



Île-de-France Mobilités Autorité organisatrice des transports collectifs en Île-de-France

- Depuis la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 (MAPTAM), les missions du Syndicat des transports d'Île-de-France ont évolué. Le Syndicat des Transports d'Île-de-France est désormais autorité organisatrice des mobilités, et dispose de compétence élargies qui dépassent les seuls transports en commun.
- Aujourd'hui, il se doit de répondre aux besoins de mobilités de tous et à toutes les mobilités : trains, métro, bus, covoiturage, nouvelles mobilités urbaines...
- C'est pourquoi le Syndicat des Transports d'Île-de-France adopte une nouvelle marque voyageurs « Île-de-France Mobilités » pour traduire cette ambition.

Présentation de l'Île-de-France

- **L'Île-de-France est une des 13 régions françaises qui compte :**

- **12,1 millions d'habitants**
- **6,2 millions d'emplois**
- **30 % du PNB national**
- **12 000 km² de superficie**
- **23 % de la population active nationale**
- **41 millions de déplacements par jour dont 8,3 millions en transport en commun**

L'Île-de-France est le premier bassin d'emplois européen

L'Île-de-France est le 2^e pôle mondial d'implantation des grandes entreprises

L'Île-de-France est la première région touristique mondiale avec 46 millions de visiteurs

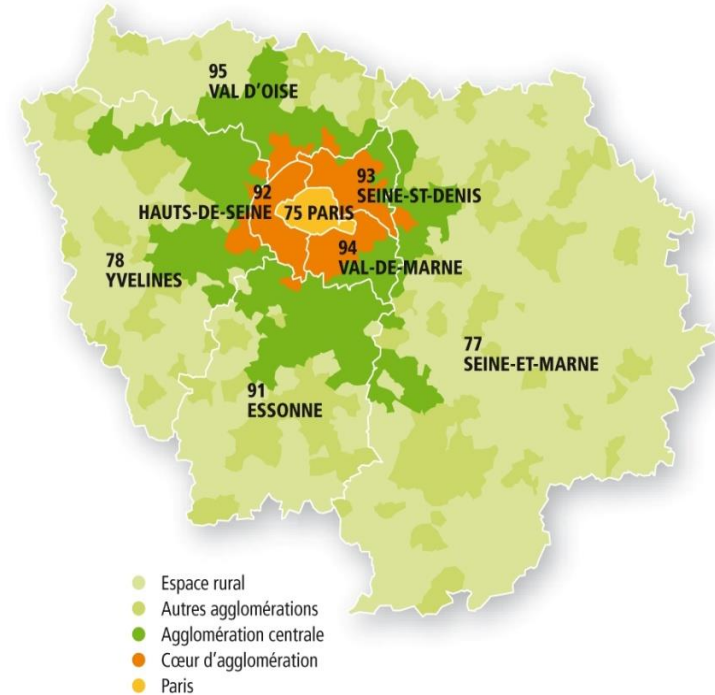
- **L'organisation administrative de l'Île-de-France est composée de**

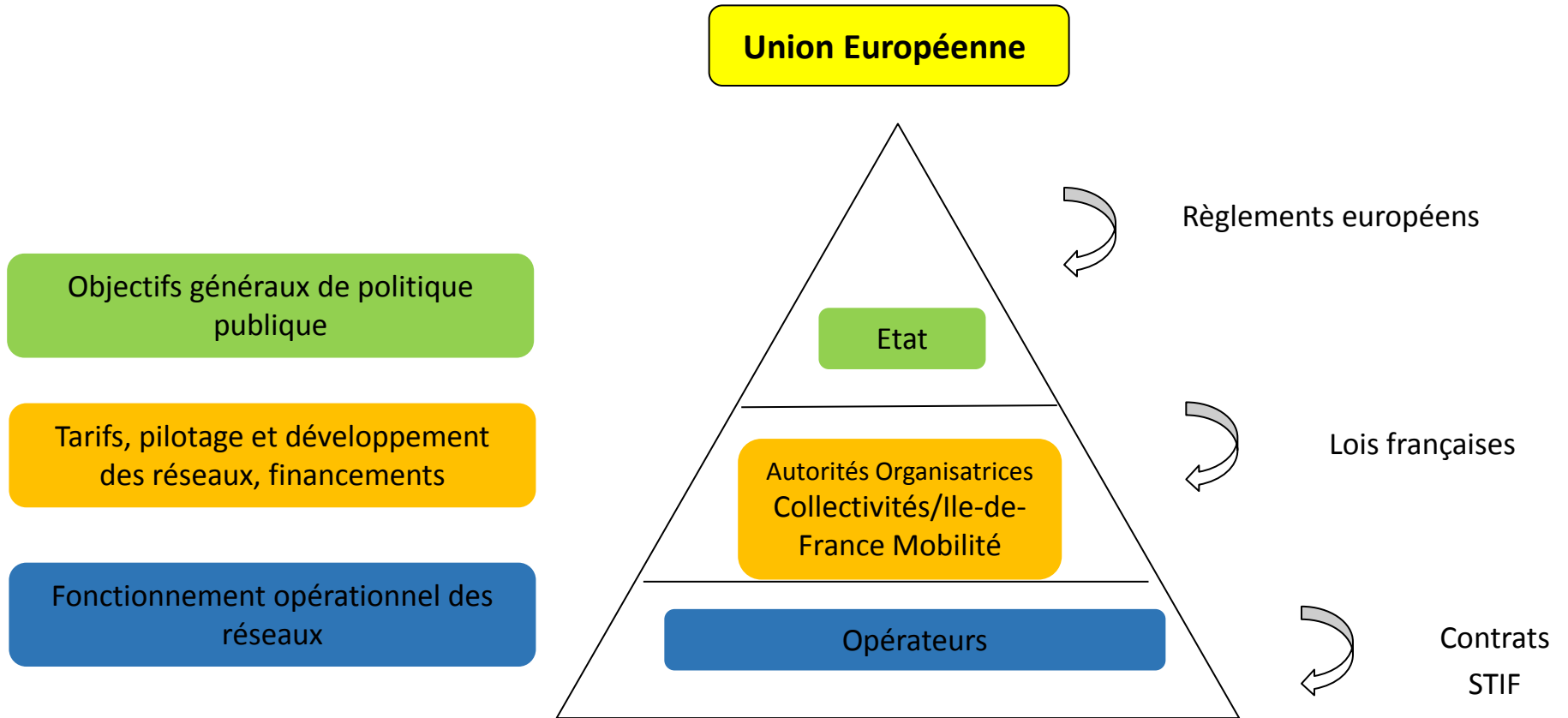
- **1 conseil régional**
- **8 départements dont la Ville de Paris**
- **La métropole du Grand Paris**
- **66 Etablissements publics de coopération intercommunale**
- **1 277 municipalités**

Même si la majorité de la population réside dans la zone urbaine centrale (qui s'étend un peu au-delà de la Petite couronne), le territoire lui est à 77 % rural.



Les différents territoires de l'Île-de-France





Les missions d'Île-de-France Mobilités

- Île-de-France Mobilités est une autorité organisatrice intégrée, compétente sur tous les modes de transport sur tout le territoire de l'Île-de-France.
- Ses grandes missions sont :
 - la définition des services de transport public, des tarifs, des niveaux d'offre sur les réseaux , des objectifs de qualité de service
 - la contractualisation avec les opérateurs qui exploitent les réseaux et le contrôle de leurs activités
 - la planification de la mobilité
 - les études et le pilotage des investissements pour moderniser et développer le réseau
 - le développement des nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, vélo, glisse urbaine, véhicules autonomes) en articulation avec les transports publics.
 - prescriptions pour l'intermodalité
 - le tout en assurant un équilibre financier durable



2014 : lancement d'une nouvelle étape de la décentralisation

Ile-de-France Mobilités devient une **autorité organisatrice en charge de la mobilité durable** :

- cela renforce son rôle pour mettre en œuvre le PDUIF
- sa compétence s'étend au développement du vélo, au vélo-partage, à l'auto-partage, au covoiturage, à la voiture autonome et à toutes les nouvelles mobilités
- Ile-de-France Mobilités **renforce sa coopération avec les collectivités locales** à travers les Plans locaux de déplacements (déclinaisons locales du PDUIF) qui portent sur les transports en commun à l'échelle locale mais aussi sur toutes les mobilités

Le réseau de transports publics en Ile-de-France



Méto, tramway, T Zen

14 lignes de méto dont 2 automatiques



- 219 km
- 301 stations
- 1 520 millions de voyages / an

9 lignes de tramway

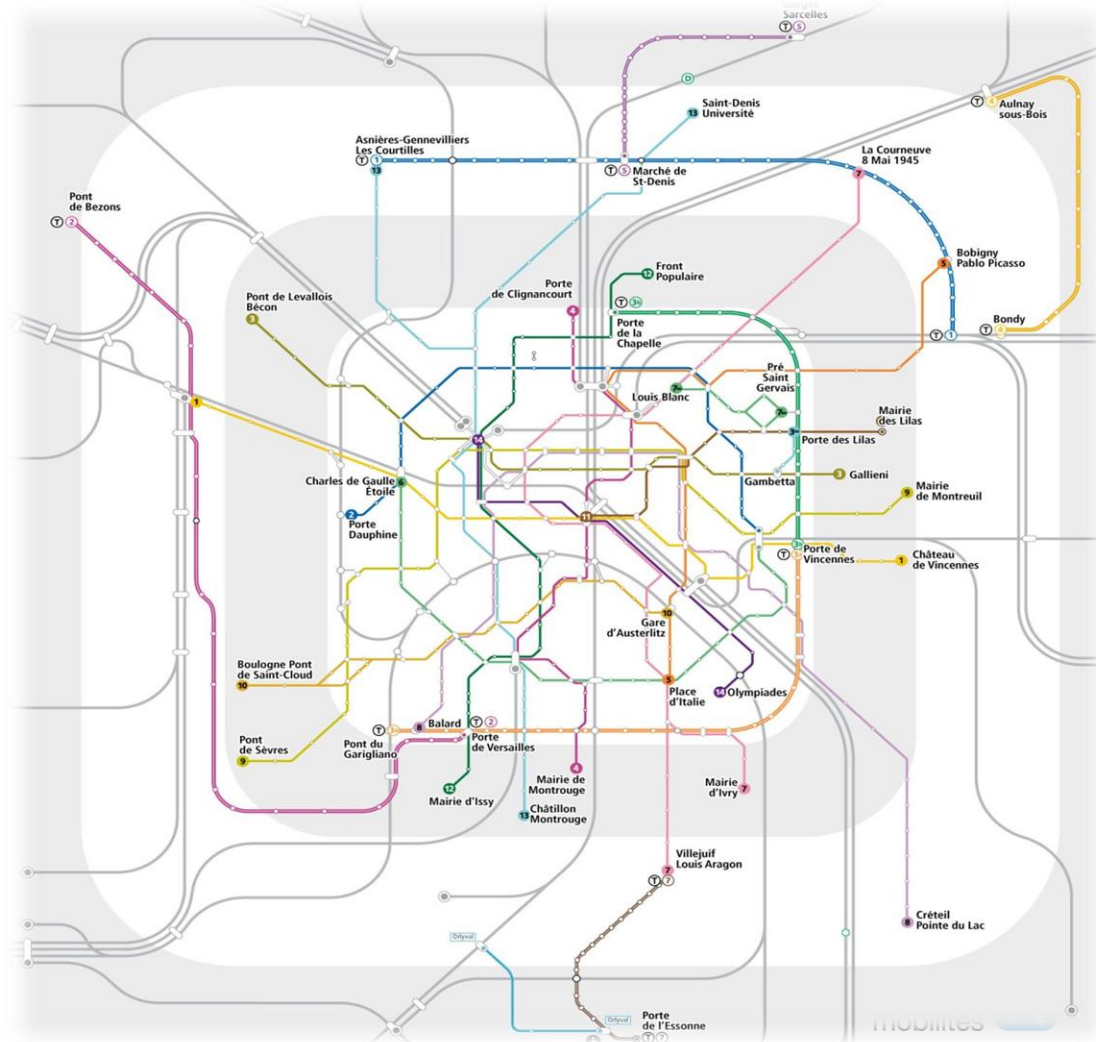


- 120 km
- 187 stations
- 267 millions de voyages / an

1 ligne T Zen



- 14,7 km / 12 stations



Réseau régional ferroviaire



- 5 lignes de RER (dont 2 co-exploités) et un réseau ferroviaire régional classique

- 1 525 km
- 448 stations
- 1 393 millions de voyages

- Les opérateurs



- La majeure partie du réseau ferré régional appartient à SNCF Réseau



Réseau de bus



- **1 500 lignes**
 - 25 000 km
 - 39 597 points d'arrêt
 - 1 367 millions de voyages

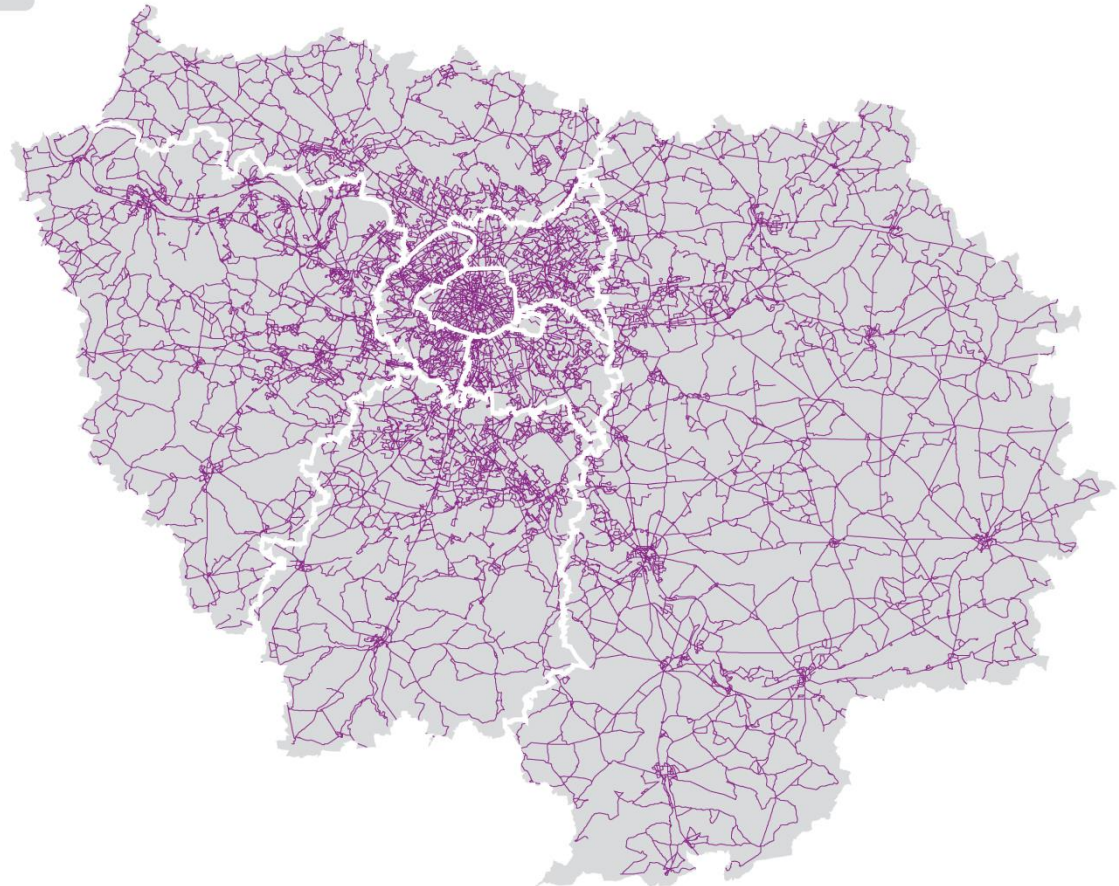


350 lignes
4 490 bus
12 500 points d'arrêt

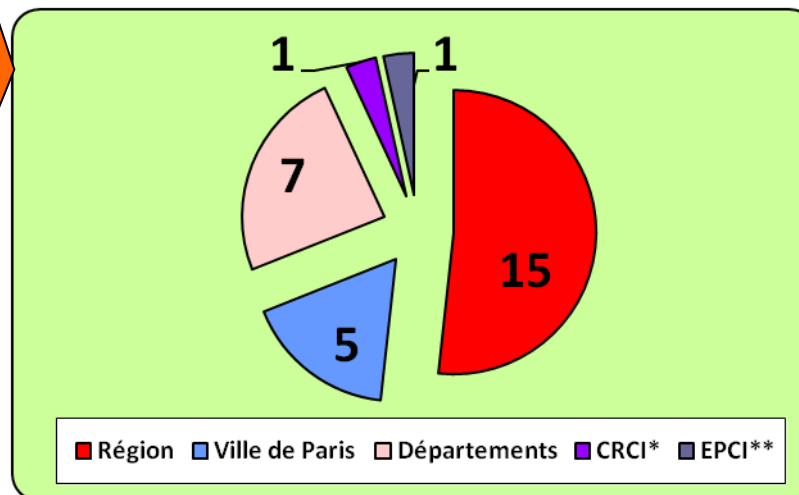
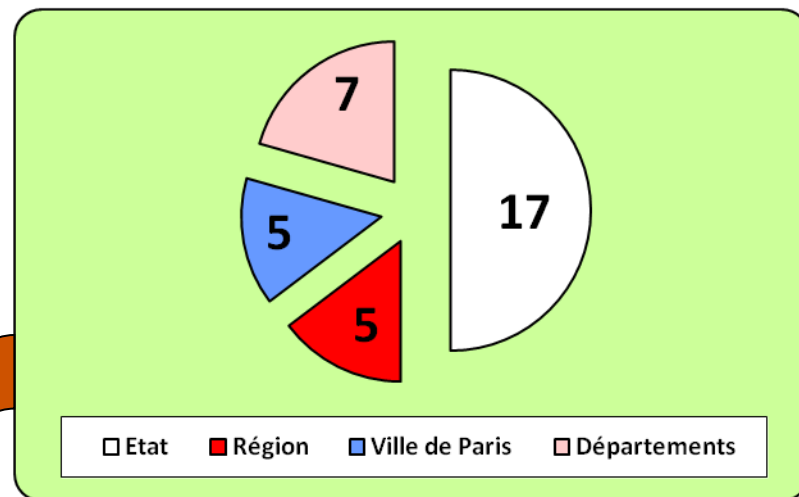
optile

