



AUTORITÉ ORGANISATRICE
DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

La

LETTRE

■ Une nouvelle étape

Le projet de loi sur les libertés et responsabilités locales prévoit la prochaine décentralisation du STIF avec le retrait de l'État de son Conseil d'administration. Depuis bientôt trois ans, et l'application de la loi SRU qui a permis l'entrée du Conseil régional au sein du STIF, le syndicat est monté en puissance dans son rôle d'autorité organisatrice en rassemblant les collectivités publiques qui contribuent au financement des transports en commun en Ile-de-France.

Le STIF s'est affirmé comme le garant d'un système de transport intégré, cohérent, proposant une offre de transport adaptée et de qualité. Il sera appelé à le demeurer plus que jamais dans un cadre décentralisé, avec au sein de son futur Conseil d'administration des collectivités locales aux responsabilités accrues, mais aussi fort de nouvelles compétences qu'il pourra exercer au mieux en regard de son expérience, de son expertise et de sa connaissance des grands enjeux.

C'est donc avec confiance que le STIF prépare son avenir, conscient des exigences encore plus fortes à son égard des collectivités locales, mais prêt à franchir une nouvelle étape dans son développement afin de relever le défi d'un transport public moderne et performant répondant aux attentes de tous les Franciliens.

Emmanuel Duret
Directeur général
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

ÉTUDE
DÉPLACEMENTS

Le coût DES DÉPLACEMENTS

Le Compte Déplacements des Voyageurs en Ile-de-France présente depuis 1981 le montant de la dépense totale liée aux déplacements de personnes en Ile-de-France, analyse les flux monétaires associés, et propose une évaluation du coût social des différents modes de transport. Les derniers résultats disponibles concernent l'année 2001.

En 2001, la dépense régionale totale liée aux déplacements franciliens s'est élevée à 32,92 milliards d'euros (8 % du PIB régional). Cette dépense est en hausse de 2,7 % par rapport à 2000.

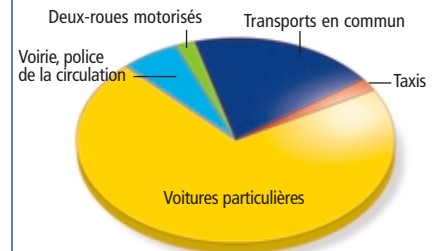
La dépense pour voitures particulières (hors dépenses de voirie) s'élève à 23,18 milliards d'euros, et représente 70,5 % de la dépense régionale totale pour environ 70 % des kilomètres parcourus par les voyageurs. Les dépenses de fonctionnement ont diminué entre 2000 et 2001 essentiellement grâce à la baisse des prix des carburants. Dans le même temps, les dépenses d'acquisition de voitures particulières ont fortement augmenté (+ 9,6 %) pour deux raisons : les achats de véhicules neufs et d'occasion ont été importants en 2001 et le prix moyen d'achat des véhicules neufs s'est accru de 4,9 % (en monnaie constante) entre 2000 et 2001.

La dépense pour les transports en commun est de nouveau en hausse en 2001. Elle représente 6,29 milliards d'euros. La hausse de la dépense est surtout liée à la reprise de l'investissement en 2001 (+ 3,8 %), l'effort se concentrant sur le matériel roulant et la modernisation. La part des ménages et des employeurs dans le financement des dépenses de fonctionnement s'accroît au fil du temps, elle s'élève à près de 70 % du total de la dépense en 2001.

La dépense pour les autres modes de déplacements est nettement moins élevée : 0,75 milliard d'euros pour les deux-roues motorisés et 0,73 milliard d'euros pour les taxis.

