



AUTORITÉ ORGANISATRICE
DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE

La

LETTRE

ORGANISATION
INSTITUTIONNELLE

Le nouveau CONSEIL D'ADMINISTRATION DU STIF

À l'occasion des élections régionales et cantonales qui se sont déroulées les 21 et 28 mars derniers, le Conseil d'administration du STIF a connu un renouvellement d'une partie de ses administrateurs représentant les collectivités territoriales.

C'est le 18 juin dernier que le Conseil d'administration du STIF s'est réuni dans sa nouvelle composition et a élu 4 nouveaux Vice-présidents : Jean-Paul Huchon représentant la Région Ile-de-France ainsi qu'Alain Amedro, Denis Baupin représentant la Ville de Paris et Patrick Devedjian représentant les autres départements. Jean-Pierre Giblin reste, par ailleurs, Vice-président en titre de l'État. Enfin, la présidence de la commission du plan de transport est revenue à Roland Jedrzejzyk, celle de la commission des investissements à Serge Méry et celle de la commission économique et tarifaire à Roger Karoutchi. La présidence du Conseil d'administration demeure assurée par Bertrand Landrieu, Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris.

Le Conseil du STIF se tient généralement six à sept fois par an, rythme soutenu au regard de son fonctionnement. En effet, un bureau qui réunit notamment le Président, le Vice-président au titre de l'État, les 4 Vice-présidents au titre des collectivités territoriales et les 3 Présidents de commission, examine et arrête, généralement un mois avant la séance du Conseil, le projet d'ordre du jour. Puis, tous les dossiers sont soumis, pour avis, à l'examen préalable de l'une des trois commissions techniques. Les dossiers sont ensuite débattus et votés en séance plénière.

Le Conseil vote directement 70 à 80 décisions par an qui vont régir le financement et l'organisation du réseau de transports en commun d'Ile-de-France. Plus de 150 autres décisions ne remontent pas au Conseil si elles font l'objet, dans le cadre



de règles très précises, d'un avis favorable unanime en commission technique, ce qui autorise alors le Directeur général du STIF à les signer.

La portée des décisions du Conseil d'administration est considérable, car le STIF est le garant d'un réseau qui couvre l'ensemble du territoire régional et doit offrir, quel que soit le transporteur, une tarification cohérente et intégrée, une offre de service adaptée et une qualité de service homogène, répondant en cela aux attentes des clients.

Le Conseil d'administration du STIF se doit donc d'avoir un fonctionnement à la hauteur de ces enjeux, tout en étant respectueux de l'équilibre présent entre l'État et les collectivités territoriales. Son organisation actuelle permet à chaque membre d'exprimer démocratiquement, à chaque étape, sa position et de peser dans le processus décisionnel. Cette organisation peut ainsi préparer, progressivement et sereinement, les changements institutionnels futurs qui devraient voir l'État se retirer du Conseil au profit des collectivités territoriales.

“L'organisation du Conseil permet à chaque membre d'exprimer démocratiquement sa position et de peser dans le processus décisionnel.”

ACTUALITÉS

L'enquête publique du prolongement du tramway T2, actuellement en service entre La Défense et Issy-les-Moulineaux, jusqu'à la Porte de Versailles se déroule du 21 juin au 7 août 2004.

Pour la Fête de la Musique, le STIF a renouvelé le financement et la mise en service du ticket unique (au prix de 2,50 euros) qui permet de voyager toute la nuit dans toute l'Ile-de-France. Pour soutenir ce dispositif exceptionnel, l'information a été diffusée dans les principaux journaux franciliens (*Le Parisien*, *Métro* et *20 Minutes*) sur le thème : “Les bons plans pour se déplacer d'un concert à l'autre”, avec des cartes détaillées des lignes, stations et gares (métro, bus, RER et trains) en service, la nuit du 21 juin.

Une nouvelle ligne de bus, la 394, a été mise en service le 1^{er} juin. Cette ligne exploitée par la RATP relie Issy-les-Moulineaux (station T2 “Val de Seine”) à Bourg-la-Reine (gare RER).

