

Grand Paris des Bus

Tous les bus en Île-de-France 2017-2020

Dossier de presse
19 septembre 2016

Le bus et vous ?

Contact presse :
Sébastien Mabile
sebastien.mabile@stif.info
06 15 39 21 58

Franciliens,
exprimez
vos attentes
et vos priorités...

Du 5 octobre au 5 novembre,
un mois pour parler du bus

Rendez-vous sur www.grand-paris-des-bus.fr

Le Grand Paris des Bus

Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, lance un nouveau plan d'amélioration des réseaux de bus d'envergure sur l'ensemble de la Région Île-de-France, baptisé « Grand Paris des Bus ».

Ce plan, qui sera adopté par le STIF d'ici la fin de l'année, définira les priorités d'investissement et de développement de l'offre de bus sur une durée de quatre ans (2017-2020).

Le constat :

La révolution des transports est en marche. Le STIF a lancé en quelques mois un plan d'acquisition de plus de 700 rames de trains et RER, Smart Navigo, pour mettre le numérique au service de la mobilité francilienne, la première ligne de bus 100% électrique, le premier transport par câble d'Île-de-France, et bientôt un plan vélo, un plan parking etc. Cette révolution ne saurait être complète sans prendre en compte les bus.

Le réseau de bus a besoin d'être adapté aux besoins des Franciliens. En grande couronne, seuls 29 % des habitants utilisent les transports en commun, faute d'offre, et à Paris le réseau n'a pas connu d'évolution significative depuis...70 ans ! L'offre existante doit s'adapter au rythme de vie des Franciliens et s'améliorer en heures creuses et pendant les vacances. Les véhicules doivent évoluer pour répondre aux normes de notre siècle (climatisation, numérique, énergie propre). Le réseau dans son ensemble doit être plus sécurisé.

Avec plus de 250 kilomètres de bouchons chaque jour aux heures de pointe, la Région a vu augmenter de 26% les embouteillages en 4 ans (2010-2013). Au coût économique, évalué à 17 milliards d'euros par an, il faut ajouter le coût social (temps perdu, fatigue mentale et physique) et le coût environnemental supporté par les Franciliens.

Les objectifs du Grand Paris des bus :

Le Grand Paris des Bus est une des composantes essentielles de la révolution des transports, qui doit permettre la mobilité de tous les Franciliens et ne plus laisser de côté les habitants de la grande couronne, qui sont obligés de prendre leur véhicule, faute de transports en commun à la hauteur. Pour cela, les transports en commun doivent être toujours plus attractifs en permettant aux voyageurs de valoriser leur temps de trajet, en multipliant

l'offre notamment durant les heures creuses, et en développant les lignes là où c'est nécessaire.

Ces investissements contribueront tout à la fois à dynamiser l'attractivité de l'Île-de-France en facilitant les échanges économiques entre les grands pôles de la Région, à faciliter la vie quotidienne des Franciliens et à préserver l'environnement et la santé des citoyens.

– Des objectifs pour développer l'offre :

- Le Grand Paris des bus proposera la création de nouvelles lignes ou de renforcements de lignes entre la grande couronne, la petite couronne et Paris, dans l'optique de constituer un réseau régional équilibré et adapté aux problématiques de déplacements de chaque territoire. Des services de proximité (transport à la demande) pourront être étudiés.
- Il définira des principes d'amélioration de la fréquence (développement d'une offre plus forte en heures de pointe, plus homogène aux heures creuses, en soirée et le week-end), ou encore une meilleure coordination pour assurer les correspondances avec le réseau ferré...

– Des objectifs de services aux usagers :

- Le Grand Paris des Bus visera à rendre plus lisible le réseau régional pour encourager l'usage du bus, à améliorer l'information aux voyageurs.
- Il cherchera à améliorer le confort dans les véhicules, à développer des services innovants.

– Des objectifs d'investissements :

- Le Grand Paris des bus favorisera un réseau de bus plus respectueux de l'environnement, à travers la poursuite et l'accélération de la transition énergétique du parc de matériel roulant.
- Il permettra de réaliser des aménagements assurant la régularité des bus et le respect des horaires (voirie, couloirs de bus, pôles d'échange et terminus...).

Une décision au plus près des besoins des voyageurs

Le STIF a conduit de premiers échanges techniques à l'échelle départementale au cours du printemps et de l'été, afin de cadrer les objectifs généraux du Grand Paris des Bus.

La phase de préparation s'achève désormais : à l'heure d'effectuer les arbitrages, dans une logique affirmée de dialogue avec les territoires et avec les usagers, le STIF va déployer, pendant plusieurs semaines, un important dispositif de dialogue.