Décomposition de la dépense globale par activité 2001

Total : 32,92 milliards d'euros



| | |
|--|--------|
| ■ Transports en commun | 19 % |
| ■ Taxis | 2 % |
| ■ Voitures particulières | 70,5 % |
| ■ Voirie, police de la circulation | 6 % |
| ■ Deux-roues motorisés..... | 2,5 % |

Le coût des effets externes des transports (accidents, bruit, pollution, effet de serre et congestion) est estimé en 2001 à plus de 5 milliards d'euros. Les modes de déplacements individuels génèrent la plus forte partie de ces coûts (76 % pour les voitures particulières et 17 % pour les deux-roues motorisés). Les accidents de la circulation et la pollution sont les externalités les plus valorisées.

Au total, pour la collectivité, le coût des déplacements en transports en commun est en général moins cher qu'en voiture particulière (jusqu'à près de 4 fois) sauf pour des déplacements liés aux achats / loisirs à partir de la grande couronne.

Plus de détails sur www.stif-idf.fr

“Les déplacements en transports en commun coûtent, en général, près de 4 fois moins cher à la collectivité que ceux en voiture particulière.”

Le tramway EN PREMIÈRE LIGNE

Après un peu plus deux années de travaux, le prolongement du tramway T1 de Bobigny à Noisy-le-Sec, opération inscrite au contrat de plan État-Région, a été inauguré le 14 janvier dernier.

Ce prolongement, d'une longueur de 2,9 km, dessert les trois communes de Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec, grâce à cinq nouvelles stations, en correspondance avec la ligne E du RER, la ligne 5 du métro et plusieurs lignes de bus, dont les itinéraires ont été modifiés à cet effet. Fonctionnant du lundi au dimanche, de 5 h 30 à 0 h 15, avec une fréquence de 4 minutes entre chaque rame en heures de pointe, il accueillera un trafic de 100 000 voyages/jour.

Cette réalisation témoigne de la volonté du STIF et de la Région d'améliorer les liaisons de banlieue à banlieue avec le tramway, mode de transport rapide,

régulier, silencieux, non polluant, confortable et accessible aux personnes à mobilité réduite. Elle s'inscrit également dans un projet de maillage plus vaste qui prévoit le prolongement du T1 vers Montreuil et Fontenay-sous-Bois.

Le financement de cette opération approuvée par le STIF s'élève à 80,95 millions d'euros (hors matériel roulant), assuré par l'État, la Région, le département de la Seine-Saint-Denis et la RATP. Ce nouveau tronçon du Tramway T1 est en service depuis le 15 décembre 2003.



Emmanuel Duret, Directeur général du STIF lors de son discours inaugural représentant Bertrand Landrieu, Président du Conseil d'administration du STIF.

Assistaient également à cette inauguration Jean-Paul Huchon, Président de la Région Ile-de-France, Robert Clément, Président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, Anne-Marie Idrac, Présidente-Directrice générale de la RATP et Michel Sappin, Préfet de la Seine-Saint-Denis.

NAVIGO À L'UNANIMITÉ

Le projet de déploiement de la télébilletique se poursuit en Ile-de-France avec l'équipement du réseau de bus privés OPTILE en valideurs et en systèmes de vente.



Une décision concernant la prise en charge par le STIF et la Région de l'équipement en valideurs NAVIGO de l'ensemble des bus OPTILE a été prise en avril 2003.

Une modification concernant les subventions des équipements a été introduite à l'issue d'une nouvelle délibération du Conseil d'administration du STIF, le 13 février 2004.

Initialement, ce dernier avait retenu la somme de 30 millions d'euros pour l'ensemble du programme, subventionné à hauteur de 15 millions par le STIF sur le produit des amendes, l'autre moitié étant apportée par la Région.

Les nouvelles modalités de financement des valideurs NAVIGO devront se faire dans le cadre de cette enveloppe, mais la procédure qui prévoyait la mise en place d'un groupement d'achat a évolué à la demande d'OPTILE vers des appels d'offres par entreprise, sur la base d'un cahier des charges commun, un contrat de mandat entre OPTILE et ses adhérents précisant les délais et les règles de mise en concurrence.

