



**RECUEIL DES
ACTES ADMINISTRATIFS
D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES**

N°145-1

Conseil du mardi 12 juillet 2022

Date de publication : mercredi 13 juillet 2022

INFORMATIONS

Sont publiées au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités :

- les délibérations du conseil d'Île-de-France Mobilités également consultables sur le site internet d'Île-de-France Mobilités,
- les décisions du directeur général.

Les annexes aux délibérations et décisions non publiées au présent recueil sont consultables au siège d'Île-de-France Mobilités.

Le présent recueil est publié et consultable sur le site internet d'Île-de-France Mobilités :
<http://www.iledefrance-mobilites.fr/>

SOMMAIRE

	Page s
Instances, Fonctionnement	
Délibération n° 20220712-109 : Installation du Comité des partenaires de la mobilité	7
Délibération n° 20220712-110 : Modification du tableau des effectifs	9
Délibération n° 20220712-111 : Ouverture de postes à des contractuels et prise en charge des passes Navigo	13
Délibération n° 20220712-112 : Avancements de grade - Détermination des taux de promotion promus/promouvables	16
Budget, Tarification	
Délibération n° 20220712-113 : Avenant aux conventions relatives à la délivrance, à la distribution et au financement des forfaits Améthyste	18
Délibération n° 20220712-114 : Conventions tripartites entre Île-de-France Mobilités, la RATP, Verdibus et la Caisse des Dépôts et Consignations dans le cadre du changement de débiteur	20
Contrats	
Délibération n° 20220712-115 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le nord du département de Seine-Saint-Denis	22
Délibération n° 20220712-116 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	24
Délibération n° 20220712-117 : Adhésion à la centrale d'achat du Réseau des Acheteurs Hospitaliers (RESAH)	26
Offre de transport et transition énergétique	
Délibération n° 20220712-118 : Avenants aux CT3 pour le renfort de lignes de bus et autres avenants liés à la prise d'effet des nouveaux contrats	28
Délibération n° 20220712-119 : Avenant 2 - DSP 18 réseau du Grand Melun	32
Délibération n° 20220712-120 : Avenant 5 DSP22 - tramway T9 et lignes de bus du réseau "bord de l'eau"	33
Délibération n° 20220712-121 : Avenant 3 DSP 35 - Secteur Ouest de la communauté urbaine GPSEO et CCPIF	34
Délibération n° 20220712-122 : Approbation d'une convention partenariale et d'avenants à conventions partenariales	35
Délibération n° 20220712-123 : Avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 3 Réseau GOELYS (003-006-014)	37
Délibération n° 20220712-124 : Avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 3 Réseau IU Rambouillet	39
Délibération n° 20220712-125 : Avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 3 Réseau ETAMPOIS (003-080-068)	41
Délibération n° 20220712-126 : Convention d'achat CATP Autobus standards hydrogène	43

Délibération n° 20220712-127 : Convention de financement 2024 relative à l'acquisition du matériel roulant BUS RATP	45
Délibération n° 20220712-128 : Transports Scolaires et Adaptés Règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires	47
Délibération n° 20220712-129 : Val Parisis	49
Délibération n° 20220712-130 : Ville de Mouroux	51

Qualité de service et billettique

Délibération n° 20220712-131 : Avancée du Schéma Directeur des Eco-Stations Bus	53
Délibération n° 20220712-132 : Déploiement de Parkings Vélos Île-de-France Mobilités par la RATP dans 7 gares	55
Délibération n° 20220712-133 : Avenant N°1 à la Convention d'association entre Île-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris portant sur les modalités d'acquisition des équipements et systèmes billettiques en gare en interface avec le SI Services	57
Délibération n° 20220712-134 : Accessibilité : convention de financement 2022 relative à la poursuite des engagements des financeurs prévus dans la convention cadre	59
Délibération n° 20220712-135 : Régularisation de subventions	61

