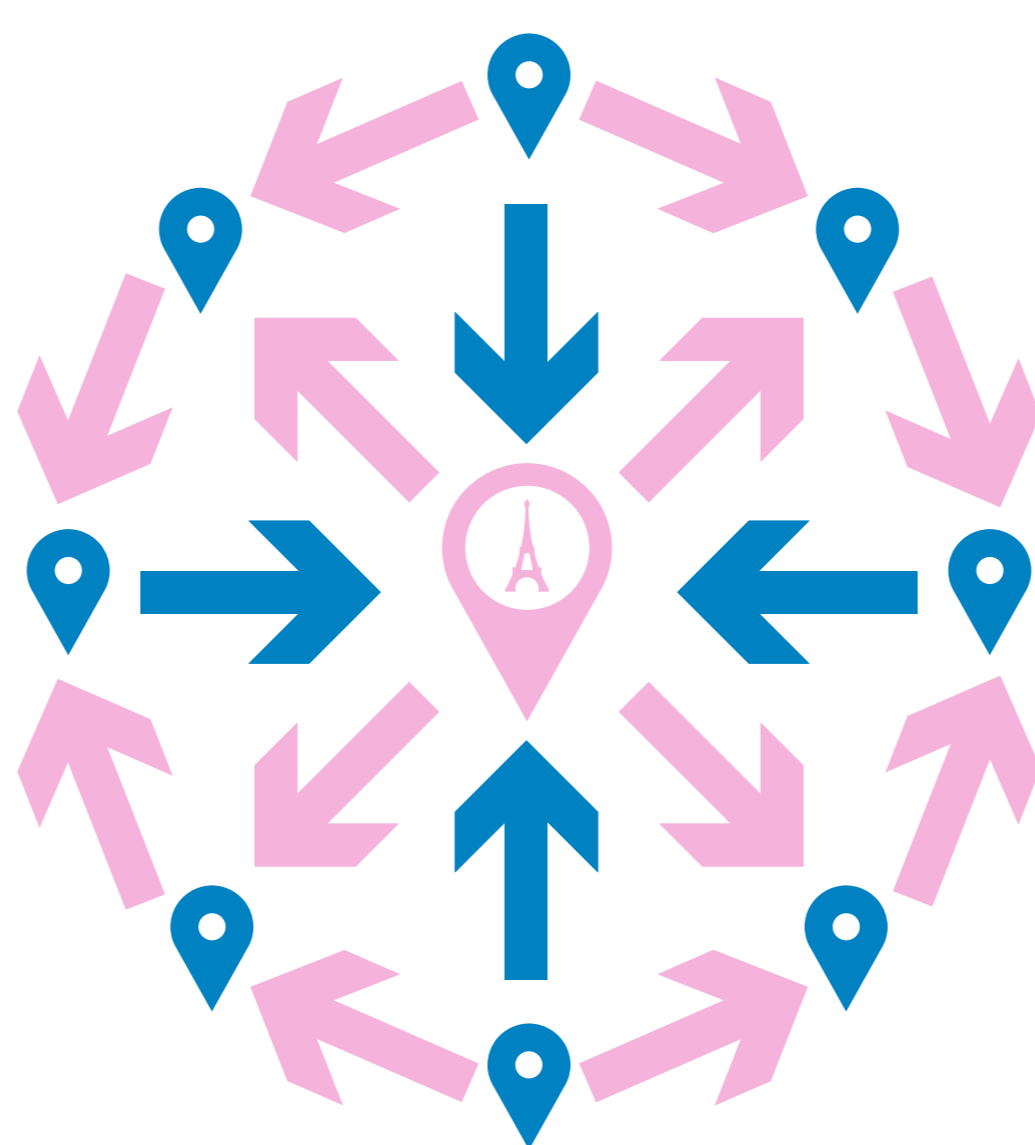


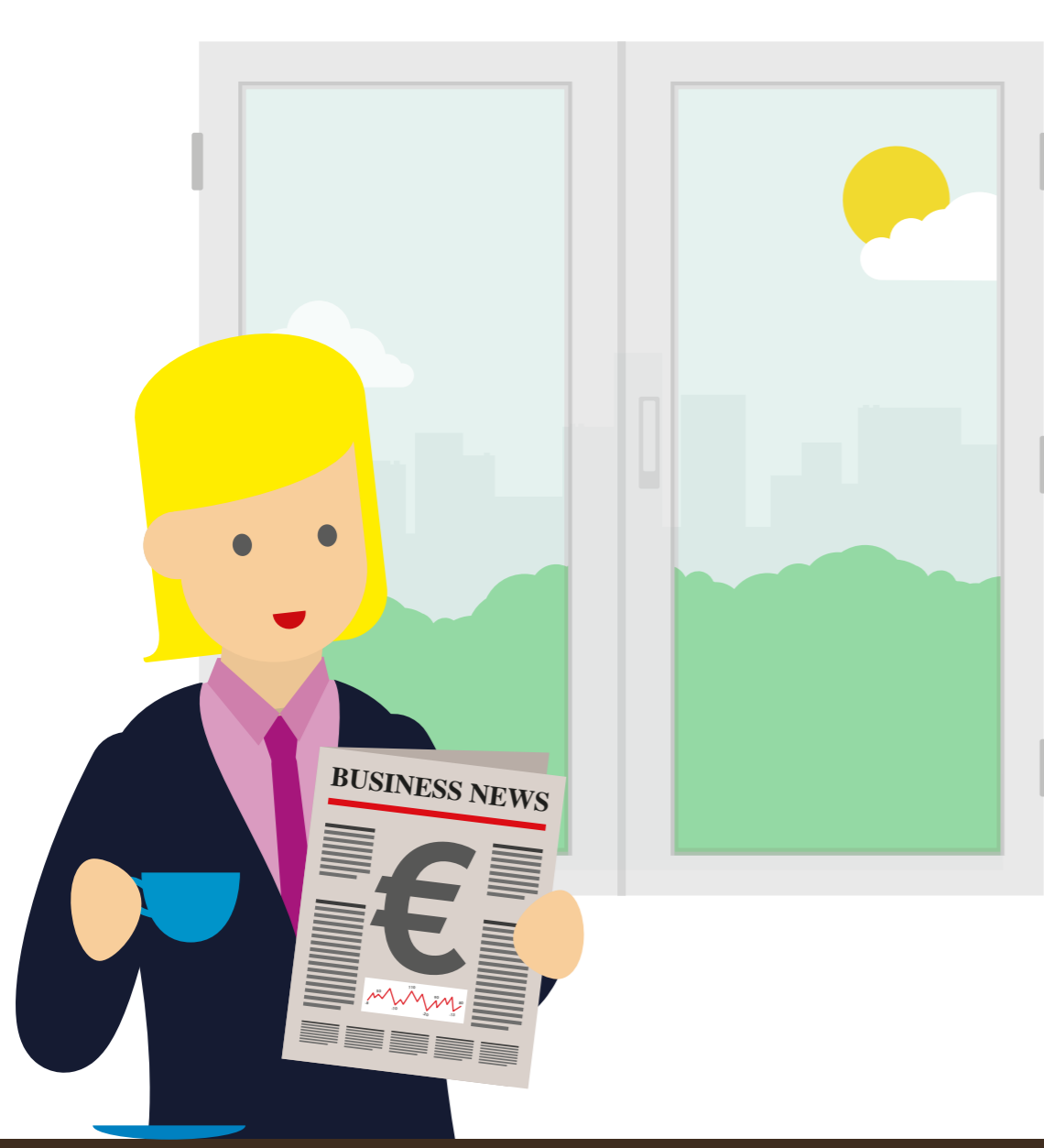
NOUVELLES MOBILITÉS, NOUVELLES GRILLES HORAIRES

LES MUTATIONS DE LA MOBILITÉ EN ÎLE-DE-FRANCE ET LEURS IMPACTS
SUR LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES PAR SNCF AU STIF



LES FRANCILIENS NE CONVERGENT PLUS TOUS VERS PARIS POUR TRAVAILLER

L'offre de trains doit être souvent renforcée dans le sens de la « contre-pointe », à l'exemple du RER D entre Paris et la Plaine Saint-Denis en 2013 (+50% de trains à l'heure de pointe).



LES FRANCILIENS HABITENT DE PLUS EN PLUS LOIN

Les trains desservant les pôles d'habitat éloignés doivent être plus nombreux. Par exemple, depuis 2008, le nombre quotidien de trains reliant Melun à Paris a augmenté de 63%.

LES ZONES D'HABITAT, D'EMPLOI, ET D'ÉTUDES SONT DE PLUS EN PLUS DISPERSÉES

La desserte des gares franciliennes et des pôles multimodaux doit sans cesse s'adapter. Ainsi, en 2016, la ligne L offrira désormais un train toute les 10 minutes entre des pôles importants de petite couronne et le quartier d'affaires de la Défense.