Afin de préciser les droits et obligations de l'association OPTILE, de ses adhérents et du STIF, un "protocole télébilletique" en quatre volets a été élaboré :

- **les équipements**, avec notamment les conditions et le calendrier de passation des commandes par OPTILE et les montants et conditions des subventions apportées par le STIF ;
- **la sécurité informatique**, avec les obligations inscrites dans une convention SECURE ;

- **les comptages**, avec des garanties apportées par le STIF sur les abonnements compensés, telle la carte Orange ;
- **la vente**, avec la création d'un réseau de dépositaires et d'agences NAVIGO permettant notamment aux entreprises de vendre la carte Orange dès leur équipement en télébilletique.

"L'équipement des 4 000 bus privés devrait être achevé fin 2005."

Avec l'adhésion du réseau OPTILE au projet NAVIGO (l'équipement des 4 000 bus privés devant être achevé fin 2005), le STIF conforte sa politique de modernisation des réseaux qui vise à favoriser l'intermodalité et simplifier l'usage des transports en commun en Ile-de-France.

Madrid investit DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

La région de Madrid (5,4 millions d'habitants sur un territoire de 8 000 km²), investit massivement depuis une dizaine d'années en faveur de ses réseaux de transport public afin d'accompagner la croissance rapide de sa population (+ 9,6 % entre 1992 et 2002).

Le métro, qui comptait 120 km de lignes en 1995, a ainsi vu son réseau atteindre 227 km en l'espace de huit ans. Les multiples extensions réalisées ont eu pour objectifs principaux :

- de structurer l'urbanisation de villes périphériques du sud de la région par la création d'une ligne circulaire de 40 km (dénommée Metrosur), reliant les principaux pôles urbains, et assurant une liaison rapide avec le centre de Madrid ;
- d'atteindre des nouveaux quartiers en développement grâce à des extensions de lignes financées en partie par les plus-values foncières générées par l'aménagement de ces quartiers ;
- de relier efficacement à la ville l'aéroport de Barajas, le cinquième européen en terme de passagers, grâce à l'extension de la ligne n°8, qui place la plate-forme à 12 minutes du centre des affaires de Madrid.

L'exécutif issu des élections régionales de 2003 a dévoilé à la fin de l'année un nouveau plan d'extension couvrant la période 2004-2007, tout aussi ambitieux

que les précédents, et proposant notamment :

- de prolonger six lignes de métro existantes en proche périphérie, pour une longueur totale de 18 km ;
- de desservir deux zones périphériques éloignées du centre de l'agglomération, mais connaissant un fort développement (extension de 12 km de la ligne n°10 au nord, et de 7,5 km de la ligne n°7 à l'est) ;
- de construire un réseau de tramway de 34 km desservant des zones moyennement denses au sud-ouest de l'agglomération.

Ces extensions, qui doivent être mises en service au printemps 2007, permettront de desservir 737 000 nouveaux habitants.

Ces projets sont supervisés par l'autorité organisatrice régionale des transports publics, le Consorcio de Transportes de Madrid.

Ce dernier, qui emploie 120 agents, est également responsable de l'intégration tarifaire, qui a franchi une étape décisive en 1987 avec le lancement du premier abonnement multi-modal, l'Abono



© Consorcio Regional de Transportes de Madrid

Transportes. La fréquentation des transports publics a augmenté de 59 % au cours des quinze années qui ont suivi l'introduction de ce nouveau titre de transport, plaçant la capitale espagnole en tête des grandes métropoles européennes en terme de part modale des transports publics (54 % des déplacements motorisés dans l'ensemble de la région et 64 % pour les déplacements au sein de la ville de Madrid).

Pour en savoir plus : www.emta.com

Cet article a été rédigé avant les événements tragiques du 11 mars. Le STIF, membre de l'EMTA, s'intéresse depuis plusieurs années à la politique ambitieuse menée par les autorités madrilènes et a développé d'excellentes relations avec l'autorité organisatrice, le Consorcio de Transportes de Madrid ; cet article était et demeure une façon de saluer leur travail. Emmanuel Duret, au nom du STIF, a écrit à José Manuel Pradillo Pombo, Directeur Général du Consorcio de Transportes, pour lui exprimer toute sa solidarité.