Elle dessert les communes de Sceaux et Bagneux (en limite de territoire), Fontenay-aux-Roses, Châtillon, Malakoff, Clamart et Vanves. Elle assure les connexions aux T2 et RER C à Issy Val-de-Seine, à la gare SNCF de Clamart et aux gares de Fontenay-aux-Roses et Bourg-la-Reine (RER B). Elle sera également en correspondance avec le futur tramway Châtillon-Vélizy à “division Leclerc”.

Le STIF, co-organisateur du Salon européen de la mobilité, était présent comme exposant à cet événement qui s'est tenu du 16 au 19 juin à Paris, Porte de Versailles.

Imagine "R"

VIVE LES GRANDES VACANCES

Les 750 000 jeunes titulaires, actuels et futurs, de la carte Imagine "R", vont pouvoir bénéficier chaque année dès le 1^{er} juillet 2004, du dézouage, c'est-à-dire de la validité de leur titre sur l'ensemble de l'Île-de-France, et ceci jusqu'au 31 août.

Cette mesure adoptée par le Conseil d'administration du STIF a été prise à l'initiative de la Région qui avait déjà contribué au dézouage de cette carte pour les week-ends, jours fériés et petites vacances. Celle-ci a d'ores et déjà mis en place les financements correspondants. Cette extension, qui aura pour conséquence de modifier les comportements d'achat de titres des jeunes, actuellement titulaires ou non



© RATP / Bruno Marquette

de la carte Imagine "R", n'aura aucun impact sur la rémunération globale des entreprises, les conséquences financières étant neutralisées grâce à la contribution de la Région (ce dézouage s'appliquera également aux 13 000 détenteurs de la carte Transition). Avec cette action, le STIF et la Région ont pour objectif premier de faciliter la mobilité des jeunes et de favoriser l'usage des transports en commun.

J.O. d'Athènes

LES TRANSPORTS PUBLICS SUR LE PODIUM

Les Jeux Olympiques 2004, qui auront lieu du 13 au 29 août, regagnent la Grèce, terre de leur naissance antique, et de leur renaissance en 1896. La perspective de cet événement exceptionnel a conduit les autorités grecques à lancer de nombreux projets dans le domaine des transports afin d'apporter des réponses aux difficultés importantes et chroniques de mobilité dans Athènes (3,8 millions d'habitants), l'une des villes les plus embouteillées et les plus polluées d'Europe.



Le nouveau tramway d'Athènes

Les transports publics seront les premiers bénéficiaires de ces investissements, qui comprennent notamment :

- **la création d'un réseau de tramway** : deux lignes d'une longueur totale de 24 km sont en cours de construction afin de relier le centre d'Athènes au front de mer, et de desservir les banlieues sud ;
- **la construction d'un réseau de chemin de fer de banlieue**, qui comprendra trois lignes d'une longueur totale de 260 km, dont une desservant le nouvel aéroport international Venizelos.

Des parcs relais encourageront au stationnement de rabattement ;

- **l'extension et la modernisation du métro** : les deux lignes de métro mises en service en 2000 (19 km et 20 stations) vont être prolongées d'ici les Jeux d'une quinzaine de kilomètres. Dans le même temps, des travaux importants sur la signalétique, l'infrastructure, et le remplacement du matériel roulant ont permis d'accroître sensiblement la capacité de la ligne plus ancienne (ISAP), portée à 26 000 voyageurs par sens et par heure ;
- **l'aménagement de couloirs de bus**, qui atteignent plus de 100 km actuellement, dont plusieurs à contresens de la circulation. L'amélioration de la qualité de service des lignes de bus porte également sur la protection des arrêts contre le stationnement par élargissement des trottoirs, l'éclairage des arrêts et l'information ;
- **la modernisation du parc d'autobus et de trolleybus**, avec l'acquisition de véhicules accessibles, climatisés et respectueux de l'environnement (295 bus au gaz naturel). Les deux tiers du parc de matériel roulant ont été renouvelés

depuis quatre ans.

