



L'authorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Communiqué de presse

Conseil du 8 juillet 2009

Le Conseil du STIF permet l'acquisition de matériel roulant supplémentaire

❖ Accélération de la livraison du Francilien.

Le plan IMPAQT pour une meilleure qualité des trains en Ile-de-France, signé entre le STIF, la SNCF et RFF, prévoyait d'accélérer le rythme de livraison des rames du Francilien, afin de répondre dans de meilleurs délais aux besoins des usagers en anticipant le retrait des matériels les plus anciens.

Le Conseil du STIF approuve donc aujourd'hui l'avenant à la convention conclue entre le STIF et la SNCF, qui prévoit un nouveau calendrier accéléré de livraison des rames du Francilien, et de nouvelles modalités financières.

Le marché entre la SNCF et Bombardier prévoit la possibilité d'accélérer la production des rames de 30 à 40 par an. Aussi, au vu de ses contraintes industrielles, **Bombardier est prêt, suite à la demande de la SNCF et du STIF, à livrer 20 rames supplémentaires avant fin 2012.**

Cette accélération permet d'introduire le Francilien sur les dessertes Paris-Est – Meaux et Paris-Est – Coulommiers en remplacement des matériels anciens à 1 niveau **avant fin 2012**, sans pour autant retarder son arrivée sur les lignes des réseaux Paris Nord-Ouest et Paris Saint-Lazare. Cette accélération permet par ailleurs de gagner **huit mois par rapport au calendrier initial** : l'arrivée de la 172^e rame interviendrait en avril 2015, au lieu de décembre 2015 comme initialement prévu.

❖ Acquisition de quatre rames supplémentaires « MP05 » pour renforcer l'offre de la ligne 14

Le STIF participe directement pour la première fois à l'acquisition de rames de métro, ce qui témoigne d'une volonté forte de s'impliquer encore d'avantage pour améliorer le quotidien des usagers franciliens.

Le 27 mai dernier, le Conseil du STIF a approuvé plusieurs mesures d'amélioration globale de la capacité de la ligne 14 :

- dès 2009, une augmentation d'offre en pointe du matin pour faire face aux besoins actuels, à parc de matériel constant,
- en 2012, un renfort supplémentaire permis par l'arrivée de **quatre rames supplémentaires « MP05 »**, permettant de répondre aux besoins de déplacements jusqu'à l'horizon du prolongement de la ligne 14.

Le coût total de l'acquisition de ces 4 rames MP05 et de leur adaptation à la ligne 14 s'élève à 52 660 000 € aux conditions économiques de juin 2009.

Le Conseil du STIF approuve donc aujourd'hui la convention de financement consistant pour le STIF à financer 50% du coût de l'investissement sur ce matériel roulant, soit 26 330 000 €.

Contact Presse :

Sébastien Mabilille – 01 47 53 28 42 - sebastien.mabilille@stif.info

❖ **Le Schéma Directeur du Matériel Roulant (SDMR) : Une vision globale et stratégique**

Depuis 2006, le STIF a engagé un programme très ambitieux de renouvellement et de rénovation du matériel roulant ferroviaire, permettant **d'obtenir dès 2016 un parc entièrement neuf, récent ou rénové**. Cet engagement fort s'est traduit par des décisions de financement du STIF s'élevant à ce jour à près de **2 milliards d'euros**.

Pour élaborer une vision à plus long terme de la politique du STIF sur le matériel roulant, le STIF a décidé de se doter d'un Schéma Directeur du Matériel Roulant ferroviaire (SDMR), portant sur les trains de banlieue et les RER de la SNCF et de la RATP. Ce document a vocation à déterminer les principales caractéristiques des matériels roulants futurs en Ile-de-France en fonction des besoins et des contraintes spécifiques à chaque ligne, mais également dans une vision globale sur l'ensemble du réseau.

Ces réflexions ont notamment permis de définir par itération les hauteurs de référence d'interface quai-train, utiles à très court terme pour la définition des investissements du Schéma Directeur de l'Accessibilité.

Le Conseil du STIF approuve aujourd'hui les conclusions du SDMR et en particulier :

- l'utilisation en 2015 de la tranche optionnelle du marché Francilien pour les réseaux Saint-Lazare et Est pour un volume d'environ 70 rames ;
- l'élaboration d'un cahier des charges fonctionnel pour un nouveau matériel à 2 niveaux en complément de parc pour le RER E ;

Le STIF sera par ailleurs amené à définir **sa politique de financement du matériel roulant ferroviaire** à l'horizon de l'automne 2009. Les orientations proposées permettent d'estimer l'ordre de grandeur du coût total d'investissement lié à l'acquisition de ces nouveaux matériels ferroviaires (RER et train de banlieue) à environ 12 milliards d'euros d'ici 2035.

Le diagnostic du SDMR a permis d'analyser la situation actuelle : le réseau a hérité d'un parc de matériel hétérogène dans ses caractéristiques, son âge et ses affectations, avec une très mauvaise adéquation des matériels aux infrastructures, et une adéquation partielle des matériels aux besoins de transport et à la typologie des services.

Des études complémentaires seront engagées à court terme sur le RER C pour approfondir les alternatives de matériel roulant. D'autres études sont également à engager, dont un Schéma Directeur pour la partie sud du RER B.