74 compagnies privées
1 150 lignes dont 16 SNCF
4 563 bus
27 097 points d'arrêt

(en majorité des filiales de KEOLIS,
TRANSDEV et RATP – DEV)



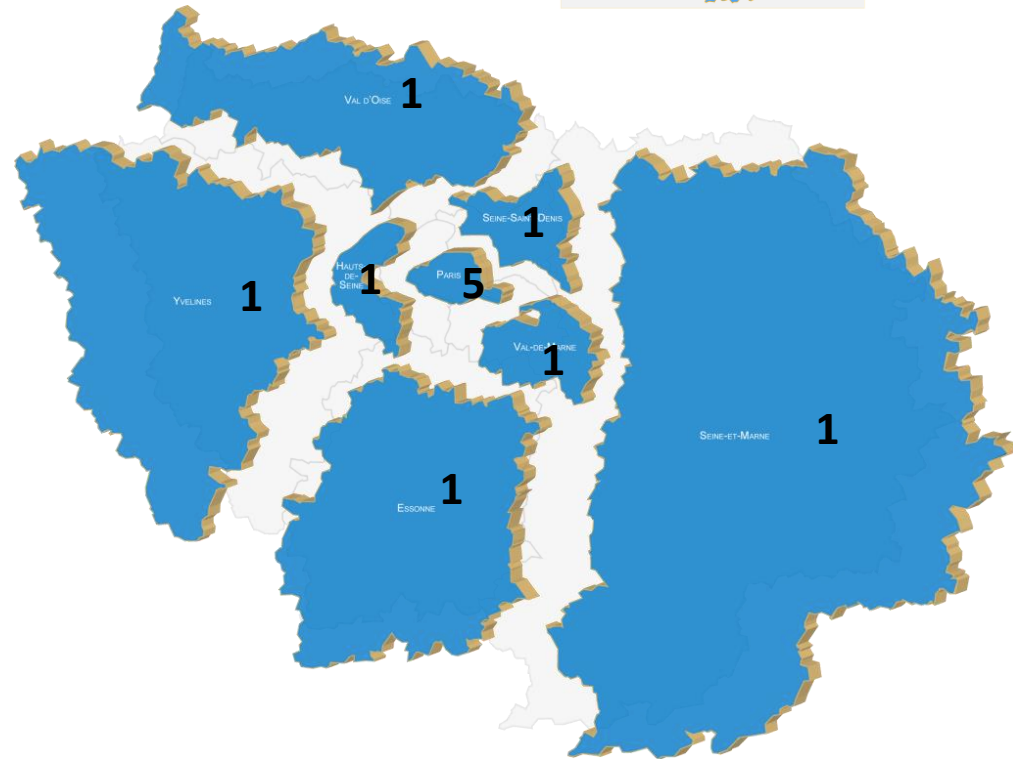
- Créé en 1959, le **STIF, aujourd'hui Ile-de-France Mobilités, a été dirigé par l'Etat jusqu'au 1^{er} juillet 2005**. Jusqu'à cette date l'Etat avait la majorité des sièges au Conseil du STIF et la présidence
- L'Etat français n'est alors plus représenté au Conseil du STIF ou **le Conseil régional dispose désormais de la majorité des sièges et de la présidence**
- **2 nouveaux représentants** font leur entrée au conseil :
 - un représentant des milieux économiques désigné par la CCI Paris – Ile de France
 - un représentant des EPCI en Ile-de-France



Le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, Autorité Organisatrice des transports d'Île-de-France, est composé de 29 membres et est présidé par la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France



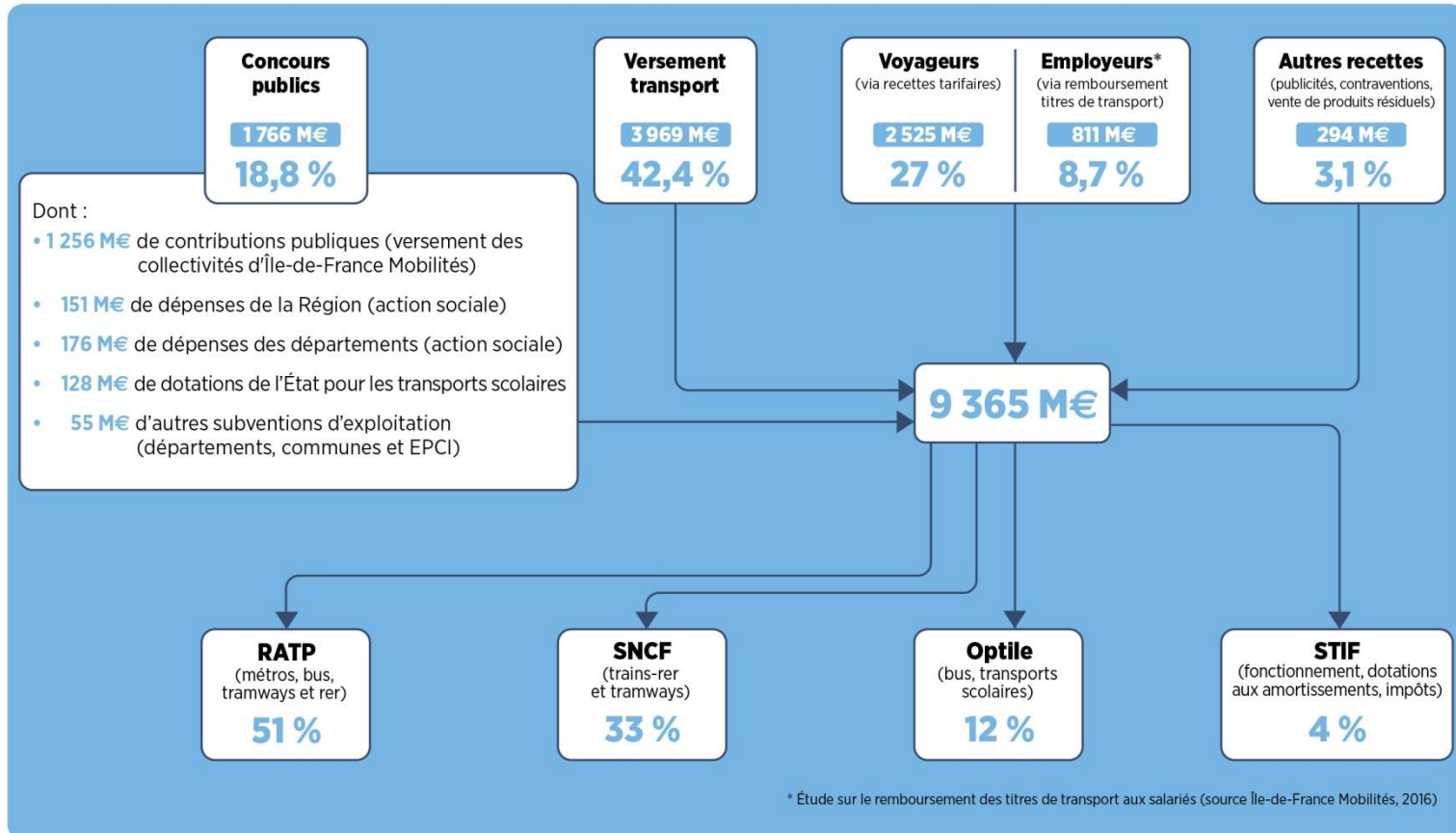
Valérie PECRESSE
Présidente du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités



+ 1 représentant des EPCI
+ 1 représentant CRCI Paris IDF

Le financement des TC

Le financement du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France en 2016 (montants TTC)

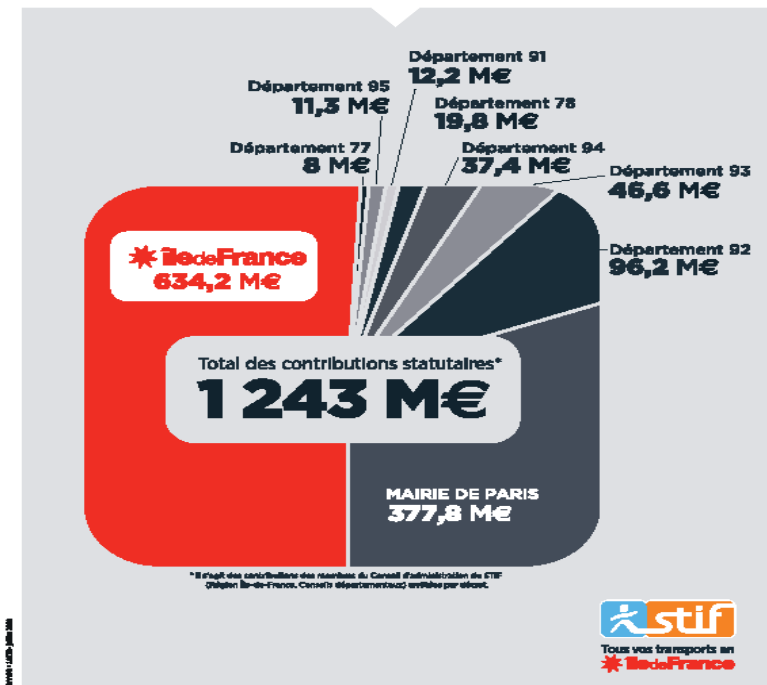


Les contributions statutaires des membres d'Ile-de-France Mobilités aux charges d'exploitation déterminent la répartition des sièges au Conseil

Après 2005

- Etat
- Région Ile-de-France : **51,000 %**
- Ville de Paris : **30,380 %**
- Département des Hauts-de-Seine : **7,742 %**
- Département de Seine-Saint-Denis : **3,749 %**
- Département du Val-de-Marne : **3,014 %**
- Département des Yvelines : **1,593 %**
- Département de l'Essonne : **0,980 %**
- Département du Val-d'Oise : **0,907 %**
- Département de Seine et Marne : **0,637 %**

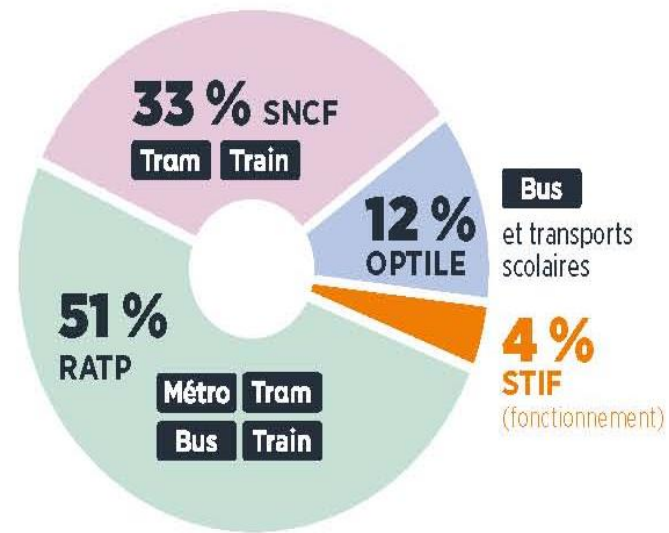
Les contributions statutaires au budget des transports en commun en Île-de-France en 2015



Le budget de fonctionnement

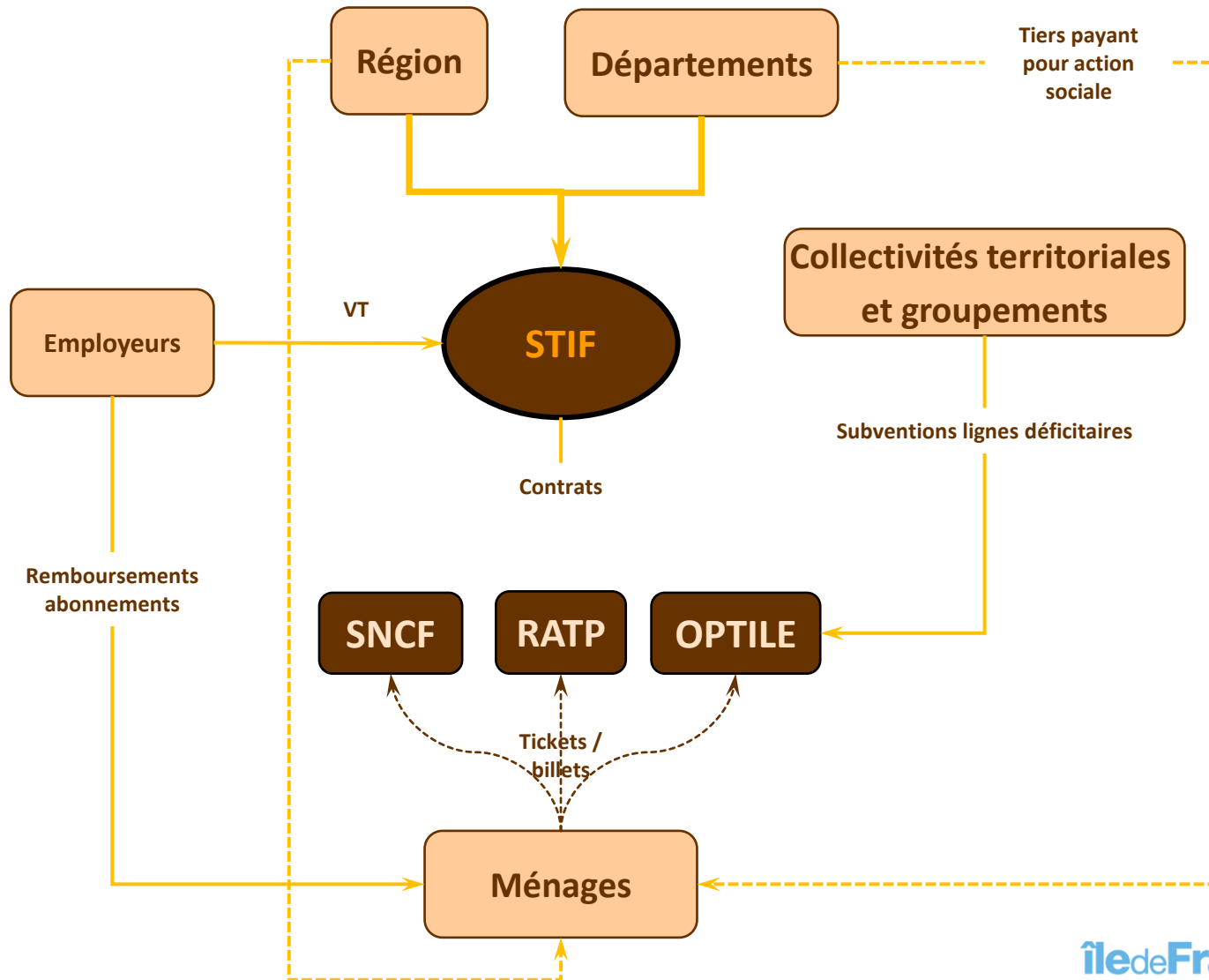
Le STIF confie ensuite ce budget à la RATP, SNCF et aux autres opérateurs privés *via* des contrats qui leurs fixent des objectifs (ponctualité, qualité, etc.).