Investissements sur les matériels roulants et dans les gares

Délibération n° 20220712-136 : Avenant n°1 à la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la RATP relative à l'acquisition de 35 rames de métro "MP14 - 8 VOITURES" pour la ligne 14	63
Délibération n° 20220712-137 : Schémas directeurs des RER A et RER B - Approbation des études d'avant-projet SAE+ présentées par la RATP	65
Délibération n° 20220712-138 : Déclaration de projet sur le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun	67
Délibération n° 20220712-139 : Convention de financement relative aux études d'avant-projet (AVP) du pôle de Mantes-la-Jolie	72
Délibération n° 20220712-140 : Pôle Gare de Val de Fontenay - Avant-projet RATP - Bâtiment voyageurs Sud-Est et PASO Nord-Sud	74
Délibération n° 20220712-141 : Avant-Projet pour la modernisation de l'Atelier de Maintenance Patrimoniale (AMP) de Fontenay-sous-Bois	77
Délibération n° 20220712-142 : Schéma de principe du Pôle Gare de Lyon	79

Projets d'infrastructures

Délibération n° 20220712-143 : Déclaration de projet du prolongement de la ligne 1 du métro	81
Délibération n° 20220712-144 : Interconnexions ferroviaires de la ligne 16 (Saint-Denis-Pleyel - Noisy-Champs) Avant-projet modificatif SNCF de l'interconnexion en Gare de Chelles-Gournay (Interconnexion RER E - ligne P - M16)	124
Délibération n° 20220712-145 : Ligne 18 Versailles - Chantiers - Aéroport d'Orly - Avant Projet modificatif du maître d'ouvrage SGP	127
Délibération n° 20220712-146 : Conventions de financement des études du nouveau système d'aide à l'exploitation de la ligne T1 et des études pour l'amélioration des capacités d'exploitation de la ligne T2	160

Délibération n° 20220712-147 : Convention de financement relative aux surcoûts engendrés par le projet T3 Ouest sur le projet EOLE	162
Délibération n° 20220712-148 : Troisième convention de financement relative aux travaux de prolongement du tramway T3b à la Porte Dauphine	164
Délibération n° 20220712-149 : Deuxième convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires du Tram 12 express entre Massy et Evry-Courcouronnes	166
Délibération n° 20220712-150 : Altival : Approbation de l'Avant-projet Convention de financement relative aux études PRO TCSP ALTIVAL, acquisitions foncières et travaux anticipés Ouvrage Nord (94) Convention de financement relative aux études PRO TCSP EST-TVM dans le cadre d'Altival - Section Mont d'Est (93-94)	169
Délibération n° 20220712-151 : BHNS du Grand Roissy - dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP)	172
Délibération n° 20220712-152 : Schéma de Principe - Désaturation Ligne P Nord : Électrification de l'axe Trilport - La Ferté-Milon	174
Délibération n° 20220712-153 : Ligne R - convention de financement des études d'adaptation des infrastructures permettant la reprise par Île de France Mobilités de dessertes assurées par la Région Bourgogne - Franche-Comté	176

Marchés

Délibération n° 20220712-154 : Marché 2021-096 PAM Francilien	178
Délibération n° 20220712-155 : Marché 2013-137 - Avenant 4 - T9 - Maîtrise d'œuvre générale système de transport et aménagement urbain	180



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-109

INSTALLATION DU COMITÉ DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L1215-2, 1231-5, L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le rapport n° 20220712-109 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : décide la création du comité des partenaires de la mobilité (CPM), organe consultatif placé auprès du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;

ARTICLE 2 : fixe la composition du comité des partenaires de la mobilité comme suit :

- Collège des représentants des communes ou de leurs groupements, composé de 6 membres ;
- Collège des représentants d'employeurs et organismes consulaires, composé de 6 membres ;
- Collège des représentants d'associations d'usagers ou d'habitants, composé de 6 membres et éventuellement de 7 membres ;
- Collège des représentants des organisations syndicales, composé de 6 membres ;
- Collège des représentants des habitants, composé de 2 membres.

ARTICLE 3 : Le directeur général d'Île-de-France Mobilités, sur proposition des organismes représentés nommera les membres du comité. Pour chaque siège qui lui revient, chaque organisme devra présenter d'un candidat de chaque sexe. Les deux membres représentant les habitants seront tirés au sort après appel à candidature aux abonnés Navigo annuel et Navigo liberté.

ARTICLE 4 : décide que le mandat de membre du comité des partenaires de la mobilité est d'une durée de 3 ans renouvelable 1 fois à compter de sa première séance ;

ARTICLE 5 : décide que le comité des partenaires de la mobilité elira son président dans les conditions fixées dans son règlement intérieur ;

ARTICLE 6 : le comité des partenaires de la mobilité est consulté sur convocation de son président à minima avant :

- toute évolution substantielle de l'offre, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place ;
- toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification ;

Le comité des partenaires de la mobilité peut être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité portée par l'AOM, et sur tout projet de mobilité structurant.