Grâce à ces nouvelles lignes, les autorités ambitionnent de prendre en charge dans de bonnes conditions les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires attendus pendant les Jeux, et porter, à terme, la part de marché des transports publics à 42 % des déplacements motorisés, contre 25 % actuellement. Des aides européennes (fonds structurels) et des prêts de la Banque Européenne d'Investissement ont permis de boucler le financement de ces multiples projets, dont le coût total s'élève à plusieurs milliards d'euros.

Les autorités sont engagées dans une course contre la montre pour faire en sorte que les travaux de construction de la ligne ferroviaire desservant l'aéroport et des deux lignes de tramway soient achevés à temps...

Pour plus d'informations :
www.athens2004.com
www.ametro.gr
www.oasa.gr

La sécurité PRIORITÉ À L'EFFICACITÉ

QUALITÉ
DE SERVICE

La sécurité dans les transports publics d'Ile-de-France est aujourd'hui la première préoccupation des Franciliens. Revendiquée par 64 % d'entre eux, elle devance largement la demande de plus grande ponctualité des transports.

Bien que n'ayant pas de responsabilité directe en matière de sécurité, le STIF, en partenariat avec la Région et les transporteurs, pilote une politique de sécurisation des réseaux. Mise en place en 1997, elle porte aujourd'hui ses fruits, avec des résultats en constante et nette amélioration depuis 2002. Cette politique repose sur le renforcement de la présence humaine, avec le déploiement sur les réseaux de 5 000 personnes supplémentaires au contact de la clientèle. Ainsi, à la SNCF, 236 gares restent ouvertes jusqu'au dernier train en zones 1 à 5, et 133 trains sont accompagnés par 2 agents après 21 h, dans les zones 6 à 8. Cette action, mise en place en 1998, est financée par le STIF à hauteur de 9 millions d'euros par an.

Les investissements de sécurité représentent le second volet de l'action du STIF, avec la mise en place de deux programmes triennaux successifs (1997-1999 et 1999-2001),

d'un montant de 185 millions d'euros, financés à hauteur de 73 millions par le STIF. Un 3^e programme portant sur la période 2002-2007 a été décidé par le Conseil d'administration du STIF. Il s'élève à 310 millions d'euros, dont 220 millions financés à part égale par le STIF et la Région, les transporteurs apportant le complément. L'objectif est de généraliser la mise en place de la vidéosurveillance qui représente 70 % des opérations programmées dans le cadre du renforcement de la coordination entre les transporteurs et les forces de police.

Depuis 1997, les investissements de sécurité du STIF ont été multipliés par trois, pour atteindre 24,84 millions d'euros en 2003, le budget annuel "sécurité" représentant aujourd'hui un peu plus de 20 % du budget annuel "produit des amendes" du STIF. Enfin, le STIF est également impliqué dans les Contrats Départementaux de

Sécurité, qui associent préfetures, conseils généraux, police, gendarmerie, justice, éducation nationale et réseaux de transport. Il a également mis en place un groupe de travail "sécurité", composé d'administrateurs représentant l'État et les collectivités territoriales. Véritable lieu de réflexion et de concertation pour la préparation des décisions, il permet un retour d'expériences sur les actions entreprises.

© SNCF - CAV / Patrick Leveque



LE DÉPLOIEMENT DE LA VIDÉOSURVEILLANCE

Les trois gares Transilien de Cergy et celle de Neuville Université ont inauguré le 30 juin dernier leurs installations d'assistance vidéo, soit 82 caméras fixes et mobiles déployées dans les bâtiments et sur les quais, représentant un investissement de 1,1 million d'euros financé à parité par le STIF et la Région Ile-de-France. Cette opération s'inscrit dans un programme plus vaste qui concerne l'équipement de 120 gares d'ici à avril 2005, pour un montant total de 40,4 millions d'euros, financé sur les mêmes bases.

Les projets en cours (DE MARS À SEPTEMBRE 2004)

PDU
CPER

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PÔLES PDU

Sont repris dans le tableau ci-dessous, les pôles qui ont déjà été validés au cours de ce premier semestre 2004 ou qui le seront probablement en 2004.