+ Le budget de fonctionnement sert à financer l'offre de transport et l'amélioration de la qualité de service.

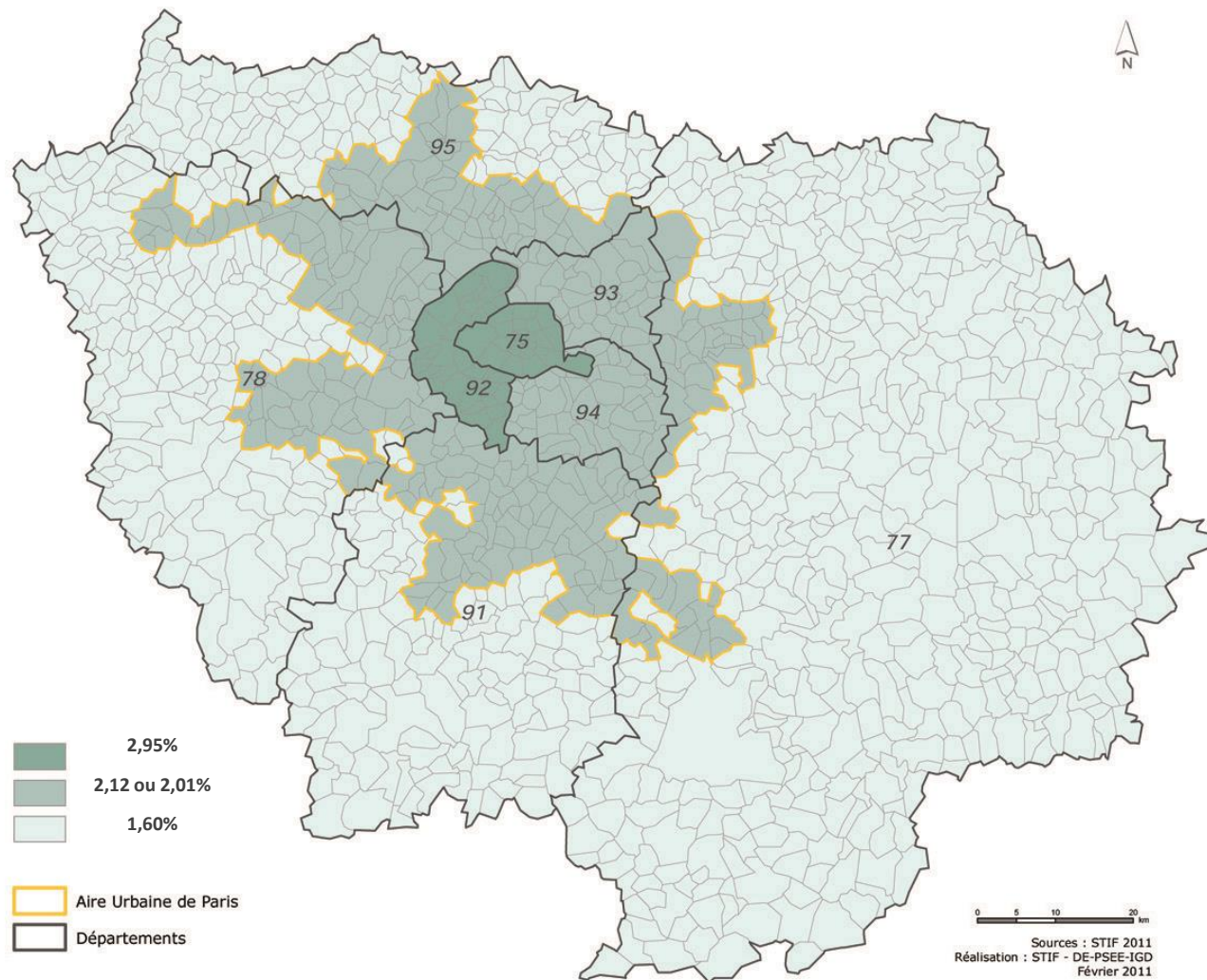


* Dont : 1243 M€ de contributions publiques, issues de collectivités membres du STIF - 209 M€ de dépenses de la Région - 196 M€ de dépenses des départements - 128 M€ de dotations de l'État pour les transports scolaires - 57 M€ d'autres subventions d'exploitation.

Le financement du fonctionnement : flux financiers

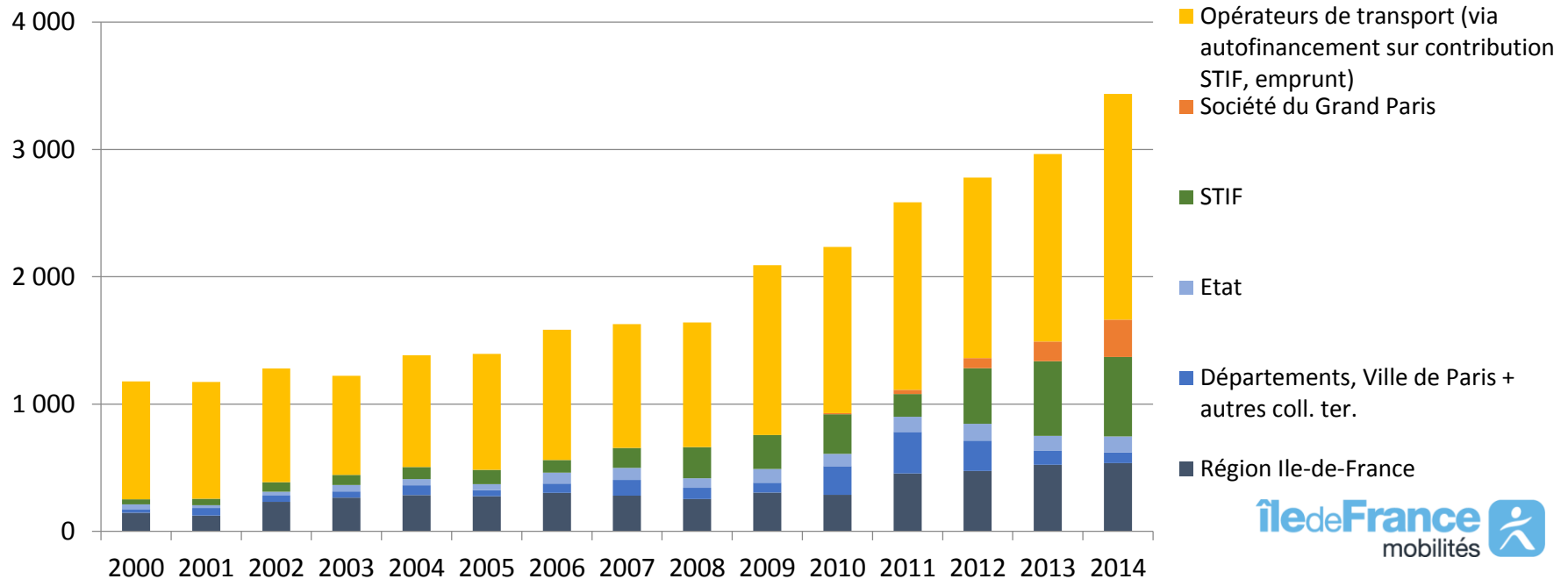


Taux de versement transport en Île-de-France depuis le 1^{er} avril 2017



Le financement de l'investissement

- **Dépenses d'investissement : près de 3,5 milliards par an**
 - Matériel roulant (renouvellement et rénovation)
 - Nouvelles infrastructures
 - Equipements d'intermodalité et qualité de service
 - Modernisation et maintenance des réseaux
- **Partage des financements:**
 - Etat, Région, Départements
 - Ile-de-France Mobilités
 - Opérateurs de transport **à travers le contrat avec Ile-de-France Mobilités** et par l'emprunt
 - La Société du Grand Paris dispose de ressources spécifiques : IFER, taxe spéciale d'équipement payée par les ménages et taxe sur les bureaux d'affaires





Budget 2017, + 36 % d'investissement

780 millions d'€
pour moderniser le matériel roulant

151 millions d'€
pour une meilleure qualité de service



- **Dès 2017** : 88 trains neufs et 70 trains rénovés
- **À venir** : des rames neuves pour les lignes D, E, J, L, R, le T4, le T12 et les lignes de métro 2, 4, 5, 9 et 14
- Des nouveaux bus propres

- De nouveaux dispositifs de sécurité
- De nouveaux services billettiques
- Une meilleure accessibilité
- Une meilleure information voyageurs



Tous vos transports en
îledeFrance

Les contrats avec les opérateurs (durée de 4 ans SNCF et 5 ans pour la RATP) :

Constituent le cadre des relations quotidiennes entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs

Fixent les niveaux attendus par Île-de-France Mobilités en termes de

- Offre réalisée (km, fréquence, horaires...)
- Qualité de service (régularité, information voyageur, accessibilité, propreté, assistance aux voyageurs...)
- Investissement

Fixent la rémunération versée aux opérateurs pour la production du service et **un intéressement** en fonction de leur performance

Sont négociés avec des opérateurs publics en monopole

- Les contrats se rapprochent d'une délégation de service public mais sans la mise en concurrence (différent du reste de la France où il y a mise en concurrence)
- Préparent les opérateurs à la mise en concurrence future

Déterminent les montants de contributions versées hors perception des recettes tarifaires

- 2,1 Milliards d'euros par an pour la RATP
- 1,9 Milliards d'euros par an pour la SNCF
- 650 millions d'euros pour les opérateurs de bus privés

Les mécanismes de base

LES OPERATEURS S'ENGAGENT

Production d'un service transport défini par Île-de-France Mobilités en volume et en qualité

Mécanismes d'intéressement

Île-de-France Mobilités S'ENGAGE

Rémunération fondée sur les recettes directes et des contributions forfaitaires

Réalisation du plan quadriennal d'investissements (PQI)

Règles de Gouvernance
Mécanisme ajustement C2

Financement du PQI et du Matériel Roulant*

GESTION DES RISQUES

Risque Industriel
(volume production et niveau de coût, réalisation investissements)
Supporté par les opérateurs

Partage du risque commercial sur le trafic

Risque sur les prix de vente supporté par Île-de-France Mobilités

Modifications d'offre

Ajustement de la rémunération par avenant

Suivi du Contrat

*50% pour les renouvellements et 100% pour les développements

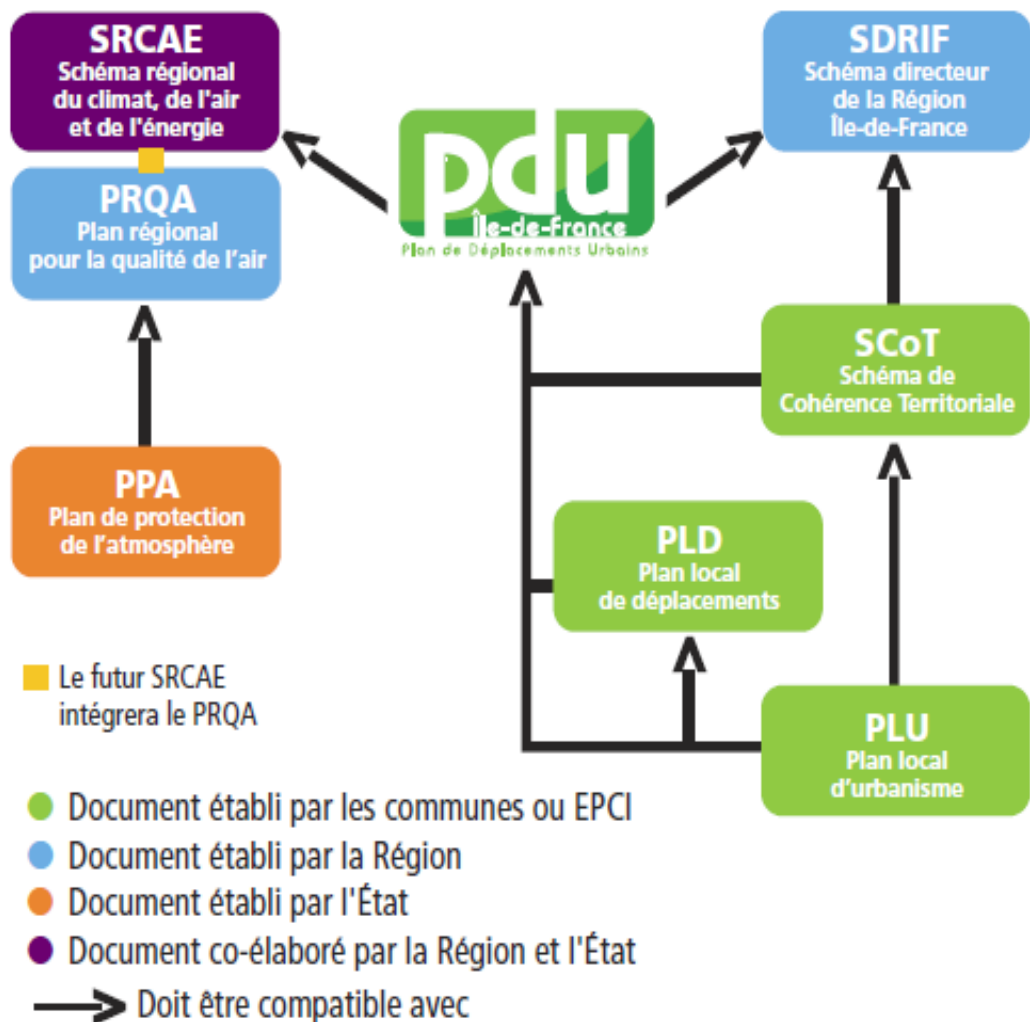


Le PDUIF doit assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de la santé et de l'environnement et les besoins de financements.



