

Conseil du STIF du 13 décembre 2006

DOSSIER DE PRESSE

Présidé par Jean-Paul HUCHON, le Conseil du STIF s'est notamment prononcé sur les dossiers suivants:

- **En 2006, une accélération dans la mise en œuvre des projets Contrat de Plan Etat – Région (CPER) 2000-2006: le Tramway et les liaisons de banlieue à banlieue se développent en Ile-de-France**
 - 6 dossiers tramway ont été adoptés
 - Bilan des projets CPER approuvés par le STIF en 2006

- **Budget 2007 du STIF**

- **Les autres dossiers examinés**

- **Les mesures déjà engagées en 2006 par le STIF**

- **Annexe:**
 - **carte des 6 dossiers tramway**
 - **carte des 11 projets**

**En 2006, une accélération dans la mise en œuvre des projets Contrat de Plan Etat – Région (CPER) 2000-2006:
Le Tramway et les liaisons de banlieue à banlieue se développent en Ile-de-France
(cf. cartes en annexe)**

6 dossiers Tramways ont été adoptés.

Après l'inauguration du T4 et avant celle du T3, le conseil a adopté ce mercredi 13 décembre les avants-projets et conventions de financement des 6 dossiers suivants dont les travaux commenceront en 2007: (toutes ces opérations sont inscrites au Contrat de Plan Etat – Région 2000-2006/ montants aux Conditions économiques 2006)

Déploiement du projet "Grand Tram": le T1 se prolonge à Asnières - Gennevilliers...

Le prolongement du T1 vers l'ouest à Asnières – Gennevilliers s'inscrit dans la perspective de la réalisation du "Grand Tram", future rocade tramway autour de Paris. En parallèle avec les objectifs du PDU Ile-de-France et du Schéma Directeur d'Ile-de-France, ce projet permettra, entre autres, de mailler le réseau avec 2 RER (C et D) et la ligne 13, de relier de nombreux centres urbains entre eux et surtout d'améliorer les liaisons de banlieue à banlieue.

Il consiste en 4,9 km de nouvelles voies et 10 nouvelles stations pour plus de 55 000 emplois et habitants desservis. Trafic annuel prévu: 11,5 millions de voyages.

Le coût total de l'infrastructure est de 150,03 M€ et est financée par la Région Ile-de-France (62,17M€), l'Etat(29,79M€), le CG 92 (38,21 M€), la RATP - prêt bonifié de la Région- (19,86 M€).

Le coût du matériel roulant (9 rames supplémentaires), estimé à 13,7 M€, est financé par la RATP dans le cadre du contrat STIF - RATP.

L'engagement des travaux est prévu pour 2008 dans un objectif de mise en service en 2011.

... et le T2 au Pont de Bezons.

Le prolongement du T2 vers le Pont de Bezons contribue également à la réalisation du projet "Grand Tram".

Ce projet consiste en 4,2 km de nouvelles voies et 7 stations, 32 000 habitants et 19 000 emplois desservis (*hors La Défense*), 6 communes et 2 départements traversés. Correspondances : RER A, Métro M1, lignes ferroviaires à La Défense et La Garenne-Colombes. Trafic annuel prévu: 15 millions de voyages prévus.

Le coût total de l'infrastructure de 223,4 M€ est financé par la Région Ile-de-France (118,4 M€), l'Etat (38,8 M€); le CG 92 (19,8 M€), le CG 95 (13 M€) et la RATP (prêt bonifié de la Région) (33,4 M€).

Le coût du matériel roulant, estimé à 53 M€, est financé par la RATP dans le cadre du contrat STIF - RATP.

La mise en service est prévue en 2011.

Tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay

Il s'agit de créer une ligne de tramway sur pneumatique reliant Châtillon (92) à Viroflay (78) qui permettra de connecter les grands pôles régionaux tels que Vélizy(30 000 emplois) ou la zone d'activité de Clamart au métro (M13) et au RER C ainsi qu'aux lignes SNCF Transilien de Montparnasse et St Lazare.

La ligne s'étend sur 14 km dont 1,6 km en souterrain.