Le comité fixera les autres modalités d'organisation et de fonctionnement dans son règlement intérieur.

ARTICLE 7 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-110

MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'avis du comité technique du 18 mai 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220712-110 ;

CONSIDERANT que les besoins du service nécessitent la création d'emplois permanents,

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Au titre des emplois permanents :

- il est transformé 2 postes de catégorie C du grade d'adjoint administratif principal de 2^{ème} classe en 2 postes de catégorie B du grade de rédacteur ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de technicien en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif principal de 2^{ème} classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de technicien principal de 2^{ème} classe en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal ;
- il est transformé 3 postes de catégorie A du grade d'ingénieur en 3 postes de catégorie A du grade d'attaché ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade de directeur territorial en 1 poste de

catégorie A du grade d'attaché ;

- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef hors classe en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur général ;
- il est créé 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur ;
- il est créé 14 postes de catégorie A, 10 postes du grade d'ingénieur territorial et 4 postes du grade d'attaché territorial.

ARTICLE 2 : Au titre des emplois non-permanents :

- il est créé 2 contrats de projet de catégorie A d'une durée maximale unitaire de 3 ans.

ARTICLE 3 : Le tableau des emplois est modifié conformément à l'annexe de la présente délibération.

ARTICLE 4 : Les crédits nécessaires à la rémunération et aux charges des agents recrutés en application de la présente délibération sont inscrits au budget.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

ANNEXE A LA DELIBERATION

Catégorie	Avantages en nature	Cadre d'emploi et grade	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus
Emplois fonctionnels (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- véhicule de fonction*, - téléphonie mobile et tablette, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Directeur général	1	1
		Directeur général adjoint	2	2
Agent comptable	- téléphonie mobile et tablette, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Nommé par arrêté du ministre du budget	1	1
Catégories A*** (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	-- téléphonie mobile et tablette pour les directeurs, - téléphonie mobile pour les chefs de département et leurs adjoints ainsi que pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Cadre supérieur du règlement de gestion	4	4
		Ingénieur général	1	1
		Ingénieur en chef hors classe	8	8
		Ingénieur en chef	11	8
		Administrateur général	0	0
		Administrateur hors classe	5	4
		Administrateur	3	4
		Cadre du règlement de gestion	10	10
		Ingénieur hors classe	1	1
		Ingénieur principal	55	50
		Ingénieur	99	67
		Attaché hors classe	3	3
		Directeur territorial <i>(grade en extinction)</i>	0	0
		Attaché principal	35	32
		Attaché	170	139
Catégorie B*** (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Agent de maîtrise du règlement de gestion	7	6
		Technicien principal de 1 ^{re} classe	0	1
		Technicien principal de 2 ^e classe	2	2
		Technicien	0	1
		Rédacteur principal de 1 ^{re} classe	14	13
		Rédacteur principal de 2 ^e classe	13	13
		Rédacteur	35	24

Catégorie C*** (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Agent d'exécution du règlement de gestion	4	4
		Agent de maîtrise principal	1	1
		Agent de maîtrise	0	0
		Adjoint technique principal 1^{re} classe	1	1
		Adjoint technique principal 2^e classe	0	0
		Adjoint technique	2	1
		Adjoint administratif principal 1^{re} classe	19	18
		Adjoint administratif principal 2^e classe	24	22
	Adjoint administratif	12	13	
TOTAL		544	456	

* y compris les dépenses normales de fonctionnement,

** l'action sociale intègre l'ensemble des dispositifs créés par les délibérations n° 2008/468 du 9 juillet 2008 modifiée et n° 2013/553 du 11 décembre 2013,

*** des véhicules de service sont à disposition des agents pour les besoins du service.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-111

OUVERTURE DE POSTES À DES CONTRACTUELS ET PRISE EN CHARGE DES PASSES NAVIGO

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, notamment son article 34 ;
- VU** le rapport n° 20220712-111 ;

ARTICLE 1 : A compter du 12 juillet 2022 les emplois suivants sont susceptibles d'être pourvus par un contractuel recruté dans les conditions de l'article 3-3 de la loi du 26 janvier 1984 - en l'absence de cadre d'emplois ou en raison de l'impossibilité de recruter un fonctionnaire sur le poste :