Pour atteindre cet équilibre il faut :

- Changer les conditions de la mobilité
- Changer les comportements



Le PDUIF 2000-2030

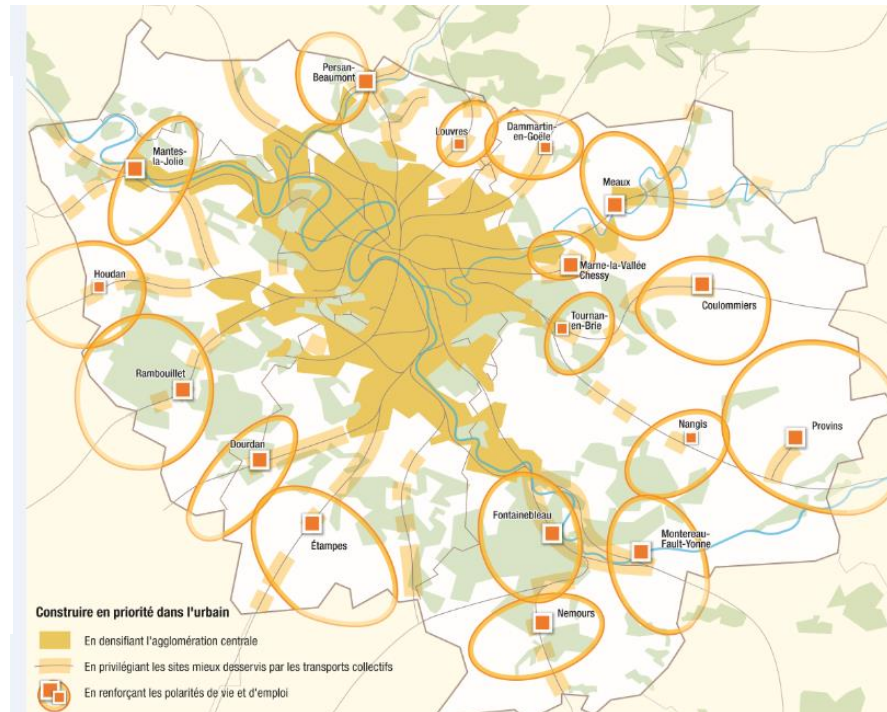
- traite de l'organisation du transport des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement
- assure un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé
- a pour périmètre toute l'Île-de-France

Le PDUIF de 2000

- La rupture avec le « tout automobile »
- Environ la moitié des actions mises en œuvre

Source : STIF

- Objectifs par année
 - 70 000 nouveaux logements par an
 - 28 000 nouveaux emplois



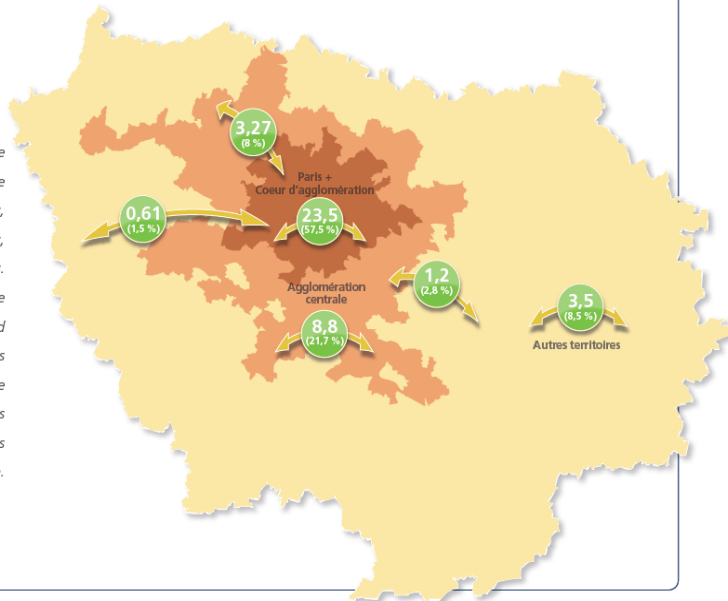
Dans l'aire centrale urbanisée

Le long des réseaux de transport public

Dans les autres pôles urbains

La répartition modale en Île-de-France

Les déplacements quotidiens entre les territoires franciliens
Tous modes



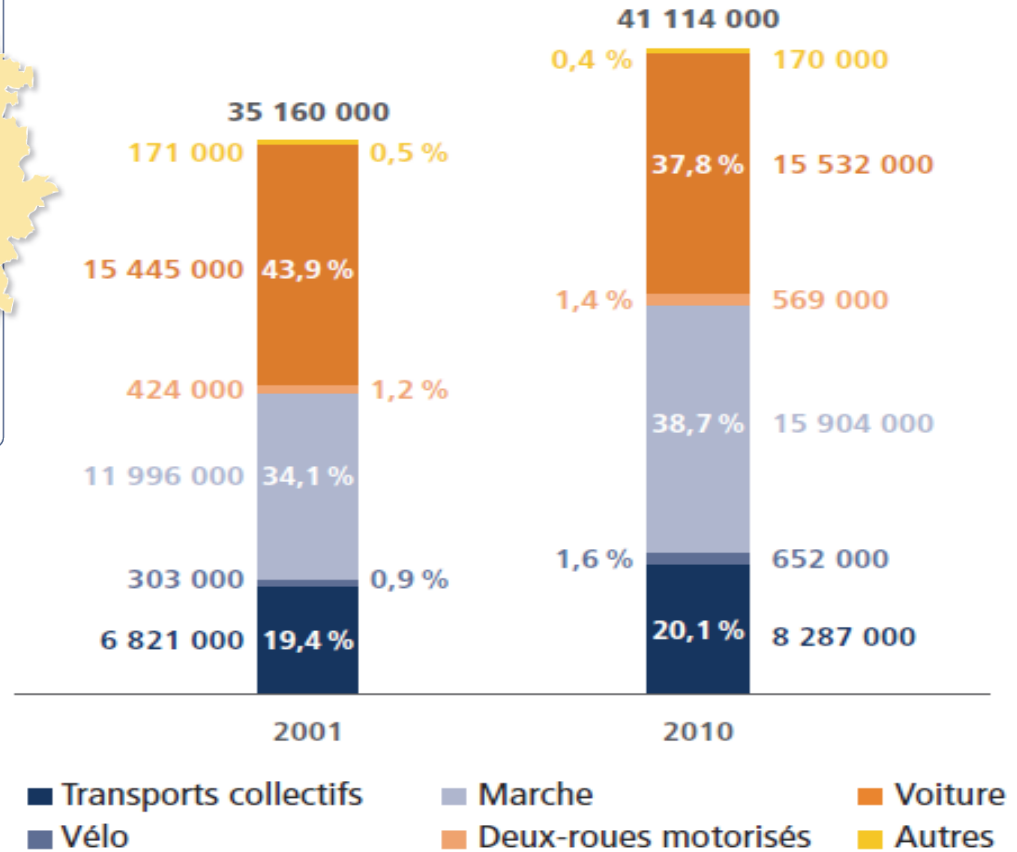
41 millions de déplacements quotidiens

Paris + cœur d'agglomération : 57 % (et jusqu'à 87 % en ajoutant l'agglomération centrale)

La **marche** est le principal mode de transport

La **voiture** est toujours importante mais n'a pas augmenté ces 10 dernières années

Le **transport public** est de plus en plus utilisé



Enjeux

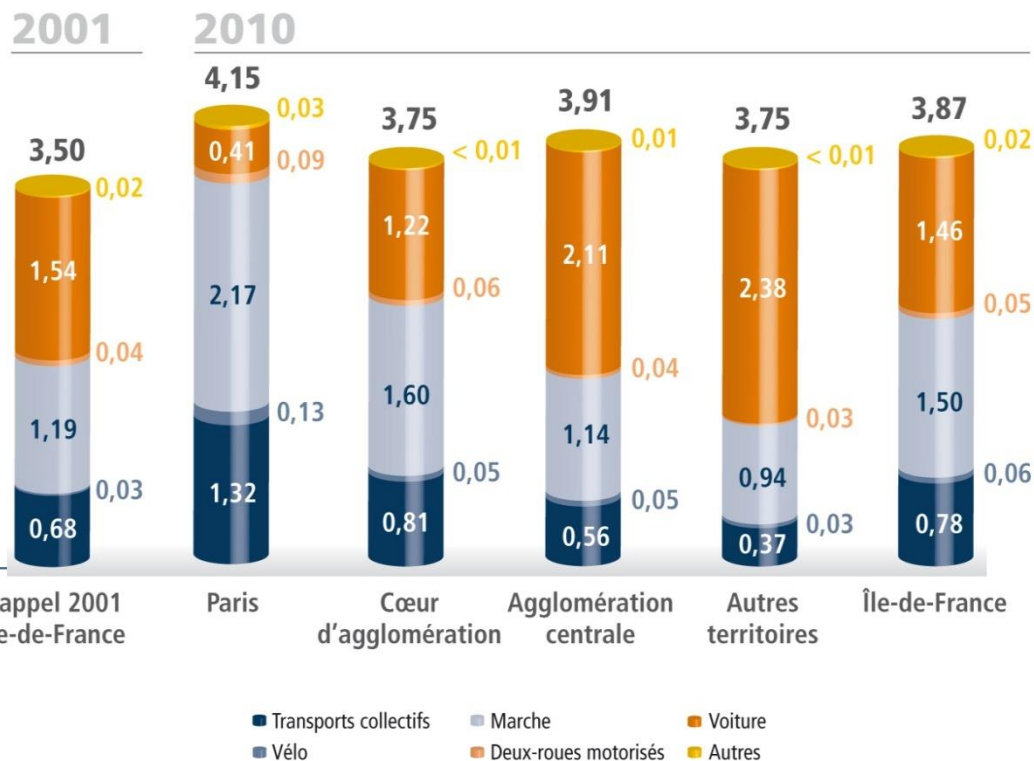
Un **prix des carburants** plus élevé

Une **croissance de 7% d'ici à 2020** liée à la croissance des habitants et des emplois essentiellement dans le cœur d'agglomération et l'agglomération centrale

41 millions de déplacements par jour : poursuivre le développements des modes non polluants



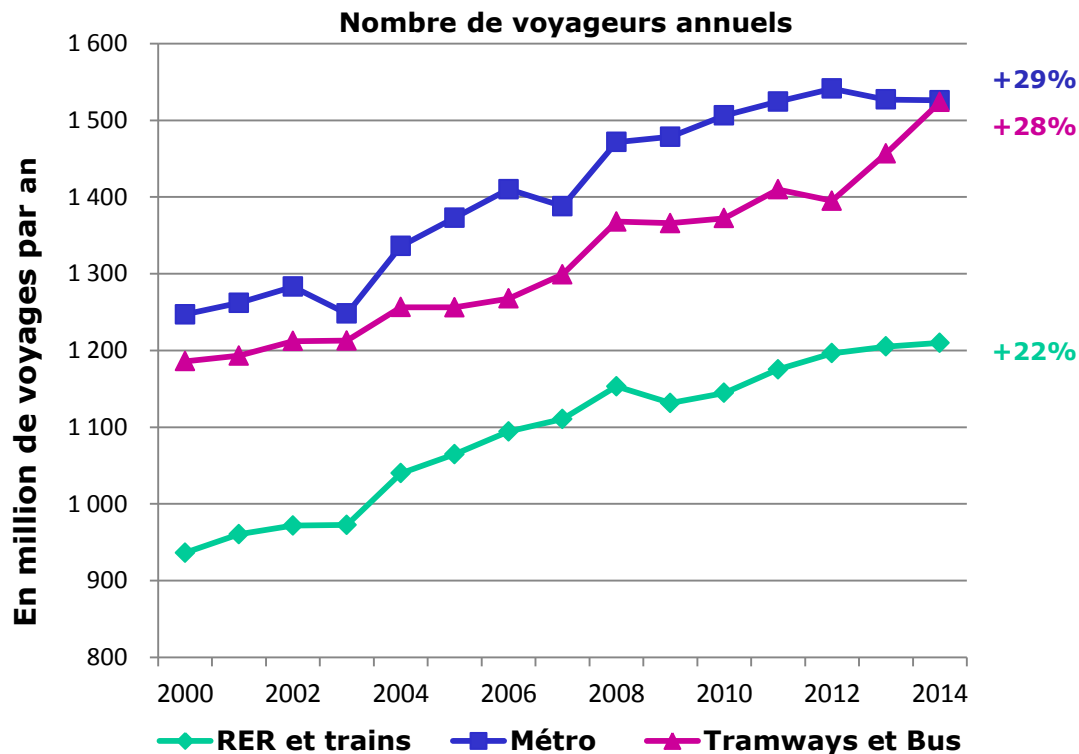
Nombre de déplacements par personne et par jour
selon le lieu de résidence



Une forte augmentation de la fréquentation des transports publics

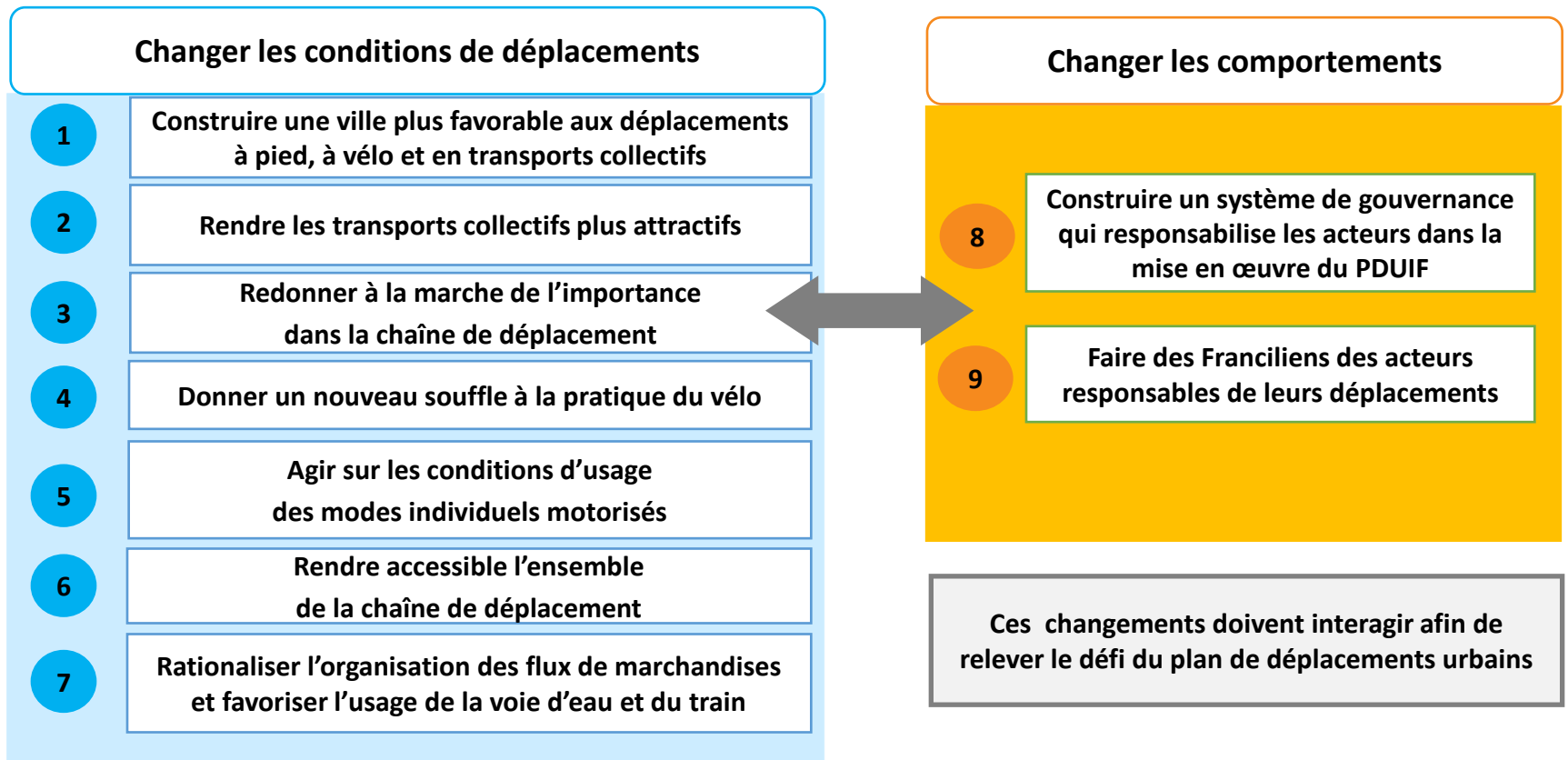
Une hausse particulièrement importante à Paris et dans la petite couronne

Des situations de saturation apparaissent dans le métro et le RER



Cela représente une évolution moyenne annuelle de 1,8% pour les métros, les bus et les tramways et de 1,5% pour les trains et RER

Le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France : les 9 défis



Ces 9 défis se traduisent par 34 actions précises, chiffrées avec un calendrier et un responsable