Le coût total de l'infrastructure est de 311,11 M€ et est financée par la Région Ile-de-France (156,73 M€), l'Etat (61,63 M€), le CG 92 (78,37 M€), le CG 78 (54,02M€) et la RATP (41,08 M€).

Le coût du matériel roulant, estimé à 140 M€, est financé par la RATP dans le cadre du contrat STIF - RATP.

La mise en service est prévue pour 2010 pour la section de surface et en 2012 pour la partie souterraine.

Nouveau TCSP: Pompadour – Sucy – Bonneuil

La création de ce site propre améliore la desserte du secteur de la Plaine Centrale dans le Val-de-Marne. Les correspondances avec le TVM, RER A et D, la ligne 8 du métro permettront de faciliter très significativement les liaisons de banlieue à banlieue, à l'instar du TVM, dans le Val-de-Marne.

La création de cette nouvelle ligne correspond à : 6,5 km de voirie en site propre; 9 stations; 4 communes desservies; vitesse commerciale prévue de 24 km/h; 76 000 emplois et habitants desservis et un trafic envisagé de 17 500 voyageurs par jour.

Le coût total de l'infrastructure est de 83,81 M€ financé par la Région Ile-de-France (39,22 M€), l'Etat (28,25 M€) et le Conseil général du Val de Marne (16,34 M€).

La mise en service est prévue pour 2010.

Tramway : Villejuif – Athis-Mons ...

La zone d'Orly Rungis représente plus de 60 000 emplois. Aussi, grâce à ce tramway, c'est toute la zone d'activité et d'emploi qui sera desservie (en sus des gares RER C). Par ailleurs, la création de cette ligne est une véritable couture entre le Val-de-Marne et l'Essonne.

La première partie du projet de tramway entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge concerne la section Villejuif (Louis Aragon) - Athis-Mons: 11,2 km de voies nouvelles; 18 stations; trafic annuel prévu: 9,7 millions de voyages pour environ 65 000 habitants et emplois desservis.

Le coût d'infrastructure est estimé à 287,1 M€. Cette opération est financée par la Région Ile-de-France (133 M€), l'Etat (58,2 M€), le CG 94 (47 M€), le CG 91 (10 M€) et la RATP (38,8 M€ prêt Région).

Le matériel roulant (19 rames matériel fer) est pris en charge par la RATP pour un montant de 49,5 M€.

La mise en service est prévue en 2012.

... Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge: approbation du Dossier d'Objectif et de Caractéristiques Principales (DOCP)

Il s'agit de la deuxième partie du projet de Tramway entre Villejuif et Juvisy-sur-Orge. L'approbation du dossier de Schéma de principe de l'opération "Tramway Villejuif – Athis-Mons (Juvisy-sur-Orge) " ne portait que sur la partie nord du projet. Des études complémentaires ont été réalisées sur la partie sud du projet.

Le coût du prolongement du tramway sur la partie "Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge" est estimé entre 120 et 130 M€ pour les infrastructures et 30 M€ pour le matériel roulant.

En plus de ces dossiers Tramway, le Conseil a approuvé le dossier d'enquête publique pour l'aménagement du pôle de Juvisy-sur-Orge (opération CPER 2000-2006)

Pôle PDU d'Ile-de-France, ce projet d'infrastructure est estimé à 96,44 M€. Pour réaliser la première phase - environ 66 M€ - une première enveloppe de 15,24 M€ (Région 8,10; Etat 4,86; CG 91 2,29) a été inscrite au CPER. Un complément de financement de 50,76 M€ devra donc être affecté à l'opération.

Le projet est constitué de deux phases:

- la 1^{ère} phase prévoit notamment l'aménagement du pont routier au dessus des voies ferrées; le traitement des accès de la gare ferroviaire; l'aménagement de la salle d'échange et la création d'une passerelle afin d'assurer les liaisons inter-quartier.
- la 2^{ème} prévoit entre autres, un nouveau pont et le réaménagement de la gare routière "Pasteur – Condorcet".

La mise en service de la première phase est prévue pour 2013.

Ces 6 nouveaux dossiers complètent les autres projets Contrat de Plan Etat – Région, approuvés par le STIF en 2006.

