Hélène Lambert • **Conception et mise en page** : République • **Photo couverture** : © Christophe Recoura / STIF.