Nature des fonctions exercées par le contractuel	Catégorie hiérarchique	Grade correspondant au niveau de rémunération*
Chef de pôle exécution budgétaire (4538)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Directeur ferroviaire (609)	A+	Ingénieur en chef – Ingénieur en chef hors classe IM 404/ HEB Bis 3 Diplôme Niveau 7
Chargé de projet budgétaire (4946)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projet financement de projets et partenariats complexes (4947)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projets juridiques MEC	A	Attaché- Attaché principal

RATP (4945)		IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de production de contenu (4944)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé des contrats T4 & T11 (mutualisés T12/T13 en 2023) (4948)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Gestionnaire paie-carrière	B	Rédacteur- Rédacteur ppal 2è cl IM 343/534 Diplôme Niveau 4/5
Chargé de mission risques, audit et contrôle interne	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projet qualité process	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projets qualité de service (4939)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Responsable architecture (4941)	A	Ingénieur- Ingénieur principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Responsable SI métier (4942)	A	Ingénieur- Ingénieur principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de la modélisation (4943)	A	Ingénieur- Ingénieur principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Adjoint au chef de département	A	Ingénieur- Ingénieur principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de développement RH (4540)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projet interface GI	A	Ingénieur- Ingénieur principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7
Chargé des contrats L16 & L17	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ 821 Diplôme Niveau 7

* le niveau de rémunération comprend le traitement indiciaire et tous ses accessoires ainsi que le régime indemnitaire.

ARTICLE 2 : autorise la prise en charge financière du forfait Navigo annuel de chaque membre du Comité des partenaires de la mobilité pour la durée de son mandat à la condition que la collectivité, l'établissement ou l'association l'ayant désigné n'assure pas le remboursement de ses frais de transport. Toute demande de prise en charge doit être accompagnée d'une attestation sur l'honneur du demandeur précisant qu'il ne bénéficie d'aucun remboursement par ailleurs. Après validation de la demande, la prise en charge débute au plus tôt le premier du mois suivant la désignation comme membre du Comité des partenaires de la mobilité et prend fin le dernier jour du mois entier suivant la fin de son mandat.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-112

AVANCEMENTS DE GRADE - DÉTERMINATION DES TAUX DE PROMOTION PROMUS/PROMOUVABLES

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique ;
- VU** le décret n° 2016-200 du 26 février 2016 portant statut particulier du cadre d'emplois des ingénieurs en chef territoriaux ;
- VU** le décret n° 2016-201 du 26 février 2016 portant statut particulier du cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ;
- VU** le décret n° 2016-1798 du 20 décembre 2016 modifiant le décret n° 87-1099 du 30 décembre 1987 portant statut particulier du cadre d'emplois des attachés territoriaux ;
- VU** la délibération n° 2007/0968 du 12 décembre 2007 relative à la fixation des ratios d'avancement ;
- VU** le rapport n° 20220712-112 ;

CONSIDERANT qu'il appartient à l'assemblée délibérante de fixer le taux d'avancement à la classe exceptionnelle des ingénieurs généraux et à l'échelon spécial des attachés et des ingénieurs hors classe ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : fixe le taux d'avancement à la classe exceptionnelle des ingénieurs généraux et à l'échelon spécial des attachés et ingénieurs hors classe à 55 %.

ARTICLE 2 : Les crédits nécessaires à la rémunération et aux charges des agents inscrits au tableau d'avancement en application de la présente délibération sont inscrits au budget.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-113

AVENANT AUX CONVENTIONS RELATIVES À LA DÉLIVRANCE, À LA DISTRIBUTION ET AU FINANCEMENT DES FORFAITS AMÉTHYSTE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU** les statuts du G.I.E. COMUTITRES ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° 2011/29 du 9 février 2011, relative à la réforme des titres attribués par les départements aux personnes âgées et handicapées sous condition de ressources ;
- VU** la délibération du Syndicat des Transports d'Ile-de-France n° 2013/496 en date du 11 décembre 2013 fixant les prix de cession des forfaits Améthyste ;
- VU** la décision n° 2014-0173 en date du 24 mai 2014 approuvant les conditions générales d'utilisation des forfaits Améthyste sur la carte Navigo ;
- VU** la délibération n° 2015-231 en date du 8 juillet 2015 par laquelle le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a approuvé le dispositif de remboursement partiel aux départements des forfaits Améthyste délivrés à des bénéficiaires ayant un statut assimilé à celui d'ancien combattant ;
- VU** la délibération n° 2017-615 en date du 03 octobre 2017 par laquelle le Syndicat des Transports d'Ile-de-France a approuvé le renouvellement des conventions relatives à la délivrance, à la distribution et au financement des forfaits Améthyste ;
- VU** le rapport n° 20220712-113 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le modèle d'avenant aux conventions relatives à la délivrance, à la distribution et au financement des forfaits Améthyste, figurant en annexe.