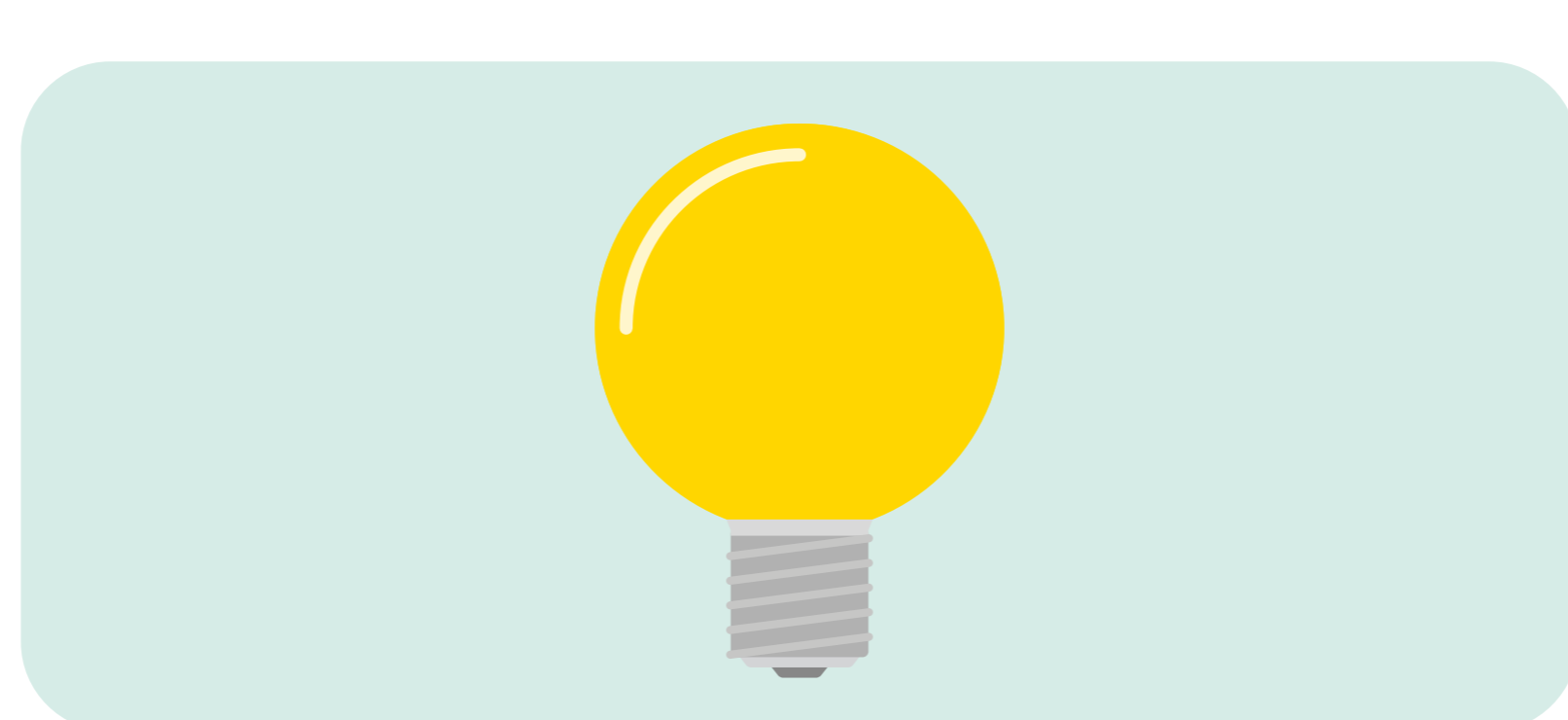
LES FLUX DE MONTÉE / DESCENTE SONT DE PLUS EN PLUS IMPORTANTS

Les temps de stationnement doivent être régulièrement ajustés à l'augmentation des flux. Cela fut le cas dernièrement sur le RER B Nord et sur le RER D, et cela sera le cas sur la ligne L et E en 2016.



LES HORAIRES DE SORTIE DU BUREAU SONT DE PLUS EN PLUS ÉTENDUS

Sur les lignes A, B, D ou P, les plages horaires à haute fréquence ont été élargies et/ou les capacités des trains augmentées. Cela sera fait prochainement sur la E, la L et la U.



LES VOYAGEURS ONT UN RÔLE À JOUER DANS LA DÉFINITION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Les propositions faites au STIF gagnent à être enrichies par la concertation avec les institutions publiques et les associations de voyageurs, comme l'a prouvé le succès de la co-construction des horaires des lignes L sud et U.