❑ Des objectifs ambitieux dans un contexte d'augmentation de la mobilité

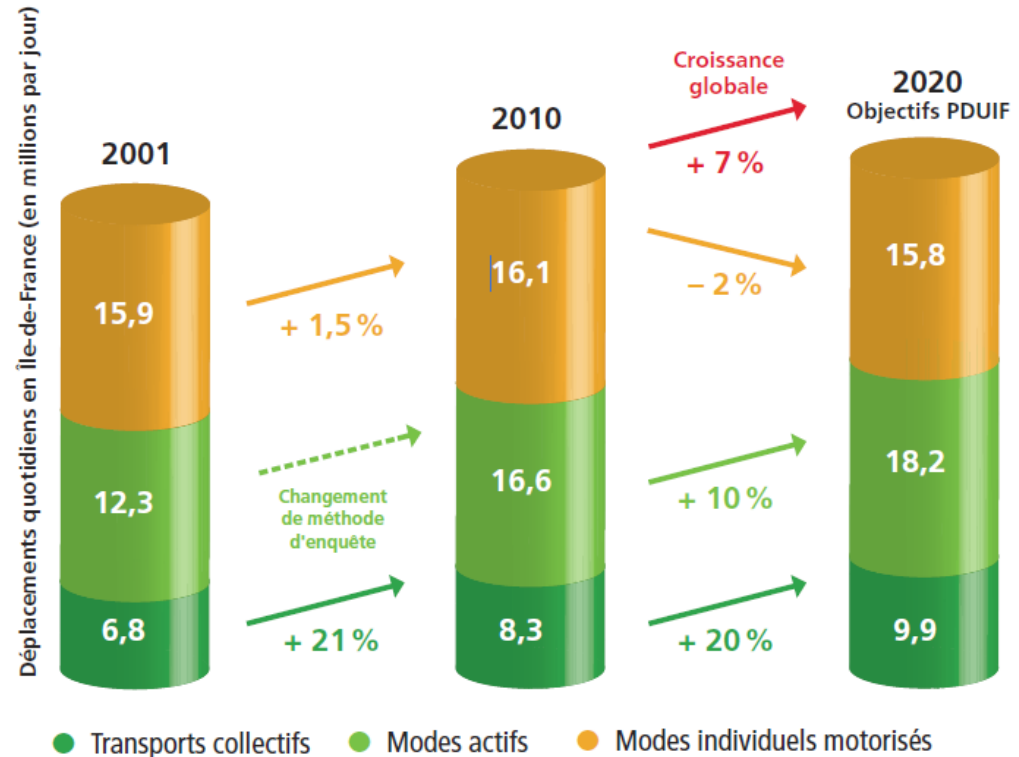
+ 7% en conséquence du développement urbain de la région (prévisions obtenues à partir du schéma directeur de l'urbanisme)

❑ Les actions inscrites au PDUIF permettent d'ici à 2020

- d'augmenter fortement l'usage des transports collectifs (+20 %) et des modes actifs (+10%)
- de diminuer le trafic routier (-2%) pour répondre aux objectifs environnementaux

❑ Les objectifs de mobilité ont été calculés afin d'atteindre une réduction de 20 % des émissions de GES liées aux transports d'ici 2020

Les objectifs du PDUIF à l'horizon 2020



Bilan à mi-parcours

Assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et la santé

- Les objectifs de mobilité sont atteignables

- La qualité de l'air reste problématique

- La sécurité routière ne s'améliore pas

Les actions qui avancent le moins

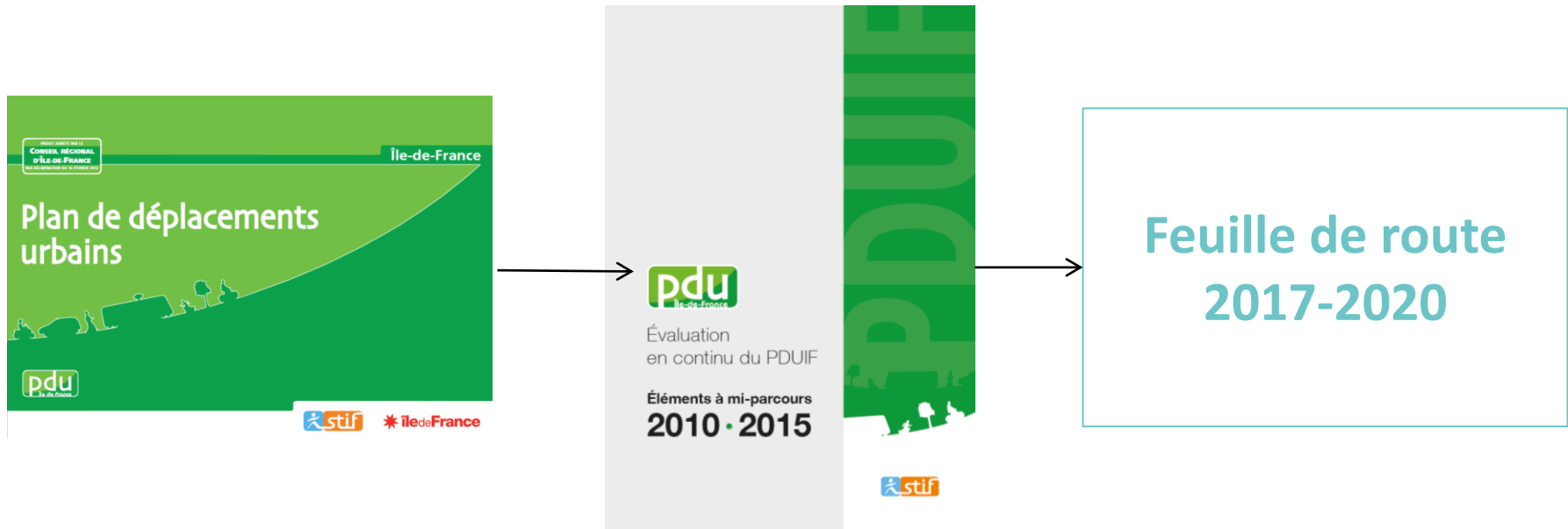
- La mise en accessibilité de la voirie

- La logistique et les livraisons

- Les infrastructures routières

- Le stationnement vélo

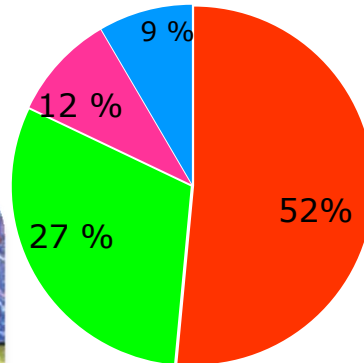
Un contexte budgétaire peu favorable



- Objectifs

- Renforcer les actions du PDUIF au vu du bilan à mi-parcours
- Intégrer les nouvelles politiques régionales STIF et Région
- Préparer l'avenir

Augmentation de l'offre de transports : près de 1 Md€ de 2005 à 2017



■ Bus

■ Train et RER

■ Métro

■ Tram et TCSP



Budget 2017, une meilleure offre de service

100 millions d'€ d'offre nouvelle

Développement
de 25 lignes de bus
express régionales



Plus de bus

en particulier la nuit

- + de lignes
- + de fréquence



Mise en service du **Tram 11** EXPRESS
Épinay-sur-Seine → Le Bourget

Augmentation de l'offre

sur les lignes de train

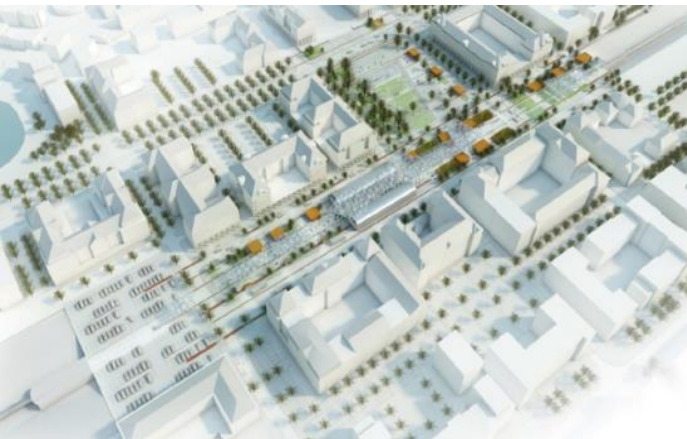
une meilleure desserte

- + de fréquence



Tous vos transports en
île de France

- **Près de 450 gares aux niveaux de trafics très différents, avec deux gestionnaires : SNCF/RFF (390 gares) et RATP (65 gares)**
- **Une intermodalité forte avec les réseaux de bus exploités par plusieurs transporteurs, avec un aménagement des accès voirie conçu historiquement pour la voiture**
- **Une dynamique d'évolution des territoires importante : développement urbain autour des gares, nouveaux maillages des réseaux (trams, prolongements métro, Grand Paris...), croissance du trafic soutenue (+3% / an en moyenne)**



Intermodalité

Faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, améliorer les conditions d'intermodalité

Faciliter la validation et lutter contre la fraude



Amélioration de l'accès aux gares et stations

Parcs à vélo près des stations -

VELIGO



Schéma directeur des Parcs Relais



Schéma directeur des gares routières bus





Communes, EPCI

Tous les pôles d'échanges seront équipés de dispositifs de stationnement vélo

Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public dans les zones U et AU des PLU et dans un rayon de 800 m autour des gares

Territoire	Paris	Cœur d'agglomération	Agglomération centrale	Autres agglomérations
Nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo	1 place sur 30	1 place sur 40	1 place sur 50	Selon les caractéristiques locales

Schéma directeur de l'information voyageurs

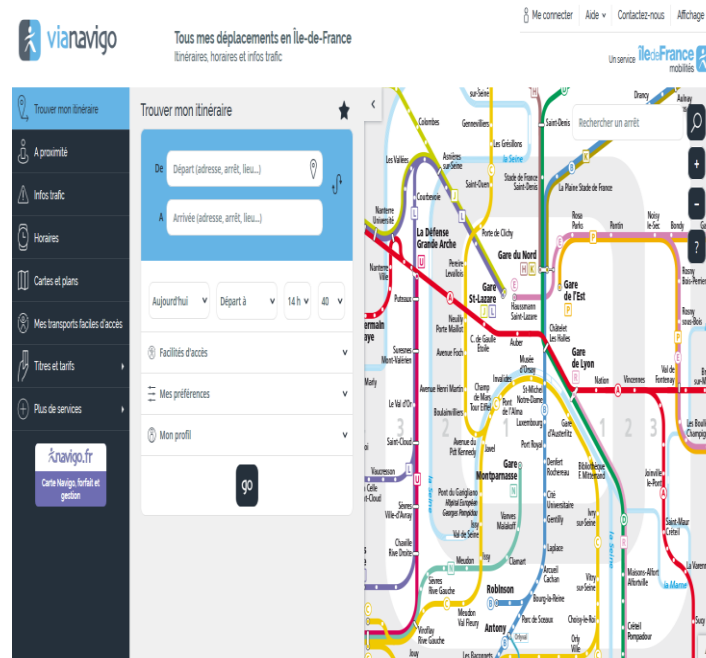
➤ Système d'information en temps réel :

- toutes les stations de métro et de tramway
- 6 740 Bus et interurbains
- 7 150 points d'arrêt bus
- dans les gares



➤ Un site et une application pour préparer ses déplacements

VIANAVIGO



Un schéma directeur de l'accessibilité de 1,5 Mds €



info**mobi**.com
Service d'information sur l'accessibilité des transports en Île-de-France

- Voyageurs en fauteuil**
 - Plan du réseau accessible
 - Opes et stations accessibles
 - Agréments
- Voyageurs non-voyants ou malvoyants**
 - Plans à lecture améliorée
 - Transports publics accessibles
 - Transport spécialisé PAM
- Voyageurs sourds ou malentendants**
 - Transports publics accessibles
 - Transport spécialisé PAM
- Voyageurs déficients intellectuels**
 - Préparer votre déplacement
 - Posez vos questions

Plus d'informations sur vos transports

09 70 81 83 85
8^e CHASSE TOUZE, 911, 91100 Evry
www.infomobi.com

Posez vos questions par e-mail





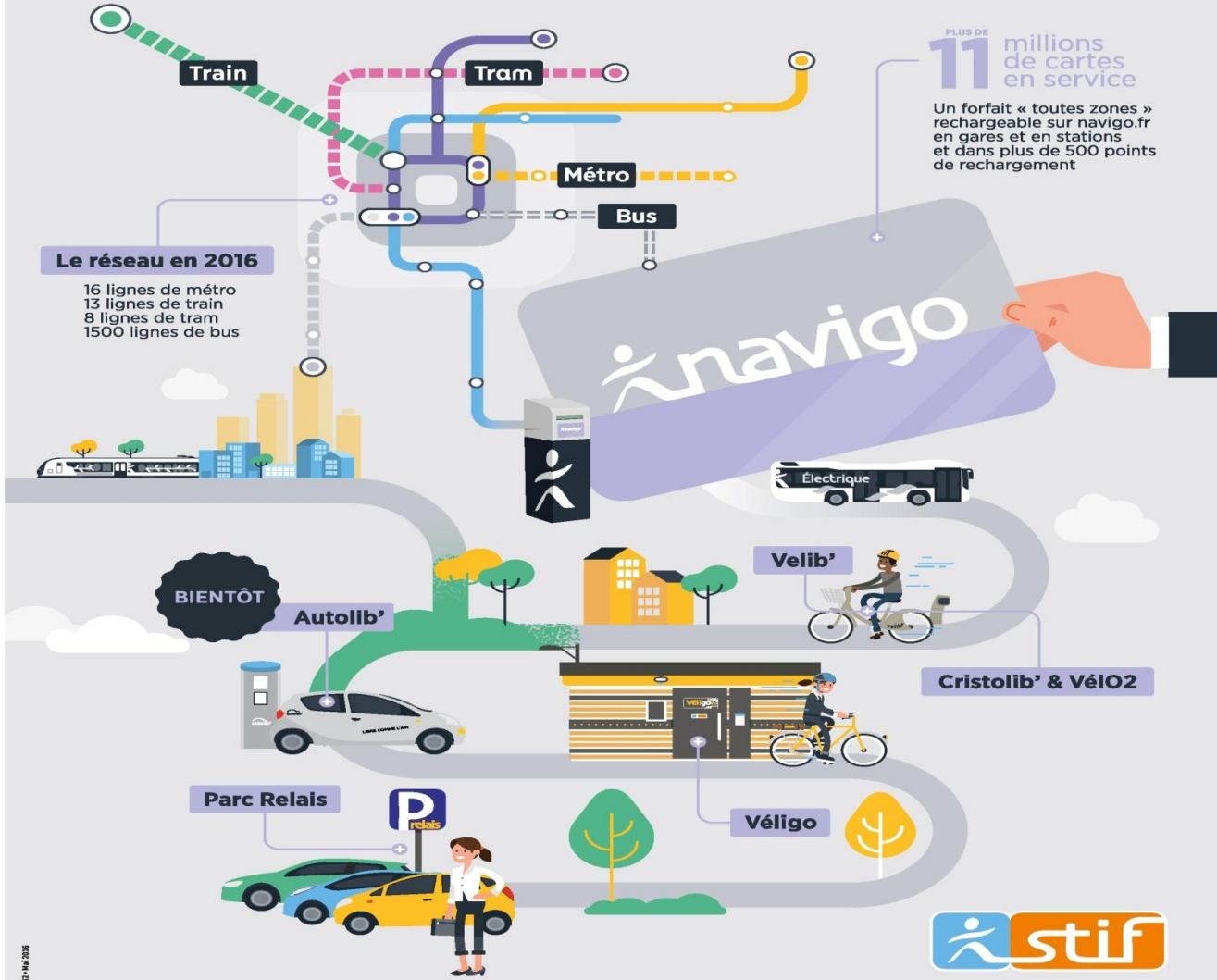
une carte unique pour se déplacer
sur le réseau de transports en Île-de-France
et accéder à de nombreux services.