Les projets en cours (DE DÉCEMBRE 2003 À JUIN 2004)

| Désignation | Événements à - de 3 mois | | Événements à + de 3 mois | |
|---|---|--|---|--------------------------------|
| Prolongement de T1 de Bobigny à Noisy-le-Sec | Mise en service | 15 décembre 2003 | | |
| | Inauguration | 14 janvier 2004 | | |
| Modernisation de la gare de Versailles-Chantiers | | | Enquête publique | Mi-2004 |
| Tramway de Villejuif à Athis-Mons | Enquête publique | 29 décembre 2003 → 7 février 2004 | | |
| Tramway sur pneu de Saint-Denis à Sarcelles | Enquête publique | 12 janvier → 13 février 2004 | | |
| T2 - Prolongement à Porte de Versailles | | | Enquête publique | Mi-2004 |
| Tramway des Bds des Maréchaux sud [TMS] | Approbation de l'avant-projet au CA du STIF | 10 décembre 2003 | Poursuite des travaux préparatoires et engagements des travaux | 1 ^{er} trimestre 2004 |
| Métro ligne 4 - Prolongement à Montrouge - Bagneux | Enquête publique | 22 janvier → 1 ^{er} mars 2004 | | |
| Métro ligne 8 - Prolongement à Créteil Parc des Sports | | | Enquête publique | Avril - Mai 2004 |
| Métro ligne 14 - Prolongement de Madeleine à St-Lazare | Mise en service et inauguration | 16 décembre 2003 | | |
| RER E à Tournan-en-Brie | Mise en service et inauguration | 14 décembre 2003 | Mise en service accessibilité complète PMR des gares de Tournan et Emerainville | Printemps 2004 |
| Site propre bus Plateau de Saclay - Massy RER | Enquête publique | 1 ^{er} décembre 2003 → 9 janvier 2004 | | |
| Pôle de Nanterre-Université | | | Enquête publique | 19 avril → 25 mai 2004 |
| Liaison rapide Normandie-Mantes-Paris Création d'une liaison supplémentaire à Houilles-Carières (train) | | | Mise en service | 2 ^e trimestre 2004 |
| Liaison rapide Normandie-Mantes-Paris - Les Mureaux : Création d'un tiroir central d'arrière gare (train) | Approbation de l'avant-projet au CA du STIF | 13 février 2004 | | |
| CDG Express | Débat public | 12 décembre 2003 | | |
| | Bilan Commission nationale du débat public | 13 février 2004 | | |
| Renforcement de la desserte du RER B sur voies dédiées au nord | | | Concertation préalable | Mai - Juin 2004 |

Transparence ET PROGRÈS

Thierry Mignauw,
Directeur Ile-de-France de la SNCF



© SNCF

La Lettre du STIF :

Comment percevez-vous le nouveau contrat signé entre la SNCF et le STIF et les enjeux qui s'y attachent ?

Thierry Mignauw :

Ce nouveau contrat est très positif. C'est à la fois un acte de transparence et un acte de progrès. De transparence, car il fixe clairement la règle du jeu entre l'autorité organisatrice qu'est le STIF et l'exploitant ferroviaire qu'est la SNCF. Et ceci pour quatre ans. Ce qui donne à la SNCF une visibilité claire de moyen terme. C'est un acte responsable qui détermine ce qui relève de l'autorité organisatrice et ce qui dépend de la SNCF. Il engage la SNCF vis-à-vis de la toute collectivité francilienne. Acte de progrès, car ce contrat est pour le voyageur quotidien du réseau Transilien, la meilleure garantie de voir s'améliorer la qualité de service dans les transports. Par ses exigences en matière de régularité, de propreté ou d'information, le contrat prend en compte les attentes des clients. Si celles-ci ne sont pas remplies, la SNCF peut alors être pénalisée. Ainsi, ce contrat est un encouragement pour Transilien à toujours faire mieux.