Les Franciliens et les élus vont participer à l'élaboration de ce Grand Paris du Bus via une grande consultation sur ce mode de transport qui se déroulera principalement sur internet, où les avis du plus grand nombre seront recensés dont celui des habitants de la Grande Couronne pour qui cette question est essentielle. Plusieurs rencontres avec les usagers seront organisées, ainsi qu'un vaste séminaire régional le 18 octobre rassemblant collectivités, associations et acteurs de la mobilité.

Dès, le 19 septembre un premier projet opérationnel du Grand Paris des Bus sera débattu : la restructuration du réseau de bus parisien, et à partir du 5 octobre prochain, une grande consultation régionale va permettre de hiérarchiser les priorités et d'affiner des engagements concrets (voir page suivante).

Le calendrier

- **Septembre à novembre** : Consultation via Internet et le séminaire régional de la mobilité. La concertation autour de réorganisation du réseau de bus parisien, d'une vaste ampleur, se tiendra également dans ce cadre avec le site internet www.grand-paris-des-bus.fr et lors de quatre réunions publiques.
- **Décembre** : sur la base de la consultation, le STIF présentera les besoins recensés et les priorités du Grand Paris du bus, les premières décisions les plus urgentes, ainsi que les moyens financiers nécessaires.
- **2017 à 2020** : Mise en œuvre des améliorations, des créations de lignes, des redéploiements, de l'achat de nouveaux véhicules...

Toute l'information
sur www.grand-paris-des-bus.fr

QUELQUES CHIFFRES

3 millions d'usagers du bus
par jour en Île-de-France

1 500 lignes de bus

Plus de
10 000
points d'arrêts

9 000 bus et cars en circulation



Valérie Pécresse,

Présidente de la Région Île-de-France et du STIF :

« Souple, efficace, capacitaire, demain 100 % écologique et confortable, le bus est une des clés de voute pour améliorer la mobilité en Île-de-France, à Paris comme en Grande Couronne. D'ici la fin de l'année 2016, le STIF adoptera les grandes orientations et les premiers financements de son plan d'action régionale, le Grand Paris des bus.

« Ce Grand Paris des bus est la traduction concrète du plan 1000 bus de mon programme avec pour objectif des améliorations visibles pour le quotidien des Franciliens : augmentation des fréquences, achat de véhicules, création de nouvelles lignes, etc.

« Pour que la décision politique soit au plus près des besoins réel des voyageurs, j'ai tenu à ce que les Franciliens et les Élus puissent participer à l'élaboration de ce Grand Paris du Bus. J'ai ainsi décidé de lancer une grande consultation auprès des Franciliens et des Collectivités sur ce mode de transport. »

Les améliorations concrètes du Grand Paris des bus

Plusieurs projets sont à l'étude :

Une offre renforcée, notamment en grande couronne

- 1000 nouveaux bus seront déployés dans toute l'Île-de-France.
- Augmentation des fréquences (renforcement de la DM 16 dans le Val d'Orge (91), de la ligne 34 Sud et 49 à Cergy-Pontoise(95)).
- Service plus continu dans le temps (soirée, heures creuses, week-end, vacances) : renforcement de la desserte des bois de Boulogne et de Vincennes, desserte des nouvelles ZAC...
- Restructurations de réseaux de bus urbains permettant une offre rééquilibrée : bassin chellois (77), territoire de Versailles Grand Parc (78), Poissy (78), Etampes (91).
- Amélioration des grandes liaisons à vocation régionale existantes comme l'A14 Express (reliant Mantes-la-Jolie (78) à La Défense (92) ou la liaison

express Torcy (77) – Créteil (94) et création potentielle de nouvelles lignes expresses sur autoroutes.

- Création de nouvelles lignes de bus en site propre en Petite et en Grande Couronne.
- Amélioration des réseaux interurbains desservant des zones peu denses qui doivent pouvoir intégrer des formes de services plus souples et mutualisables avec d'autres services de type TAD ou PAM : une nouvelle formule de Transport à la Demande doit être élaborée dans le cadre du Grand Paris des Bus, en lien avec les départements de grande couronne
- En plus d'un accès pertinent aux gares et stations du Grand Paris, il s'agit également de s'inscrire dans une logique pleinement multimodale en desservant aussi les autres pôles ferroviaires comme par exemple la connexion de la ligne 402 à la gare Corbeil RER avec l'ouverture du site propre « montagne des glaises ».