PLUS DE
11 millions
de cartes
en service

Un forfait « toutes zones »
rechargeable sur navigo.fr
en gares et en stations
et dans plus de 500 points
de rechargement

Le réseau en 2016

16 lignes de métro
13 lignes de train
8 lignes de tram
1500 lignes de bus



BIENTÔT

Autolib'

Velib'

Cristolib' & Vélo2

Parc Relais



Véligo



Tous vos transports en
Île de France

FORFAITS/ABONNEMENTS : 80 % des voyages et 68 % des recettes

- **Navigo** : semaine/mois/annuel - pour tous
2 millions d'utilisateurs/semaine
- **Imagine'R** : annuel - pour les élèves et étudiants –
810 000 utilisateurs – la moitié du prix du forfait Navigo
- **Améthyste** : annuel – personnes âgées (+ 65 ans) ou handicapées à faibles revenus
- **Réduction Solidarité Transport** : réduction de 75 % pour les personnes à faibles revenus (RMI/RSA, API, ASS bénéficiaires CMU (avec prise en compte du RSA) – 330 000 bénéficiaires
- **Forfait Gratuité Transport** : gratuité pour les personnes à très faibles revenus 280 000 bénéficiaires



Réduction du nombre de zones tarifaires de 8 à 5 zones entre 2007 et 2011 puis dézonage du pass Navigo pendant les week-end, les petites vacances et de mi-juillet à mi-août

Pass Navigo toutes zones à tarif unique depuis le 1^{er} septembre 2015

BILLETS ET FORFAITS OCCASIONNELS : 20 % des voyages et 32 % des recettes

- **Ticket t+** : valable dans les métros, bus et tramways et RER dans Paris
Plus de 450 millions d'unités vendues/an
- **Billets Origine / Destinations** : valable dans le RER et le train
140 millions d'unités vendues/an
- **Forfait Mobilis** : pass pour 1 jour
5,3 millions d'unités vendues/an
- **Forfait Paris Visite** : pass touristique de 1 à 5 jours
2,6 millions d'unités par an



De nouveaux services pour une Smart




2018 - 2020

POST-PAIEMENT 
facture le forfait le plus avantageux
selon les voyages effectués dans le mois



Fin 2016

**Nouveaux services
Navigo en ligne**

-  Renouvellement ou suspension du forfait
-  Attestation pour remboursement employeur
-  Modification des coordonnées bancaires



2021




**Porte-monnaie Transport
pour les voyageurs occasionnels
chargé sur la carte Navigo**

**Acceptation d'une carte bancaire NFC
sur tous les valideurs Franciliens**

2018 - 2020


sur smartphone NFC
avec Vianavigo



-  Achat du forfait Navigo sans se rendre à un guichet
-  Validation sans contact (NFC) du titre de transport directement sur smartphone
-  Rechargement de la carte Navigo à partir du smartphone



Île-de-France Mobilités poursuit sa politique ambitieuse de modernisation et de développement du réseau après une longue période de sous-investissement :

- Un plan d'accélération de renouvellement du matériel roulant lancé en 2016 pour un montant de **10 Mds €**, soit un peu plus de **700 nouvelles et rénovées d'ici 2021** et **1200 rames nouvelles ou rénovées d'ici 2025**
- Mais aussi une augmentation des investissements pour améliorer la qualité de service : **400 M€ déjà financés depuis 2006** et **près de 1,7 Mds € à réaliser d'ici 2025**



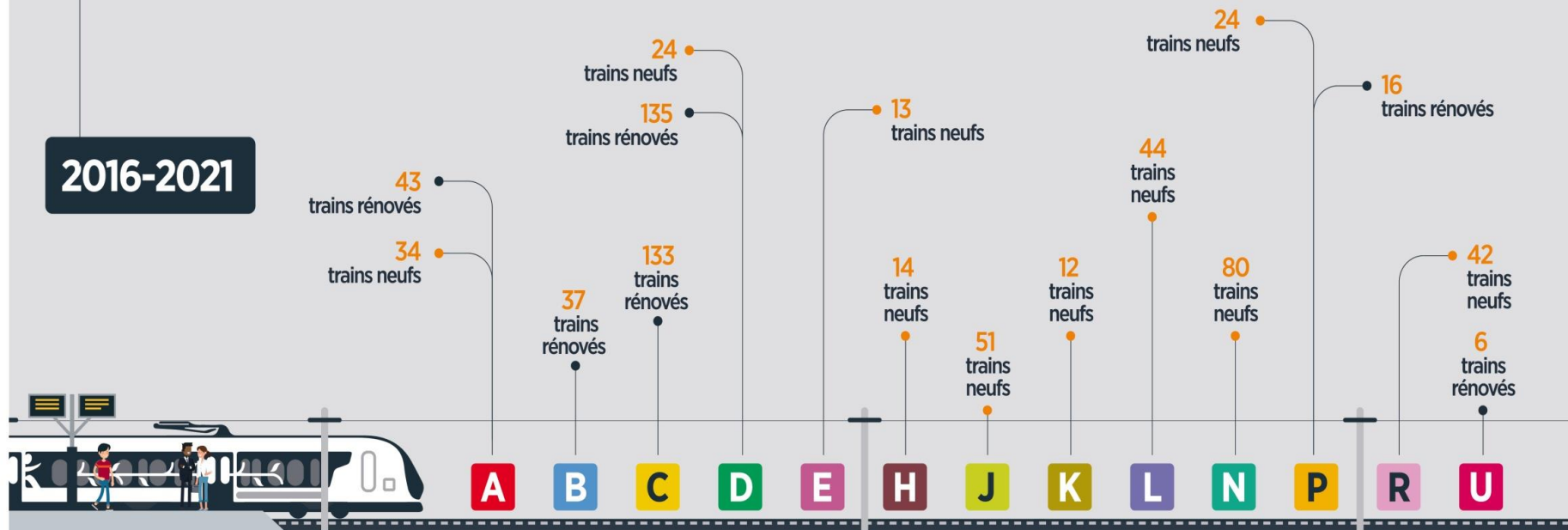
EN 1 AN...



Un programme d'investissements sans précédent pour le renouvellement des trains en Île-de-France

+ de 700 rames neuves ou renouvelées

2016-2021



Et aussi, entre 2016 et 2021, des métros et des trams sont renouvelés

100%

des rames de Métro neuves sur les lignes 1 2 5 et 9

et des rames de Tram neuves sur les lignes 3b 5 9 10 et 11



Tous vos transports en
île de France

Développement de bus non polluants

- À partir de 2014 : achat de bus hybrides et développement des bus au GNV
- 2016, expérimentation de bus électriques
- Horizon 2020-2025/2029 : déploiement des bus électriques et au gaz
- Renouvellement progressif d'une flotte de 9 400 bus



Vers une flotte de bus « verte »

Le bus en marche vers la transition énergétique en Île-de-France

La transition énergétique s'opère progressivement par :

- Le renouvellement des bus les plus polluants par des bus plus respectueux de l'environnement.
- Des expérimentations comme celle du bus 100% électrique sur la ligne 341.



Diesel



Hybride

Les bus hybrides utilisent deux types de moteurs : l'un thermique, l'autre électrique pour une utilisation plus optimale du carburant.



GNV

Le Gaz Naturel pour Véhicule est le carburant alternatif non-dérivé du diesel qui est le plus répandu pour la propulsion des bus.



100 % électrique

Il possède sa propre réserve d'énergie sous forme de batteries embarquées.

Biogaz

Le biogaz correspond au méthane produit à partir de la biomasse. C'est une énergie 100% renouvelable issue de déchets fermentescibles.

Demain

Objectif PDUIF*

- 20% de gaz à effet de serre en 2022

Pour des transports toujours plus propres et des villes plus respectueuses de l'environnement.

Train Tram Métro Bus

* Plan de déplacements urbains Île-de-France.

Aujourd'hui

9000 bus dont **970** véhicules propres
1500 lignes
3,5 M de déplacements en bus par jour

Le bus : un mode de transport souple et adaptable, présent partout en Île-de-France !



...développer de nouvelles compétences

...créer de nouvelles infrastructures (SMR)



...renforcer l'attractivité du bus



silencieux

une ville plus apaisée

respectueux de l'environnement



EN 1 AN...



L'innovation dans les transports au service des voyageurs

Le STIF

mobilise toutes les énergies pour explorer de nouvelles solutions et imaginer les transports de demain



Développer Smart navigo et ses services en ligne

2016



Nouveau site Navigo.fr pour faciliter la gestion de sa carte (commander sa carte Navigo, 1^{ère} souscription au forfait annuel, attestation, etc.)

2018-2021

Depuis son smartphone :

- renouveler ou suspendre son forfait Navigo annuel
- télécharger son forfait
- valider son ticket et forfait



Ouvrir l'accès aux données pour faciliter l'innovation

Consolider, qualifier et mettre à disposition les données de + de 100 acteurs des transports pour favoriser leur exploitation et les initiatives de la société civile



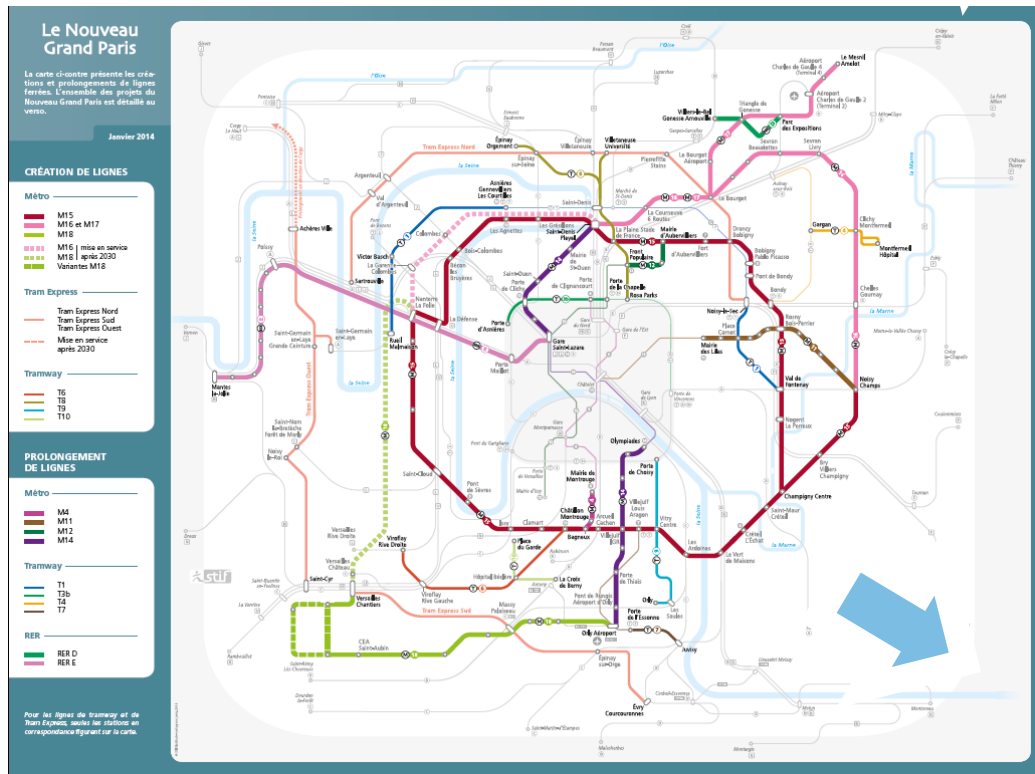
Concevoir et expérimenter les transports du futur

Le câble : un téléphérique urbain accessible à tous
Les bus propres circulant à l'électricité, au GNV, à l'hydrogène, ...
De nouveaux véhicules autonomes fonctionnant sans conducteur



Tous vos transports en
île de France

Le Grand Paris



Le CPER pour développer et moderniser le réseau existant :

- Une soixantaine de projets pour lesquels Ile-de-France Mobilités pilote les études, définit la nature des services et organise la concertation en coordination avec l'Etat la Région / les Départements / les communes.
- 15.5 M€ d'ici 2030 (RER E à l'Ouest, extension des lignes 4, 11, 12 et 14, tram-trains, trams, T Zen, etc.)

Le Grand Paris Express:

- Un métro automatique autour de Paris (extension de la ligne 14 et des futures lignes 15, 16, 17 et 18)
- 200 km de lignes and 69 nouvelles stations d'ici 2030
- Le coût objectif est de 22,6 Mds €
- La Société du Grand Paris (SGP) est maître d'ouvrage

Modernisation et développement du réseau :

le GRAND PARIS

Qui fait quoi ?

Ile-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de pleine exercice. Il veille à la cohérence des investissements en Ile-de-France.

Ile-de-France Mobilités est pilote pour étudier les projets du Plan de Mobilisation, organiser la concertation et choisir l'opérateur pour l'exploitation. Il est maître d'ouvrage pour de nombreux projets et peut déléguer celle-ci.

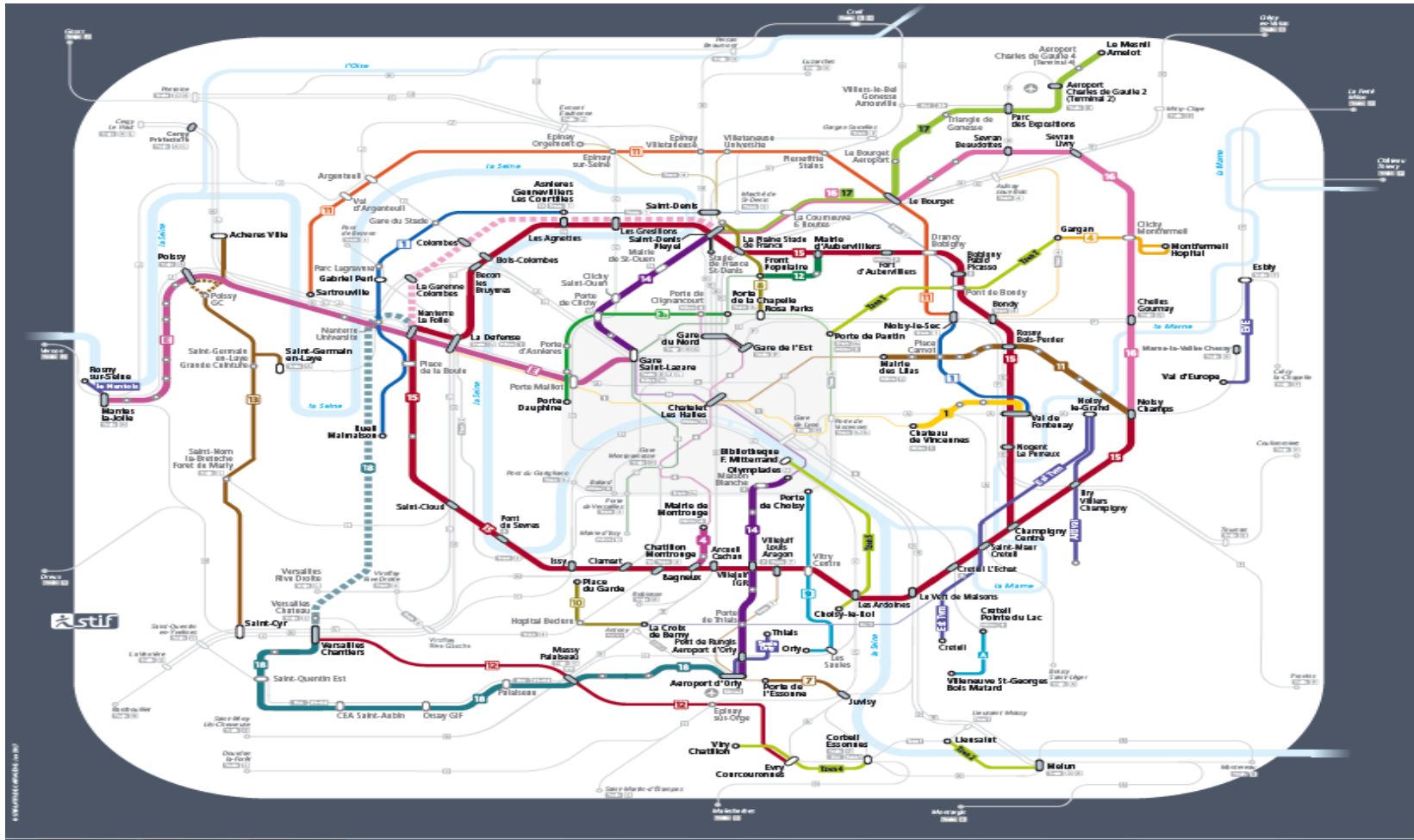
Les entreprises publiques (RATP, SNCF, RFF) et les collectivités territoriales peuvent aussi être maître d'ouvrage et avoir la charge de la construction.