LLS : L'amélioration de la régularité sur les réseaux Transilien est un des points clés sur lequel la SNCF est particulièrement attendue par ses clients. Le STIF a prévu une enveloppe spécifique de 50 millions d'euros à ce titre dans le contrat. Or les premiers résultats 2004 sont décevants. Quelle est votre analyse de la situation ?

TM : Cette situation est mauvaise, sur des éléments déterminants du nouveau contrat. La régularité est un élément indispensable dans la qualité du service que doit offrir Transilien à ses clients. Culturellement, c'est un élément très ancré chez les cheminots. Leur obsession de "faire l'heure" est une réalité. Cependant, les conditions dans lesquelles la SNCF exploite le réseau en Ile-de-France sont actuellement très difficiles : le vieillissement des infrastructures RFF et du matériel, la saturation des installations qui voient se croiser différents trafics (TER, TGV, Grandes Lignes, Fret et Transilien), l'augmentation importante ces dernières

années du nombre de voyageurs, le principe de précaution et l'actuel plan vigipirate renforcé sont autant de facteurs très défavorables à la bonne régularité des trains. La SNCF met tout en œuvre pour améliorer la situation, mais nous savons que tout ne dépend pas d'elle et que du temps sera nécessaire pour retrouver une situation plus conforme aux attentes de nos clients.

LLS : Comment appréhendez-vous la décentralisation du STIF prévue au 1^{er} janvier 2005 ?

TM : De manière très confiante ! Même si je sais que les exigences vont aller croissant, la décentralisation du STIF me paraît aller dans le juste sens des choses. C'est avant tout un acte démocratique et participatif. Confier aux élus de collectivités territoriales la responsabilité de l'organisation des transports de leur territoire est très sain. Cela ne peut être que positif pour le transport public, car qui mieux que les élus peut promouvoir et défendre les transports utilisés par leurs administrés ! Transilien SNCF entend être à l'écoute des attentes qu'ils exprimeront et sera également force de proposition. L'objectif, au travers de cette réforme déterminante, est de faire progresser et avancer le transport public en Ile-de-France.

LLS : La SNCF approuvera bientôt sa charte du service public. Quel sera son impact en Ile-de-France ?

TM : En Ile-de-France peut-être plus qu'ailleurs, la SNCF est au cœur de sa mission de service public. Avec la charte que nous élaborons et à laquelle s'est associé le STIF, notre volonté est de faire prendre conscience à chacun des cheminots qui travaille en Ile-de-France de l'importance de sa mission. Le terme de service public a souvent été galvaudé. Or, il correspond à une réalité et à une attente très forte des clients franciliens. Ils y sont très attachés. Pour la SNCF, c'est une valeur importante pour laquelle, à travers cette charte, nous souhaitons rappeler et prouver notre engagement au quotidien.

Les députés ont achevé le 5 mars l'examen en première lecture des articles du **projet de loi relatif aux responsabilités locales**. Le retrait de l'État du STIF, qui sera présidé par le président du Conseil régional à compter du 1^{er} janvier 2005, a été confirmé, ainsi que l'élargissement des compétences du syndicat (PDU, maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement, transports scolaires, transports à la demande et transport fluvial régulier de personnes). Le texte a été adopté en première lecture par les députés le 14 avril.

■

Le programme de rénovation du matériel roulant Transilien se poursuit. Aujourd'hui, ce sont 113 rames RIB-RIO et 104 rames VB2 N qui ont été rénovées et sont désormais en circulation sur le réseau ferré francilien.

Ce programme de rénovation, d'un montant de 244 millions d'euros, est cofinancé par la Région Ile-de-France, le STIF et la SNCF.

■

Le STIF a décidé de **doubler la fréquence des bus entre Aulnay et Bondy aux heures de pointe**. Cette décision, qui est entrée en vigueur depuis le 1^{er} mars, permet d'améliorer sensiblement les conditions de transport des voyageurs, en l'attente de la mise en service du tram-train prévue pour 2006.