Des Bus plus sûrs, plus propres, plus confortables

- D'ici fin 2017, la totalité des bus franciliens sera vidéoprotégée. C'est déjà le cas pour ceux de la RATP, mais seuls 60% des bus OPTILE bénéficient de cette sécurité.
- La lutte contre la pollution est au cœur des préoccupations : le Grand Paris des bus intègre un volet « matériel roulant » avec le déploiement massif de bus écologiques en Île-de-France.
- Le Grand Paris des bus intègre également de nouveaux services comme le numérique, qui se met au service du voyageur : avec l'information en

temps réel à chaque arrêt de bus, avec le calculateur intermodal sur vianavigo et sur toutes les autres applications grâce à l'opendata, les usagers sauront utiliser les bus de façon plus intelligente.

- Les usagers doivent pouvoir voyager dans des conditions confortables, y compris en cas de fortes chaleurs.

Une restructuration d'un réseau de grande ampleur, l'exemple de Paris

Le réseau parisien est figé depuis 70 ans. Il ne correspond plus à la réalité démographique (la population et les emplois ont fortement progressé ces 30 dernières années) ni aux circulations qui ont été et qui continuent à être profondément modifiées. À titre d'exemple, 100 bus passent rue de Rivoli en heure de pointe avec un taux de remplissage de 20% alors qu'au même moment l'avenue Marceau est desservie uniquement par la ligne 92 avec des bus remplis à plus de 108 %.

Le réseau de bus doit être plus performant en zone très dense, car les embouteillages du cœur de l'agglomération, et notamment la transition entre Paris et la Petite Couronne, se répercutent dans l'ensemble de la Région. La réorganisation proposée n'a donc pas pour objectif de faire table rase de l'existant, mais de l'optimiser. Ainsi, une trentaine de lignes (soit la moitié du réseau) serait concernée par des évolutions, le reste des itinéraires demeurant identique.

Cela répond à la volonté de « détisser » la toile parisienne pour l'étendre vers la périphérie, tout en conservant dans le centre de la capitale une qualité de service presque identique. Objectif de Mise en œuvre : à l'horizon de fin 2018

Il s'agit donc de :

- Fluidifier l'ensemble de la circulation parisienne et de la petite couronne, un tiers des usagers du bus parisien viennent de communes limitrophes ou proches de Paris.
- Augmenter l'offre dans les quartiers moins bien desservis et créer de nouvelles liaisons entre les quartiers.
- Améliorer la desserte des communes limitrophes ainsi que l'accès aux bois de Boulogne et Vincennes.
- Augmenter l'efficacité des lignes : augmenter les fréquences de passage et améliorer l'accès à bord.
- Rendre le réseau plus lisible : généraliser l'information numérique dans les stations, simplifier la carte du réseau, améliorer la signalétique.
- Accélérer la transition énergétique du parc de bus.

QUELQUES CHIFFRES

Plus de

1 500 bus en circulation dans Paris

59 lignes intra-muros et

37 lignes entre Paris et la petite couronne ou les aéroports

1,1 million de voyages par jour sur les lignes de bus parisiennes



Lancement du Grand Paris des bus : une grande consultation régionale

Du 5 octobre (19 septembre pour le projet parisien) au 5 novembre prochain, le STIF organise une grande consultation régionale pour recueillir les attentes et les priorités des Franciliens sur le réseau régional de bus.

Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France et du STIF, a souhaité que le projet de Grand Paris des Bus soit défini en dialogue avec les territoires, les usagers, les associations et les élus, pour partager les priorités du renforcement de l'offre de bus.

Durant un mois, un dialogue nourri permettra aux équipes du STIF d'affiner le projet du Grand Paris des Bus, pour déployer, dès le début 2017, un plan d'actions d'envergure.

Un dialogue avec les Franciliens

Tous les Franciliens, usagers ou non, seront invités à exprimer leurs attentes et leurs priorités pour le plan bus de la région. Ils pourront s'informer sur le Grand Paris des bus et sur des premières pistes de réflexions pour développer et accompagner l'offre de bus; ils pourront aussi exprimer ce qu'ils attendent de leur bus ou ce qui contribuerait à les convaincre d'emprunter ce mode de transport.