La Société du Grand Paris (créée en 2010) devient un opérateur d'Etat de droit commun, maître d'ouvrage en charge de la réalisation du « Grand Paris Express ». Ile-de-France Mobilités doit approuver le projet du Grand Paris Express à ses différentes étapes. Il choisira l'opérateur des lignes du Grand Paris Express.

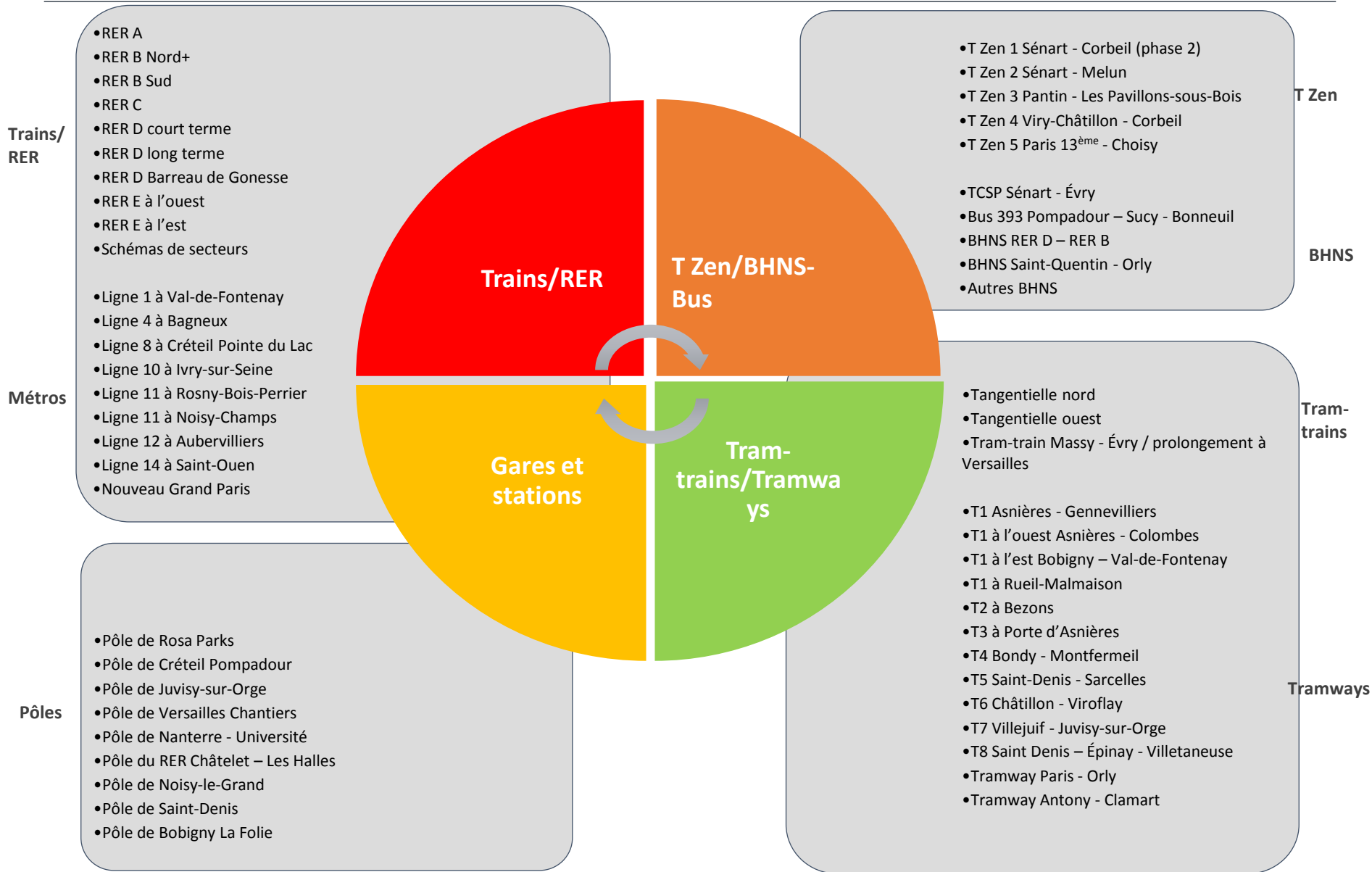
Le Grand Paris : le CPER pour développer et moderniser le réseau existant

Une soixantaine de projets pour lesquels Île de France Mobilités pilote les études, définit la nature du service et organise les concertations en coordination avec l'Etat, les Départements et les Communes.

Le Contrat de plan Etat – Région 2015-2020 : 7,6 Mds € pour la mobilité multimodale et les grands projets d'infrastructure (dont Région 3 Mds, Etat 1,4 Md, SGP 1,4 Md et Collectivités locales 1,4 Md)

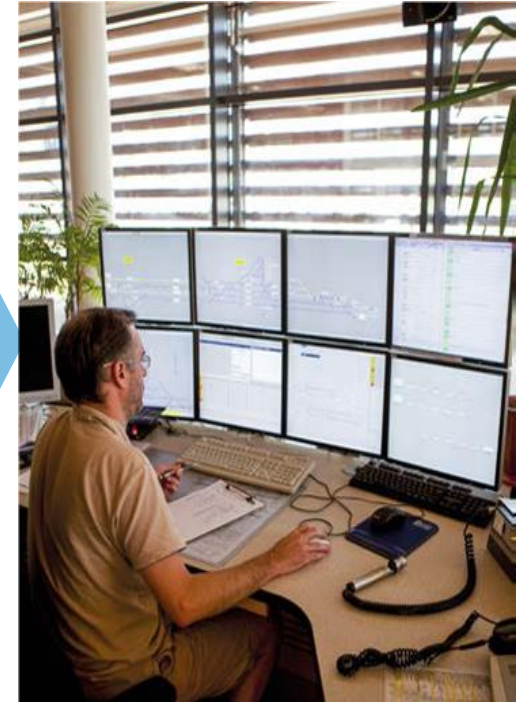
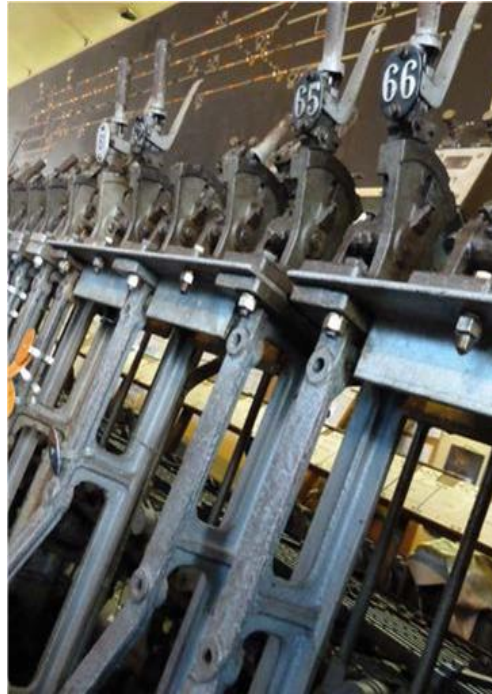


CPER: les opérations



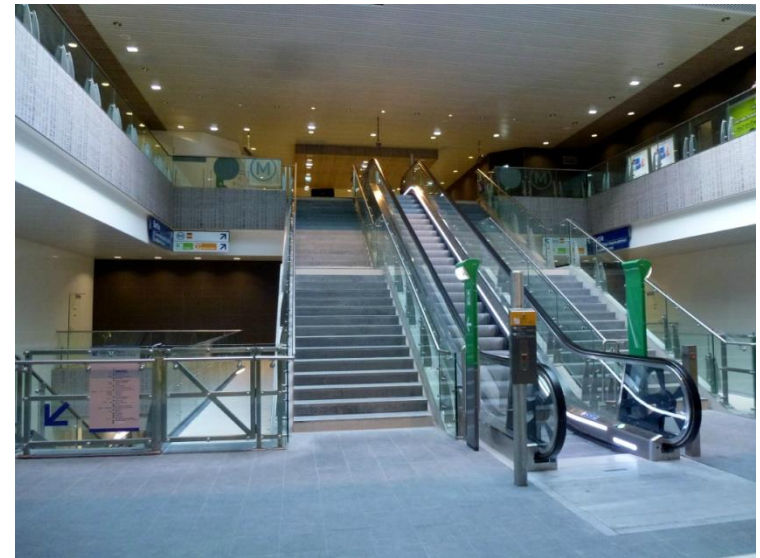
Les trains/RER :

- RER B nord+ (2013)



Les prolongements de métro :

- Ligne 8 à Créteil Pointe du Lac (2011)
- Ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (2012)
- Ligne 4 à Mairie de Montrouge (2013)



Les tramways :

- T1 Asnières - Gennevilliers (2012)
- T2 à Bezons (2012)
- T2 à Porte de Versailles (2009)
- T3 à Porte de la Chapelle (2012)
- T5 Saint-Denis - Garges - Sarcelles (2013)
- T7 phase 1 Villejuif – Athis-Mons (2013)
- T6 phase Chatillon-Montrouge – Vélizy (2016)
- T8 St Denis – Epinay Villetaneuse (2014)
- T11 Express – Le Bourget – Epinay (2017)



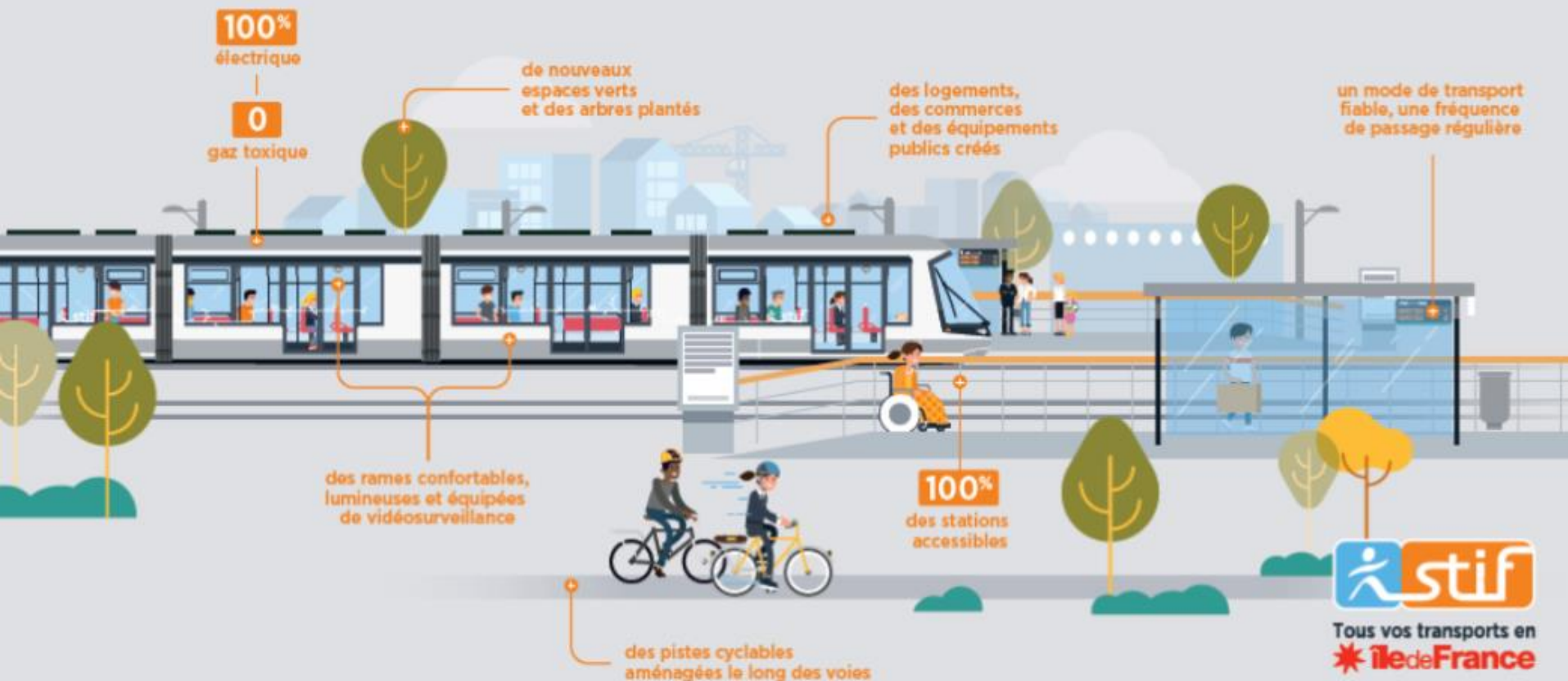
Le réseau de transports publics en Ile-de-France



en 2016
105 km 8 lignes
de lignes en service

en 2022
246 km 13 lignes pour connecter les territoires
de lignes

1	2	3a	3b	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	----	----	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----



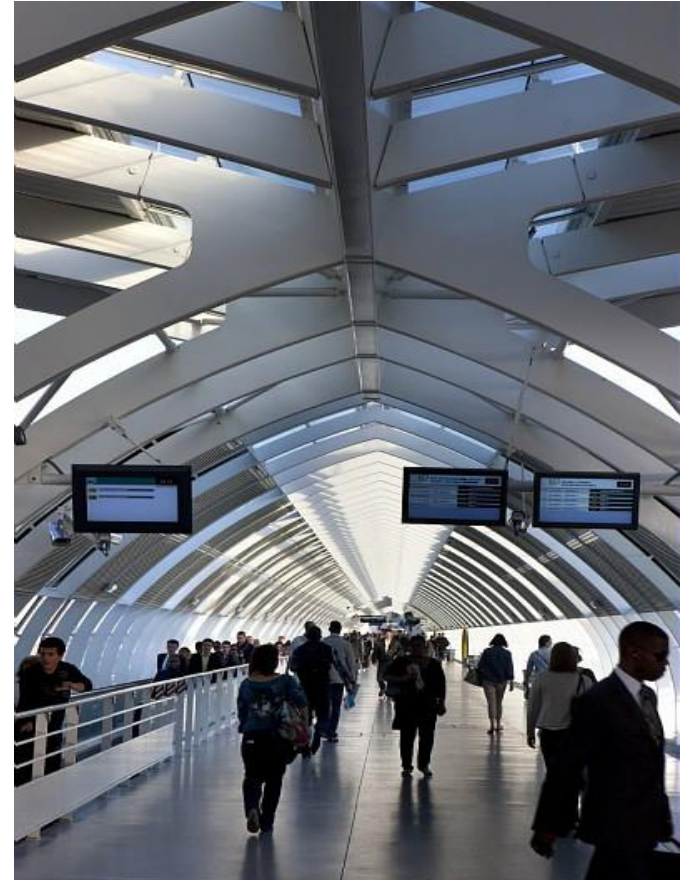
Les bus en site propre et T Zen :

- Bus 393 Pompadour – Sucy - Bonneuil (2011)
- T Zen 1 Sénart – Corbeil (2011)
- TCSP Massy - Saclay - ligne 91-06 (2016)



Les Gares et Stations :

- Pôle de Massy (2012)
- Pôle de Noisy-le-Grand (2013)
- Pôle de Nanterre Université (2015)



Quelques projets notables en cours :

- **Les trains/RER** : EOLE à l'ouest, RER B sud, RER A
- **Les prolongements de métro** : Ligne 4 à Bagneux, ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers
- **Les tramways** : T4 Bondy-Montfermeil, T7 phase 2, Tangentielle Nord phase 1, Tangentielle Ouest
- **Les bus en site propre et T Zen** : TCSP Massy-Saclay (en chantier MES fin 2015), Est TVM, Senia-Orly
- **Les Gares et Stations** : Pôle de Châtelet-Les Halles, Nanterre-Université, Versailles -Chantiers



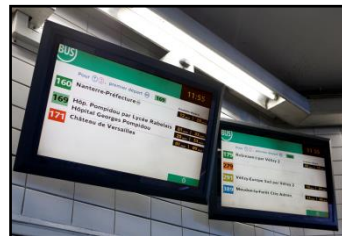
Des espaces voyageurs bien dimensionnés...