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer les avenants élaborés sur le modèle figurant en annexe entre Île-de-France Mobilités avec respectivement :

- La Ville de Paris et le GIE Comutitres ;
- Le Département de Seine et Marne et le GIE Comutitres ;
- Le Département des Yvelines et le GIE Comutitres ;
- Le Département de l'Essonne et le GIE Comutitres ;
- Le Département des Hauts-de-Seine et le GIE Comutitres ;
- Le Département de Seine-Saint-Denis et le GIE Comutitres ;
- Le Département du Val-de-Marne et le GIE Comutitres ;
- Le Département du Val-d'Oise et le GIE Comutitres.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-114

CONVENTIONS TRIPARTITES ENTRE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, LA RATP, VERDIBUS ET LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS DANS LE CADRE DU CHANGEMENT DE DÉBITEUR

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération modifiée n°2016/302 du 13 juillet 2016 portant adoption de la délégation d'attribution du Conseil au directeur général telle que notamment modifiée par la délibération n°2021/297 du 9 décembre 2021 ;
- VU** la délibération n°20210414-081 relative au contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour la période 2021-2024 ;
- VU** la délibération n°2018/135 relative à l'adoption du plan d'actions pour le développement du réseau de bus et tramway en Île-de-France à l'horizon 2020 du 24 avril 2018 ;
- VU** la délibération n°20210211-026 relative à la convention de financement 2021-2023 relative à l'acquisition du matériel roulant BUS RATP du 11 décembre 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220712-114 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer :

- si la BEI accepte de relever, au-delà de 40 M€, le plafond de financement autorisé sur une même plateforme, au bénéfice de la RATP, avant la date butoir de signature :
 - Une convention tripartite entre Île-de-France Mobilités, la RATP et la Plateforme des Bus Propres Verdibus dont l'objet est de prévoir que le prêt contracté par la RATP auprès de la Plateforme des Bus Propres Verdibus pour un montant maximum de 27,7 M€ donnera lieu à novation par changement de débiteur à la date de mise en concurrence de la RATP soit le 1^{er} janvier 2025.

- si la BEI n'accepte pas de relever le plafond de financement au bénéfice de la RATP ou accepte mais au-delà de la date butoir de signature :
 - Une convention tripartite entre Île-de-France Mobilités, la RATP et la Plateforme des Bus Propres Verdibus dont l'objet est de prévoir que le prêt contracté par la RATP auprès de la Plateforme des Bus Propres Verdibus pour un montant de 17 M€ donnera lieu à novation par changement de débiteur à la date de mise en concurrence de la RATP soit le 1^{er} janvier 2025 ;
 - Une convention tripartite entre Île-de-France Mobilités, la RATP et la Banque des Territoires dont l'objet est de prévoir que le prêt contracté par la RATP auprès de la Caisse des dépôts et consignations pour un montant permettant d'atteindre le reliquat du montant de la subvention, soit 10,7 M€, donnera lieu à novation par changement de débiteur à la date de mise en concurrence de la RATP soit le 1^{er} janvier 2025.
En cas d'obtention de la dérogation auprès de la BEI, ce contrat serait transféré par la suite, à la Plateforme des Bus Propres Verdibus.