En 2006, 11 projets pour désenclaver la banlieue ont été approuvés par le STIF.

Les 11 projets, que le conseil du STIF a lancé en travaux en 2006, se réaliseront entre 2007 et 2011.

Projets arrêtés dont le financement a été finalisé en 2006:

- prolongement à Montrouge de la ligne 4 du métro
- prolongement à Mairie d'Aubervilliers de la ligne 12 du métro (Proud'hon Gardinoux)
- prolongement du T2 jusqu'à Porte de Versailles

Avant-projet et convention de financement en 2006:

- liaison en site propre Plateau de Saclay – Massy RER
- ligne 8 - prolongement à Créteil Sud
- tramway St Denis Garges Sarcelles
- tramway Châtillon Vélizy Viroflay
- prolongement tramway T1 à Asnières Gennevilliers
- prolongement tramway T2 à Bezons
- site propre Sucy Pompadour
- tramway Villejuif Athis Mons

Le coût total de ces 11 projets est d'environ 2 Milliards d' € TTC 2006 (1930 M€) dont

- 1 437 M€ pour les Tramway et site propre
- 493 M€ pour le métro

Ces projets ont pour objectif de désenclaver de nombreux territoires d'Ile-de-France et de faciliter les déplacements de plusieurs centaines de milliers de franciliens, en totalité en banlieue, par le raccordement aux réseaux lourds de transport en commun de pans entiers de l'agglomération qui ne disposaient de desserte que par le réseau de bus.

BUDGET 2007 du STIF

Le Conseil du STIF a adopté son budget 2007.

L'ensemble des dépenses en 2007, sous contrôle du STIF, pour le fonctionnement des transports publics en Ile-de-France, s'élève à 7,1 Milliards d'€.

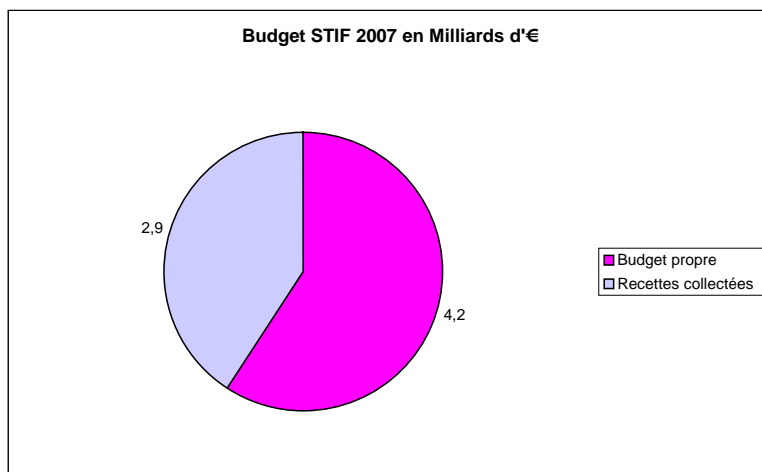
Ce budget est défini par le budget en propre du STIF (4,2 Milliards d'€) et les recettes collectées par les entreprises de transport RATP et SNCF (part payée par les voyageurs – 2,9 Milliards d'€) pour représenter un total de 7,1 Milliards d'€.

Budget STIF 2007 (en Milliards d'€ TTC):

Budget en propre: 4,2

Recettes collectées: 2,9

TOTAL: 7,1



Présentation simplifiée du budget du STIF (M€ TTC).

Le budget du STIF s'élève à 4 234 M€ :

- 100 M€ en investissement
- 4 134 M€ en fonctionnement

Le budget de fonctionnement s'établit comme suit :

Recettes

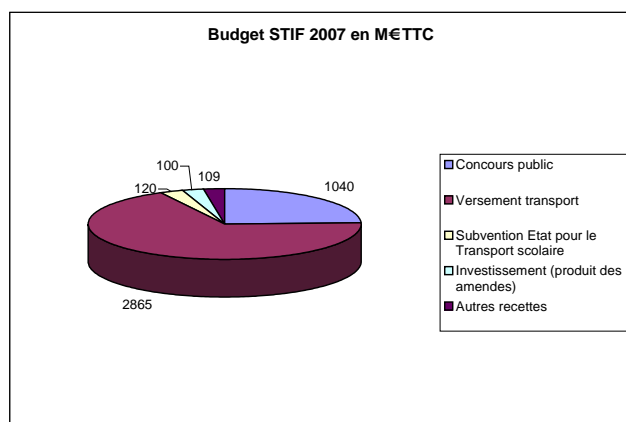
- Versement de Transport : 2 865 M€
- Contributions publiques : 1 040 M€⁽¹⁾
- Autres recettes : 229 M€⁽²⁾
- **TOTAL** **4 134 M€**