- **Pilotage par Île-de-France Mobilités** du travail de convergence SNCF, RATP, DRIEA et SGP des flux des futures gares

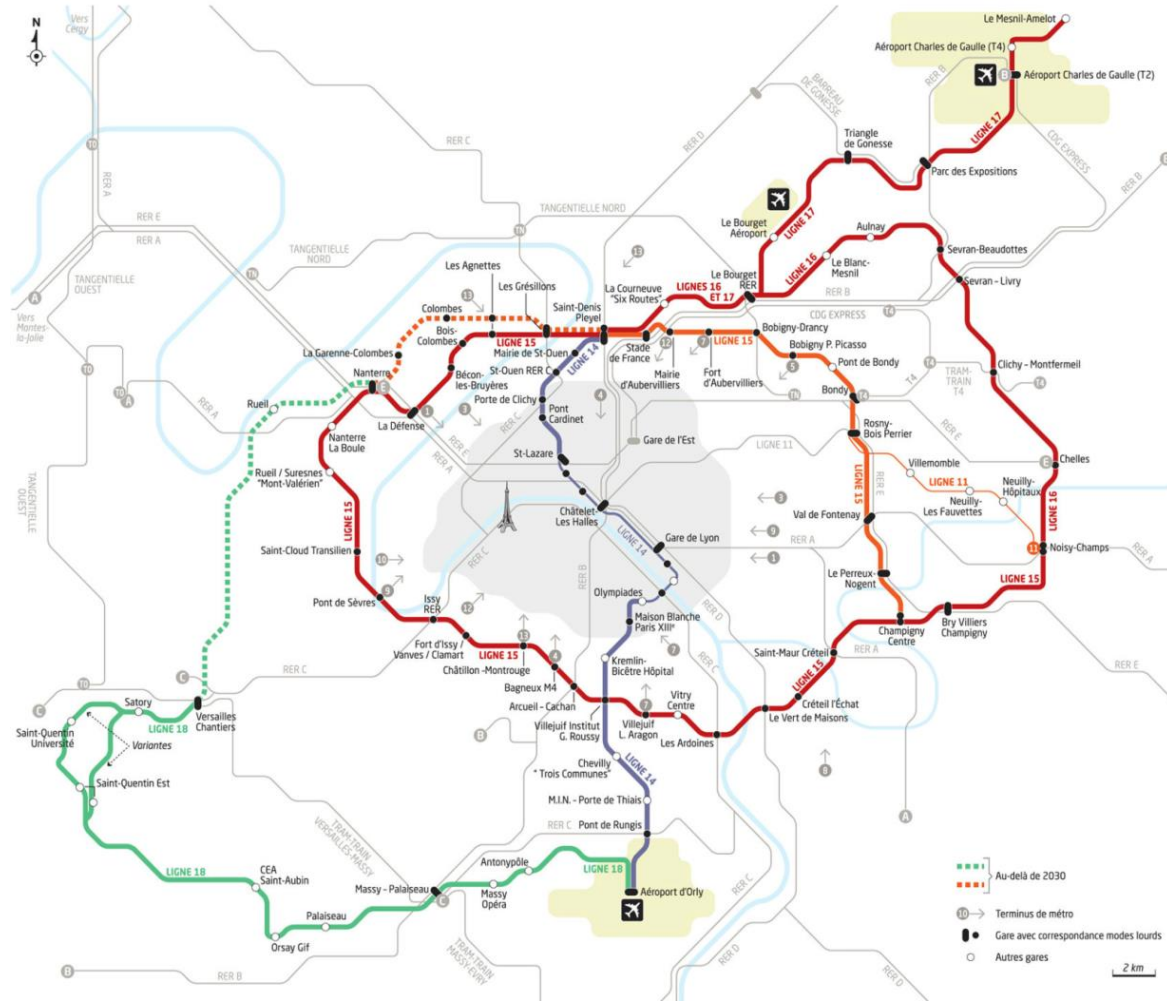
...et confortables

- Accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Disposant d'une information voyageurs et d'une billettique harmonisées avec le réseau



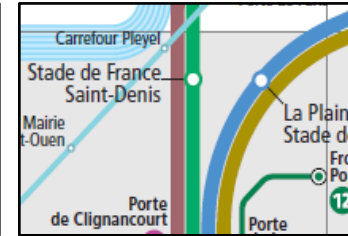
Le Grand Paris : le GRAND PARIS EXPRESS

- Le réseau GPE intégré au réseau Ile-de-France (connexions au réseau existant et intermodalité)
- Ile-de-France Mobilités est maître d'ouvrage du réseau GPE, L14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen
- Ile-de-France Mobilités finance le matériel roulant
- Ile-de-France Mobilités désignera le(s) futur(s) exploitant(s)

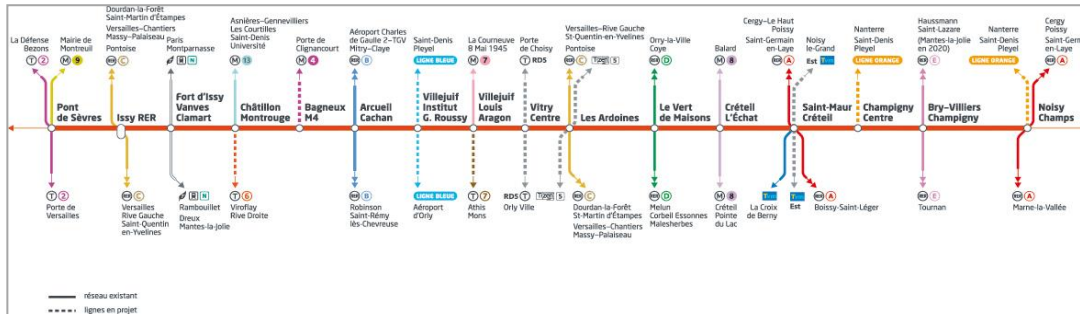


Ile-de-France Mobilités veille à des connexions optimales

Un maillage efficace du réseau :



- Avec des correspondances performantes, sécurisées et confortables (objectif d'arrêt d'un maximum de trains)



15 des 16 gares de la Ligne 15 sud en correspondance



- Les gares, lieux d'échanges et d'intermodalité



Île-de-France Mobilités finance le matériel roulant

- SGP préfinance le matériel roulant
- Île-de-France Mobilités définit les caractéristiques fonctionnelles et finance le matériel roulant



Île-de-France Mobilités désignera le(s) futur(s) exploitant(s)

- Les infrastructures réalisées par la SGP sont confiées par la loi à la RATP, Gestionnaire d'Infrastructures
- Île-de-France Mobilités désignera le(s) futur(s) exploitant(s) dans le cadre d'une procédure de délégation de service public

Ile-de-France Mobilités veille à des connexions optimales

Des espaces voyageurs bien dimensionnés...

- Pilotage par Ile-de-France mobilités du travail de convergence SNCF, RFF, RATP, DRIEA et SGP des flux des futures gares



...et confortables

- Accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Disposant d'une information voyageurs et d'une billettique harmonisées avec le réseau



Méthodologie mise en place

Un emboîtement d'échelles

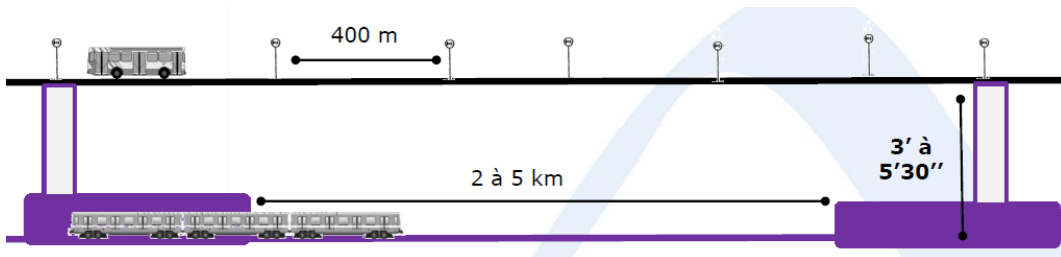
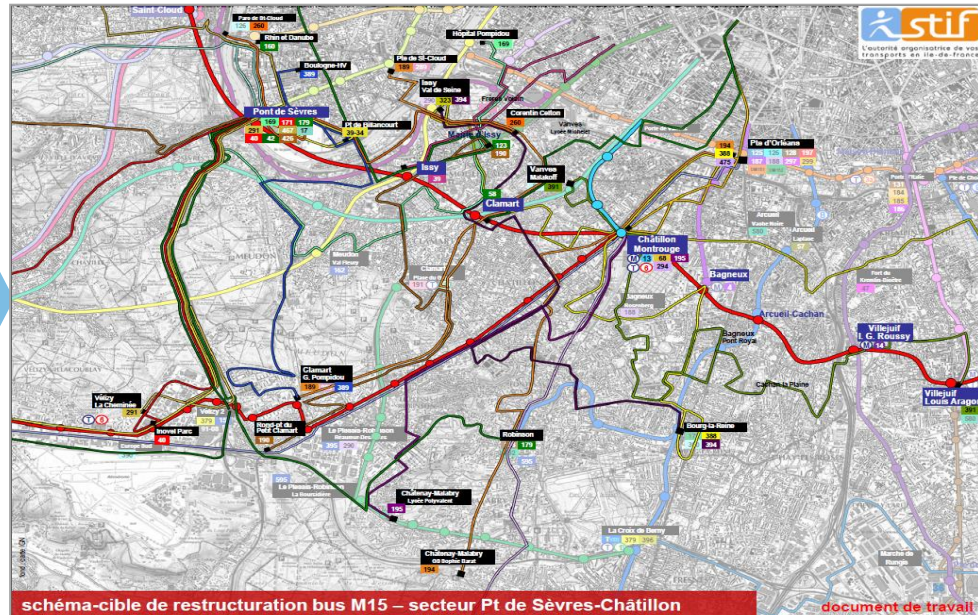
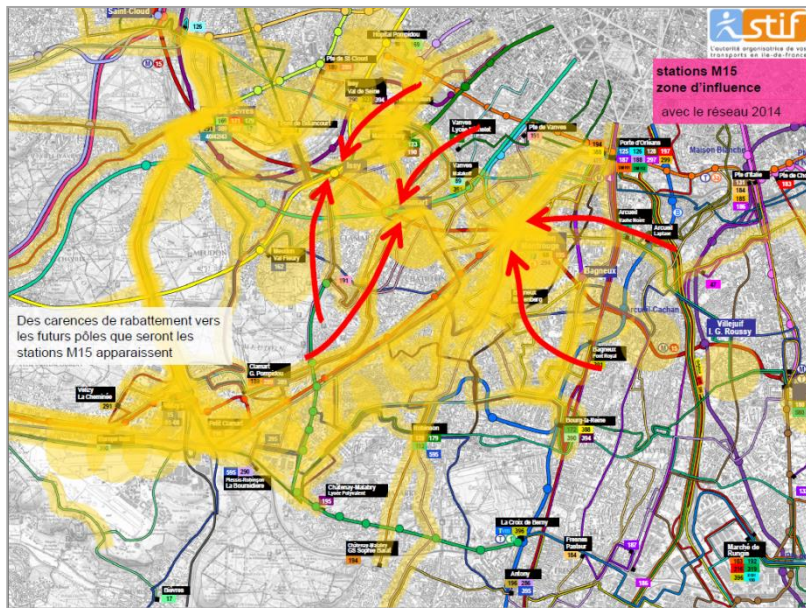
- Objectif de prise en compte de toutes les problématiques de déplacements en lien avec l'arrivée de la gare.
- Un souci de cohérence dans les aménagements qui seront proposés
- La participation de tous les acteurs



Méthodologie mise en place

Une restructuration du réseau bus engagée par Ile-de-France Mobilités en lien avec les collectivités locales :

- Étendre la zone d'attractivité des gares



Méthodologie mise en place

Une conception d'un pôle d'échanges autour des gares du Grand Paris Express :

- Organiser la connexion des modes de transports autour des gares.
- engager une étude de pôle pilotée par une collectivité, associant l'ensemble des acteurs (Ile-de-France Mobilités, SGP, Etat, RIF, Opérateurs, EPA, Collectivités, ...) pour organiser les travaux à venir

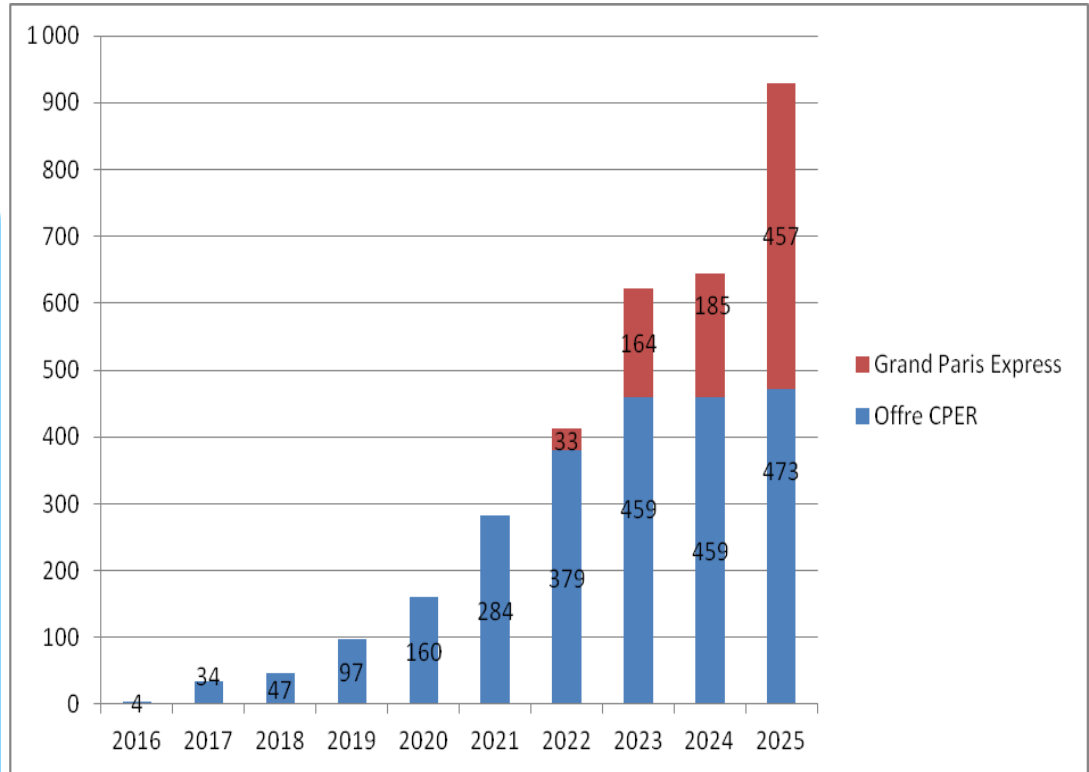


L'équation financière

Pour le fonctionnement

➤ **des coûts d'exploitation de 9,5 Mds € en 2016** (contribution publiques 19,8 %, Versement Transport 37,6 %, recettes tarifaires 39,8 %)

➤ **des coûts prévisionnels d'exploitation en augmentation de plus de 1 Md € en 2025** au regard du développement des réseaux et de l'offre (y compris Grand Paris Express)



Pour mémoire :

- 1 point de hausse tarifaire représente 35 M€ au-delà de l'indexation des contrats (env. 2,5%)
- 1 point de hausse des concours publics représente 11,8 M€
- 1 point de hausse du versement transport représente 31,9M€
- 1 point d'inflation sur les dépenses d'Île-de-France Mobilités à périmètre constant sur la période 2012-2020 se traduit par un coût annuel à financer de 425 M€ en 2020 (dont 315 M€ sur les seuls contrats RATP / SNCF)

Merci pour votre attention!



Ile-de-France Mobilités

41 rue de Châteaudun

75009 Paris

Tel. : 00 33 1 47 53 28 00

Fax : 00 33 1 47 05 11 05

Courriel : contact@stif.info

Site internet : www.stif.info