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer dès réception après la signature de la convention de crédit :

- L'annexe aux conventions de crédit comportant les numéros de cartes grises dès leur réception.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-115

DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE NORD DU DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2020/454 du Conseil d'Administration du 8 octobre 2020 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le nord du département de Seine-Saint-Denis ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 5 mai 2021 et du 18 novembre 2021 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20220712-115 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le choix de l'entreprise TRANSDEV SA en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le nord du département de Seine-Saint-Denis ;

ARTICLE 2 : approuve le contrat de délégation de service public, joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes et autorise le directeur général à le signer ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tous les actes nécessaires à l'exécution du contrat de délégation de service public ;

ARTICLE 4 : autorise le directeur général à indemniser les candidats perdants dans les termes fixés à l'article 3.6 du Règlement de la consultation, à hauteur de 100 000 euros chacun.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-116

DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SAINT-QUENTIN- EN-YVELINES

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2020/021 du Conseil d'Administration du 5 février 2020 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 24 juillet 2020 et 21 octobre 2021 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20220712-116 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le choix du groupement d'entreprises SAVAC PARTICIPATIONS / LACROIX PARTICIPATIONS ET SERVICES (LPS) en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ;

ARTICLE 2 : approuve le contrat de délégation de service public, joint à la présente délibération, ainsi que l'ensemble de ses annexes et autorise le directeur général à le signer ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tous les actes nécessaires à l'exécution du

contrat de délégation de service public ;

ARTICLE 4 : autorise le directeur général à indemniser les candidats perdants dans les termes fixés à l'article 3.6 du Règlement de la consultation, à hauteur de 100 000 euros chacun.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-117

ADHÉSION À LA CENTRALE D'ACHAT DU RÉSEAU DES ACHETEURS HOSPITALIERS (RESAH)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le rapport n° 20220712-117 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer le bulletin d'adhésion à la centrale d'achat du réseau des acheteurs hospitaliers. Il pourra en déléguer la signature ;

ARTICLE 2 : précise que l'adhésion est d'une durée d'un an à compter de l'acceptation de l'adhésion et est renouvelable tacitement ; autorise le paiement de la cotisation annuelle pour l'adhésion à la centrale d'achat des acheteurs hospitaliers ;

ARTICLE 3 : précise que cette adhésion est conclue sans montants minimum ni maximum d'achat ;

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-6212-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-118

**AVENANTS AUX CT3 POUR LE RENFORT DE LIGNES DE
BUS ET AUTRES AVENANTS LIÉS À LA PRISE D'EFFET DES
NOUVEAUX CONTRATS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le rapport n° 20220712-118 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve les avenants entre Île-de-France Mobilités et les entreprises privées titulaires d'un contrat de type 3 ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer lesdits avenants approuvés à l'article 1 et annexés à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5885-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22

ANNEXE A LA DELIBERATION – AVENANTS AUX CT3

Réseaux	Transporteurs	Avenants
002 – Vélizy	Kéolis Vélizy	Avenant n°9 au CT3
012 – Versailles Grand Parc	Savac	Avenant n°8 au CT3
012 – Versailles Grand Parc	Keolis Versailles Keolis Yvelines	Avenant n°10 au CT3
013 – Le Parisis	Cars Lacroix	Avenant n°8 au CT3
014 – Valbus Elargi	Cars Lacroix	Avenant n°8 au CT3
017 – Haute Vallée de Chevreuse	SAVAC	Avenant n°8 au CT3
018 – Résalys	Transdev Montesson Les Rabauts	Avenant n°5 au CT3
019 – Entre Seine et Forêts	Transdev Montesson Les Rabauts	Avenant n°9 au CT3
020 – Poissy Aval	CSO	Avenant n°9 au CT3
027 – Pays de l'Ourcq	Marne et Morin	Avenant n°6 au CT3
030 – Pays Fertois	Marne et Morin	Avenant n°7 au CT3
031 – Pays de Meaux	Keolis CIF	Avenant n°4 au CT3
031 – Pays de Meaux	Marne et Morin	Avenant n°6 au CT3
032 – Grand Morin	Marne et Morin	Avenant n°9 au CT3
034 – Marne et Seine	STRAV	Avenant n°8 au CT3
043 – Albatrans	Albatrans	Avenant n° 11
047 – Les Ulis-Massy-Saclay	Cars d'Orsay	Avenant n°11 au CT3
047 - Les Ulis-Massy-Saclay	Savac	Avenant n°5 au CT3
049 – Saint Quentin-en- Yvelines (78)	SQYBUS Les Cars Perrier	Avenant n°9 au CT3
051 – Express 1	Transdev Montesson Les Rabauts	Avenant n°5 au CT3
057 - Comète	Interval Transdev Vulaines Transdev Nemours	Avenant n°6 au CT3
060 – Seine Sénart Bus	Keolis Seine Sénart	Avenant n°10 au CT3
060 – Seine Sénart Bus	STRAV	Avenant n°6 au CT3
061 – Dourdannais	Ormont Transport	Avenant n°5 au CT3
061 – Dourdannais	CEAT	Avenant n°6 au CT3
061 – Dourdannais	Transdev Rambouillet	Avenant n°4 au CT3
062 – Aerial	Transdev Vulaines	Avenant n°8 au CT3
063 – Perthes	Transdev Saint Fargeau Ponthierry	Avenant n°7 au CT3
066 – Seine Essonne	Keolis Seine Essonne	Avenant n°8 au CT3
068 – Express 60	Keolis Vélizy	Avenant n°5 au CT3
069 – Express 62	Marne et Morin	Avenant n°5 au CT3
074 – Express 18/19/69	Transdev Marne La Vallée	Avenant n°7 au CT3
077 – Milly la Forêt	Cars Bleus	Avenant n°10 au CT3
080 - Etampois	CEAT	Avenant n°9 au CT3
080 - Etampois	Ormont Transport	Avenant n°7 au CT3
080 - Etampois	Cars Dunois	Avenant n°5 au CT3
081 – Val d'Essonne	Keolis Seine Essonne	Avenant n°9 au CT3
081 – Val d'Essonne	Transdev CEA transport Transdev Brétigny sur Orge	Avenant n°11 au CT3