Pôles déjà validés en 2004	Pôles qui seront validés en 2004		Pôles pouvant être validés en 2004
77 Chelles / Gournay	77 Mitry / Claye	92 Colombes	78 Chatou / Croissy
78 Trappes	77 Ozoir-la-Ferrière	93 Saint-Denis	78 Houilles / Carrières-sur-Seine
91 Orsay	77 Tournan	93 Montreuil	92 Saint-Cloud / Parc de Saint-Cloud / Boulogne Pont de Saint-Cloud
93 Vert-Galant	77 Nemours-Saint-Pierre	93 Gallieni	92 Pont-de-Sèvres
	78 Saint-Germain-en-Laye	93 Rosny-Bois-Perrier	95 Argenteuil
	78 Poissy	93 Neuilly-Plaisance	
	78 Conflans-Fin-d'Oise	94 Joinville-le-Pont	
	91 Savigny-sur-Orge	95 Louvres	
	92 Mairie de Clichy		

ÉTAT D'AVANCEMENT DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION (de mars 2004 à septembre 2004)

Sont repris dans le tableau ci-dessous, les projets qui ont franchi ou vont franchir les étapes suivantes :

concertation préalable, enquête publique passage au CA du STIF, engagements de travaux et mise en service.

Désignation	Événements à - de 3 mois		Événements à + de 3 mois	
Modernisation de la gare de Versailles-Chantiers	Enquête publique	Mi-2004		
Ligne des Coquetiers : tram-train de Aulnay à Bondy	Travaux préparatoires dans les futures stations	Mai-Juin 2004		
T2 - Prolongement à Porte de Versailles			Enquête publique	du 21 juin au 7 août 2004
Métro ligne 8 - Prolongement à Créteil Parc des Sports	Enquête publique	du 3 mai au 5 juin 2004		
Métro ligne 13 - Prolongement à Asnières - Gennevilliers	Travaux préparatoires	Mars 2004		
RER E à Tournan-en-Brie	Mise en service accessibilité complète PMR des gares de Tournan et Emerainville	Printemps 2004		
Pôle de Nanterre-Université	Enquête publique	du 17 mai au 26 juin 2004		
Pôle de Noisy-le-Grand			Enquête publique	Septembre 2004
Liaison rapide Normandie-Mantes-Paris - Création d'une liaison supplémentaire à Houilles-Carrières	Mise en service	2 ^e trimestre 2004		
Renforcement de la desserte du RER B sur voies dédiées au nord	Concertation	du 1 ^{er} Juin au 15 juillet 2004		

Mobilité DURABLE

INTERVIEW
EXPRESS

À l'occasion du 1^{er} Salon européen de la mobilité, les co-organisateur, Michel CORNIL, Président de l'UTP et Michel DESTOT, Président du GART font le point.

La Lettre du STIF :

Quels sont les objectifs de ce premier Salon européen de la mobilité ?

Michel Cornil : La mobilité dans nos grandes agglomérations, et plus généralement la gestion des déplacements, est devenue un sujet de préoccupation très fort : la ville, sortant de ses limites historiques, s'est développée rapidement, grignotant ses franges jusqu'à se confondre avec la campagne. Dans un contexte où la voiture particulière représente 80 % des déplacements, il était indispensable de montrer à nos concitoyens que l'ensemble des acteurs du transport public - collectivités territoriales, autorités organisatrices, transporteurs, industriels - était capable de se réunir pour présenter une offre alternative quel que soit le mode, car, bus, tramway, métro, ferré, taxis ou vélo.

Ce salon, dans cette configuration, est d'ailleurs une première en Europe. La journée du samedi 19 juin ouverte au public avec un grand débat en direct entre les Franciliens et les responsables de transport d'Ile-de-France est aussi une initiative originale d'action citoyenne : nous avons compris, par un travail d'écoute, que la prise de conscience des citoyens sur ces questions devenait chaque jour plus forte et plus exigeante.