(1) Région Ile-de-France : 530 M€, Ville de Paris : 316 M€, 7 autres départements : 194 M€

(2) dont 104 M€ de subvention de la Région Ile-de-France (Imagin'R et Tarification sociale) et 120 M€ de l'Etat (transports scolaires).

Dépenses

- Contribution versée à la RATP : 1 915 M€
- Contribution versée à la SNCF : 1 496 M€
- Contribution versée à OPTILE : 435 M€
- Transports scolaires : 131 M€
- Fonctionnement courant du STIF : 35 M€
- Autres dépenses : 122 M€
- **TOTAL** **4 134 M€**



Un effort conséquent des collectivités locales.

Le budget de fonctionnement du STIF passe de 3 733 M€ à **4 134 M€** (+10,7%) entre 2006 et 2007. Cette croissance des dépenses impacte une forte augmentation des contributions publiques (+23%).

Evolution de la contribution des collectivités entre 2006 et 2007

Région: + 98,7 M €

Paris: + 58,8 M€

Hauts-de-Seine: + 15 M€

Seine-Saint-Denis: + 7,3 M€

Val-de-Marne: + 5,8 M€

Yvelines: + 3,1 M€

Essonne: + 1,9 M€

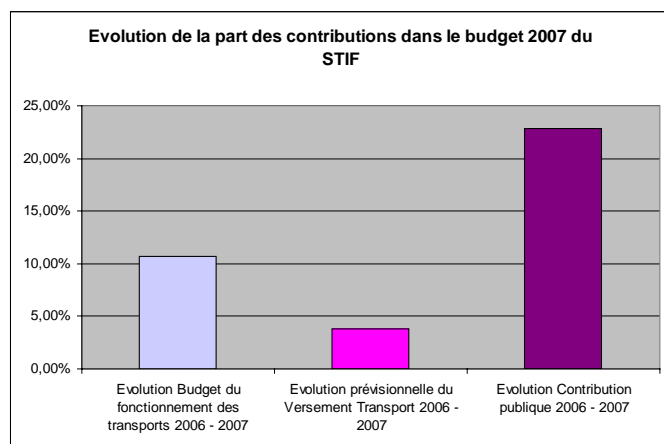
Val d'Oise: + 1,7 M€

Seine-et-Marne: 1,2 M€

Total Collectivité: +193,5 M€

Ce budget repose également sur les scénarios ci-après:

- une prévision d'augmentation du versement transport de 3,8% (inflation prévisionnelle estimée à 1,8% et une augmentation du P.I.B prévisionnelle de 2%)
- une évolution tarifaire limitée à l'inflation prévisionnelle estimée à 1,8%



Les autres décisions qui ont été adoptées lors du Conseil du STIF

Approbation et mise en œuvre du Schéma Directeur des Parcs Relais

Jusqu'à aujourd'hui, l'intervention du STIF en matière de Parc Relais s'effectuait au "coup par coup" dans un dispositif très hétérogène.

Les voyageurs disposent de 105 000 places de stationnement réparties dans 563 Parcs Relais. 45 % des places sont payantes, 62 % des places sont au sol, 38 % sont en structure.