Un dispositif interactif d'expression sera proposé sur internet, afin de favoriser la participation la plus large :

- Un espace de débat en ligne interrogera les Franciliens sur les besoins d'amélioration des principes de desserte et les besoins d'amélioration des services. Développé sous la plateforme de concertation «J'en parle», ce forum de discussion innovant favorisera l'interaction entre les participants.
- Un questionnaire portant sur l'ensemble des objectifs du Grand Paris des Bus. Plus qu'un simple sondage, ce questionnaire vise à mieux comprendre les priorités des Franciliens concernant le bus. Puisque tout un chacun souhaite le plus grand nombre d'améliorations possibles, l'objectif est de hiérarchiser les propositions de développement de l'offre.
- Un espace de dépôt de contributions formalisées

- Pour le projet Parisien, la concertation commence le 19 septembre. Les particuliers comme les institutions peuvent déposer leurs avis et comprendre les enjeux de la restructuration grâce à **une carte interactive** qui permet, ligne par ligne, de visualiser le réseau avant / après et de prendre connaissance des évolutions envisagées. Par ailleurs, **quatre rencontres-ateliers** sont planifiées afin de permettre aux participants d'échanger sur les enjeux locaux du nouveau réseau parisien, lors de débats organisés sur tables.

Afin de promouvoir ce dispositif d'écoute, une information permanente sur la consultation sera déployée sur les réseaux sociaux et par voie d'affichage.

Une écoute des territoires

En parallèle, le STIF va recueillir les avis des collectivités locales (élus et services) et des acteurs de la mobilité (associations...) sur les objectifs du projet de Grand Paris des Bus. Il s'agit d'identifier, de hiérarchiser et de mesurer leur adhésion aux priorités définies à ce stade. Comment les acteurs de la mobilité accueillent-ils les objectifs du plan bus et quelles priorités identifient-ils parmi les sujets de l'amélioration du réseau de bus? Comment traduire ces objectifs dans les territoires, à l'échelle régionale, des départements, et des bassins de vie (intercommunalités, établissements publics territoriaux...)?

Pour ce faire, deux modalités d'expression sont ouvertes

- Les acteurs institutionnels pourront transmettre au STIF leur analyse via la rédaction de **cahiers d'acteurs**.
- Un grand **séminaire** d'échanges et de mise en débat se tiendra le 18 octobre avec les élus et agents des collectivités compétentes, les associations ainsi que des acteurs de l'innovation dans les transports.

Un travail de synthèse et de finalisation du Grand Paris des Bus

Les contributions recueillies seront analysées par le STIF au fil de leur réception et durant tout le mois de novembre. Elles serviront à finaliser le Grand Paris des Bus.

_ Les avis permettront :

- De formaliser les attentes et les priorités des Franciliens, de définir ce que représente le bus pour eux et ce qu'ils en attendent, de décrire ce qui fonde, dans notre région, les particularités de ce mode de transport.
- De prioriser les grands objectifs et de hiérarchiser les actions à entreprendre.
- D'affiner la ventilation des moyens affectés au Grand Paris des Bus.

Le projet de Grand Paris des bus sera ensuite soumis au vote du Conseil du STIF, le 7 décembre 2016, et les décisions qui en découleront seront mises en œuvre de 2017 à 2020 avec les différents acteurs et partenaires du STIF.



Toute l'information sur
www.region.grand-paris-des-bus.fr

(ouverture de la concertation pour le projet à Paris le 19 septembre et pour l'ensemble du site le 5 octobre)

Le STIF organise les transports en commun en Île-de-France

Pour les Franciliens, le STIF imagine, organise et finance le service public des transports en Île-de-France.

Afin de répondre aux attentes des voyageurs, des élus et des acteurs économiques, le STIF imagine des solutions innovantes pour les transports d'aujourd'hui et de demain. Il décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tramway, câble et bus) et développe les services de la mobilité avec Navigo, Vianavigo ou Véligo. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.) pour améliorer le service rendu chaque jour aux Franciliens. La Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept autres départements franciliens sont membres du STIF. Le STIF est porteur de la vision globale des transports franciliens dont il confie la mise en œuvre à 74 entreprises de transport.

Un trafic dynamique

Avec 11,8 millions de déplacements en transport en commun par jour, l'Île-de-France enregistre une progression de +21 % en 10 ans. La part des déplacements en transport en commun représente désormais 1/5^e de l'ensemble des déplacements de la Région. Il y a 1,9 million d'utilisateurs du bus par jour en Île-de-France, autant que le métro.

Le financement des transports

En 2014, les montants destinés à financer le fonctionnement des transports en commun s'élèvent à 9242 millions d'euros, + 2,2 % par rapport à 2013. Des efforts sont ainsi réalisés pour augmenter l'offre de transport. Ces dépenses de fonctionnement sont financées par les recettes tarifaires, le versement transport acquitté par les employeurs et les concours publics.



Contact presse :
Sébastien Mabillet
sebastien.mabillet@stif.info
06 15 39 21 58