Michel Destot : La mobilité est un outil essentiel du développement durable. Elle participe à la compétitivité de nos villes, de nos départements et de nos régions, elle tisse la solidarité entre les citoyens, elle préserve l'environnement, la santé de chacun et l'avenir de notre planète. Nous voulons que cela se sache. Nous voulons que le transport public et plus largement les déplacements deviennent des enjeux de société. Nous souhaitons porter ce débat, non seulement au niveau national mais aussi au niveau européen. Nous avons su créer un service public de transport collectif, aujourd'hui nous devons inventer et organiser un service public de la mobilité en rééquilibrant les différents modes de transports, en ayant une approche multimodale des déplacements.

Ce n'est qu'à ce prix que nous pourrions convaincre et décider le plus grand nombre à délaisser leur véhicule au profit des transports collectifs mais aussi du vélo, de la marche, des taxis, de la location de voiture courte durée, du covoiturage. Nous espérons que cette manifestation participera à cette prise de conscience.

LLS : Comment se portent les transports publics français ?

MC : Globalement, dans les réseaux de province, l'année 2003 affiche un meilleur bilan que l'année 2002, en légère progression. La croissance du trafic a connu, en cours d'année, un infléchissement plus ou moins accentué par le climat social du second trimestre, puis une nette reprise dès septembre 2003. Ce cycle est également observable en Ile-de-France, mais les résultats sont moins bons du fait d'un plus grand impact des mouvements sociaux du printemps 2003 et de la baisse de la fréquentation touristique de la capitale. Si la fréquentation progresse depuis quelques années, grâce à une offre considérablement modernisée et malgré une dynamique constante d'extension des périmètres de desserte, globalement la situation du transport public reste fragile. Il faut bien constater qu'il n'y a pas de renversement de tendance face à la voiture particulière. Le transport public maintient sa part de marché mais le trafic automobile continue d'augmenter et les transferts vers le transport public restent insuffisants. Dans le détail, on constate que le report modal existe dans la zone centrale des agglomérations alors que l'usage de la voiture poursuit sa croissance en première et deuxième couronnes. Et plus on s'éloigne du centre, plus il faut aller chercher les clients dans des zones géographiques de moins en moins denses.

LLS : Comment se positionne la France par rapport à ses voisins européens en matière de mobilité durable ?

MC : La France s'est dotée, depuis 1996, d'outils de planification des déplacements. Les PDU (plans de déplacements urbains), obligatoires dans les



Michel CORNIL



Michel DESTOT

agglomérations de plus de 100 000 habitants, ont des objectifs précis de réduction du trafic automobile et d'augmentation du transfert modal vers les modes alternatifs. De nombreuses agglomérations les ont adoptés et se sont engagées dans des programmes d'amélioration de leur réseau de transport public. Malheureusement, il est à craindre que la dynamique en œuvre depuis plusieurs années ne se ralentisse pour des questions de financement. On peut d'ores et déjà observer un report des projets de plusieurs grandes villes. Par rapport à nos voisins suisses, hollandais mais aussi italiens, nous avons du mal à mettre en œuvre une autre logique des déplacements, qui lie développement du transport public et politiques volontaristes de réduction de l'usage de la voiture particulière. Tout comme nous avons toujours des efforts à faire pour aborder conjointement les questions d'urbanisme et de transport pour un développement durable et harmonieux de nos agglomérations.

MD : En matière de mobilité durable, la France est reconnue pour la qualité de ses systèmes de transport public. Depuis une vingtaine d'années, la plupart des grandes agglomérations se dotent de réseaux performants. D'autres pays européens, tels que l'Allemagne ou les Pays-Bas, ont des villes exemplaires en matière de diversification des modes de déplacements et d'offres alternatives à l'automobile. Ainsi en Hollande, où la culture de la responsabilité individuelle est forte, les enjeux du développement durable sont généralement bien traduits dans les comportements de chacun. Il n'y a qu'à voir ce qu'y représente le vélo ! En France, nous avons eu tendance à trop opposer la voiture aux transports publics, à laisser un peu de côté les citoyens et à privilégier les grandes infrastructures. Mais les choses changent : les citoyens sont de plus en plus associés aux politiques, sensibilisés aux enjeux de la mobilité durable et les solutions mises en œuvre se diversifient considérablement.