Le Schéma directeur décline 5 axes stratégiques qui structureront l'action en faveur des Parcs Relais :

- 1 - Créer un véritable "produit" Parc Relais par la mise à jour du cahier de références (pour encadrer les demandes des MOA) et la création d'un label (propreté, signalétique, image, encadrement des tarifs...)
- 2 - Planifier des investissements pour compléter, réhabiliter ou mettre à niveau les capacités offertes à l'échelle de lignes ou de bassins (coût prévisionnel du programme 130 M€ sur 10 ans dont 62 M€ financés par le STIF et 46 M€ par la Région)
- 3 - Harmoniser et rationaliser les politiques de stationnement aux abords des gares et entre gares pour un fonctionnement optimisé des Parcs Relais
- 4 - Mener des expérimentations pilotes notamment sur la combinaison de titres pour améliorer et développer le produit Parc Relais
- 5 - Convenir des engagements réciproques entre le STIF et les maîtres d'ouvrage dans le cadre d'un nouveau modèle de convention

La contractualisation entre le STIF et les entreprises privées

Le STIF a souhaité impulser une dynamique nouvelle dans les relations contractuelles qui le lient aux entreprises privées réunies au sein de l'association OPTILE qui exploitent des réseaux de transport routier en Ile-de-France.

Ces entreprises, qui interviennent essentiellement en grande couronne, transportent environ 250 millions de personnes chaque année et leurs 4000 véhicules parcourent à cette fin 150 millions de kilomètres sur près de 1.100 lignes de transport. Le STIF y consacre un budget annuel d'environ 350 M€.

Un nouveau cycle contractuel d'une durée de 10 ans va être mis en place. A partir des actuelles conventions, à dominante essentiellement financière, il permet d'évoluer vers de véritables contrats de service public :

- déploiement d'un système de suivi et d'amélioration de la qualité de service (information des voyageurs, confort des véhicules ...);
- amélioration de l'information et de la performance économique ;
- meilleures conditions de prescription et de suivi de l'offre de transport.

Cette évolution est rendue possible par la succession de deux contrats, dans une démarche programmée et progressive d'individualisation de la relation entre le STIF et les entreprises, sur des réseaux de bassin bien délimités. Les collectivités locales concernées par ces réseaux seront bien entendu étroitement associées à cette démarche.

Ainsi, l'indispensable évolution des relations contractuelles entre Autorité organisatrice et transporteurs est enclenchée, dans le sens des évolutions réglementaires récentes ou en perspective (loi de décentralisation notamment...), et sans perturber les équilibres locaux bâtis au fil du temps.

POUR MEMOIRE :

Les mesures déjà engagées par le STIF en 2006
--

En 2006, le STIF a déjà décidé et engagé, entres autres, les mesures suivantes (en M€ TTC):

OFFRE DE TRANSPORT:

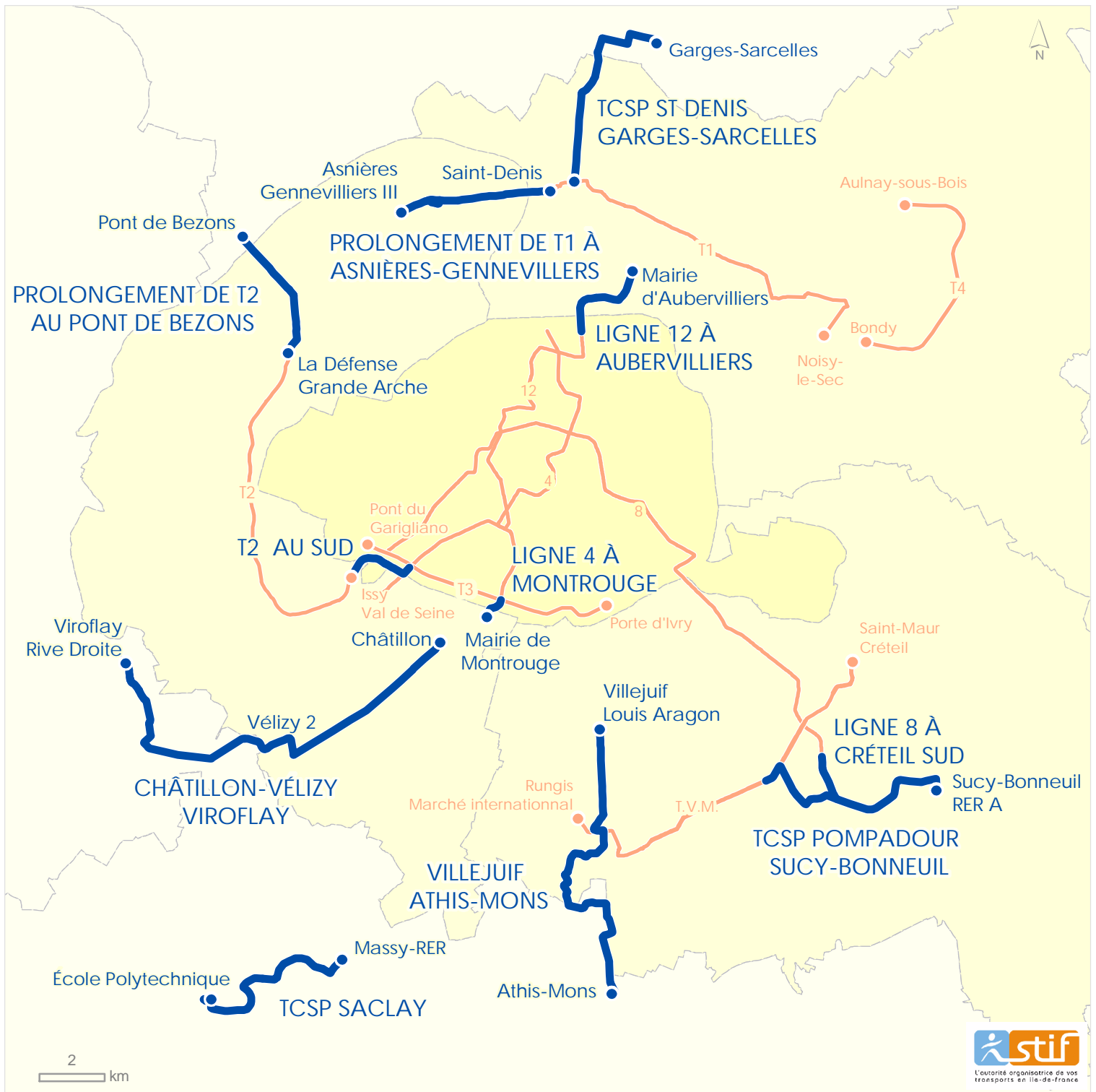
- **Mise en place du réseau de bus Mobilien:** 70M€ en année pleine
- **Nette amélioration de l'offre de transport la nuit:** 24 M€/an
 - **Noctilien** (7 nouvelles lignes)
 - **Métro + 1 heure** le samedi soir et veilles de fêtes et fin 2007 le vendredi soir
 - **+1 heure sur les bus** en correspondance avec le métro **ainsi que T1, T2, T3 et TVM**
- **Financement de l'exploitation des deux nouveaux tramway T3 et T4**
 - **T3:** 8,9 M€/an
 - **T4:** 11,2M€/an
- **Renfort considérable du réseau Transilien:** 15,6 M€/an, notamment:
 - **Création de la liaison Ermont-Eaubonne – Saint-Lazare**
 - **Renfort du Réseau Paris – Est**
 - **Renfort du RER C et D**
- **Renforcement des lignes 11 et 13 du métro parisien:** 3 M€/an
- **Mise en place de PAM 78** (transport à la demande pour les PMR dans les Yvelines): 1,5 M€/an

MATERIEL ROULANT:

- **Rénovation du Matériel roulant** notamment sur le RER D depuis décembre 2006
Déploiement du programme de la Nouvelle Automotrice Transilien (NAT):
convention de financement approuvée.

Contact Presse: Tel : 01 47 53 28 00 - gregoire.koenig@stif-idf.f

ONZE PROJETS POUR DÉSENCLAVER LA BANLIEUE

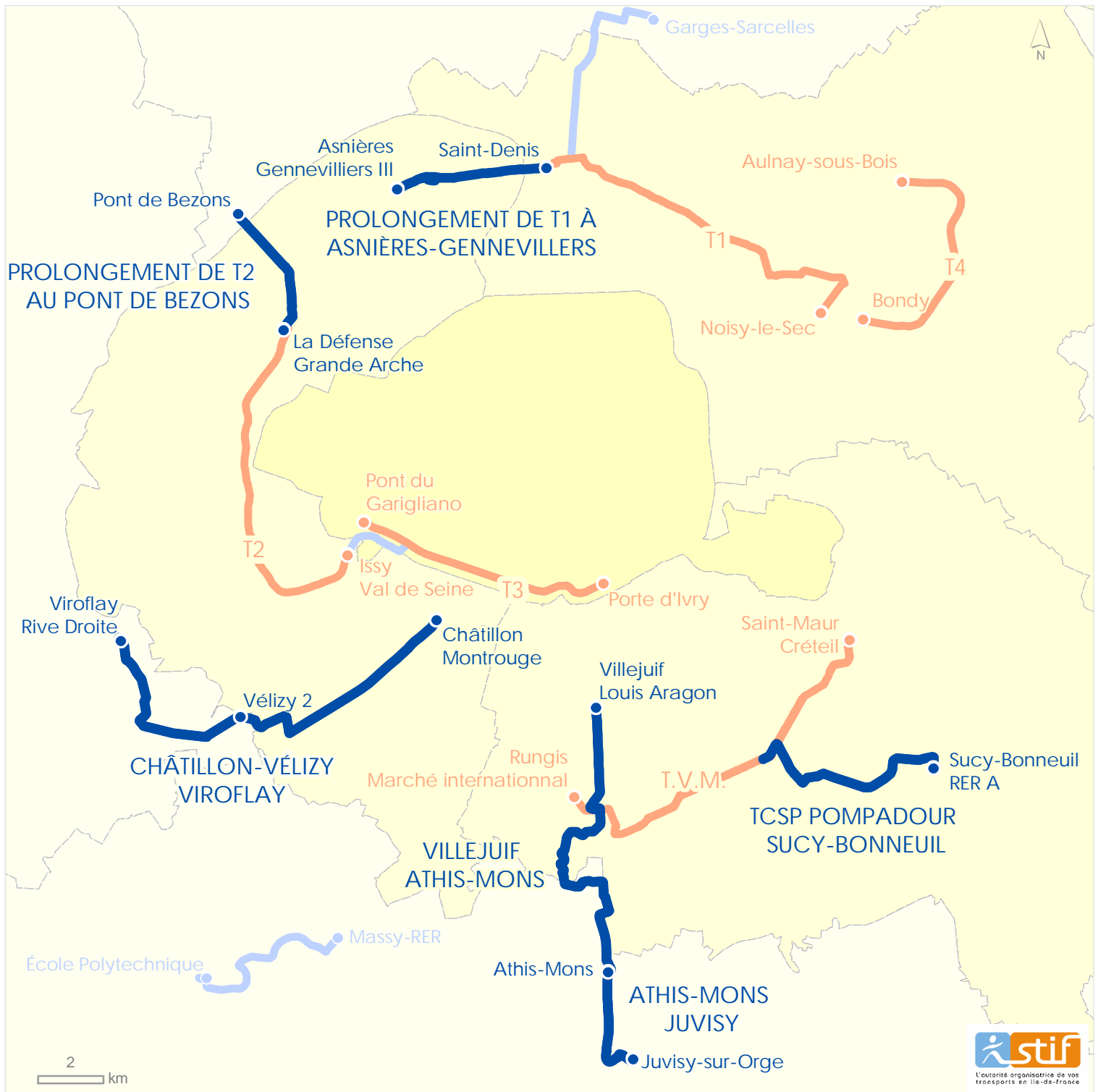


- Projets d'infrastructures dont le financement a été finalisé en 2006
- Tramways, métros et TVM déjà mis en service
- ● Arrêts principaux

Sources : Données Transport : STIF, 2006
 Limites administratives : IGN, GéoRoute 2002
 Réalisation : STIF DE-OT-SIGTC, décembre 2006



PROJETS DE TRAMWAYS ET DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN SITE PROPRE APPROUVÉS* PAR LE CONSEIL EN 2006



- **Projets passant en Conseil d'Administration le 13 décembre 2006**
- Autres projets de Tramways et TCSP déjà approuvés en 2006
- Tramways et TVM déjà mis en service
- ● ● Arrêts principaux

* Projets dont l'avant-projet ou le financement global a été acté par le Conseil en 2006