<i>082 – Nord Hurepoix Essonne</i>	<i>CEAT</i>	<i>Avenant n°4 au CT3</i>
<i>082 – Nord Hurepoix Essonne</i>	<i>Transports Daniel Meyer</i>	<i>Avenant n° 7 au CT3</i>
<i>083 - Arpajonnais</i>	<i>Transdev CEA transport Transdev Brétigny-sur-Orge</i>	<i>Avenant n°6 au CT3</i>
<i>083 – Arpajonnais</i>	<i>Ormont Transport</i>	<i>Avenant n° 7 au CT3</i>
<i>084 – Coulommiers Brie et Morin</i>	<i>Darche Gros</i>	<i>Avenant n°8 au CT3</i>
<i>085 - Chatelet en Brie</i>	<i>Transdev Vulaines</i>	<i>Avenant n°5 au CT3</i>
<i>086 - Val d'Yerres</i>	<i>STRAV</i>	<i>Avenant n°10 au CT3</i>
<i>090 – Paladin</i>	<i>Bièvres Bus Mobilité</i>	<i>Avenant n°6 au CT3</i>
<i>092 – Express A14-001</i>	<i>CTCOP</i>	<i>Avenant n°6 au CT3</i>
<i>093 – Express 1 / 17</i>	<i>Darche Gros</i>	<i>Avenant n°6 au CT3</i>
<i>094 – Express 20/34/46</i>	<i>Transdev Vulaines sur Seine Transdev Nemours Trans Val de France</i>	<i>Avenant n°8 au CT3</i>
<i>098 - Express Sud IDF</i>	<i>Daniel Meyer</i>	<i>Avenant n°7 au CT3</i>
<i>098 – Express Sud IDF</i>	<i>CEAT</i>	<i>Avenant n°5 au CT3</i>
<i>100 – Lacs de l'Essonne</i>	<i>Les Cars Sœur</i>	<i>Avenant n° 7 au CT3</i>



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-119

AVENANT 2 - DSP 18 RÉSEAU DU GRAND MELUN

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat d'exploitation des lignes de bus desservant l'agglomération de Melun Val de Seine (DSP18), entre Île-de-France Mobilités et Transdev signé le 05 novembre 2020 ;
- VU** le rapport n° 20220712-119 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°2 à la délégation de service public conclue entre Île-de-France Mobilités et Transdev Melun Val de Seine pour l'exploitation du réseau de bus desservant le Grand Melun ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 1.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Valérie Pecresse".

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-120

AVENANT 5 DSP22 - TRAMWAY T9 ET LIGNES DE BUS DU RÉSEAU "BORD DE L'EAU"

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** le contrat d'exploitation du T9 et du réseau Bord de l'eau, entre Île-de-France Mobilités et Keolis signé le 14 juillet 2019 ;
- VU** le rapport n° 20220712-120 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°5 à la délégation de service public conclue entre Île-de-France Mobilités et Keolis pour l'exploitation du T9 et du réseau Bord de l'eau ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 1.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-121

**AVENANT 3 DSP 35 - SECTEUR OUEST DE LA
COMMUNAUTÉ URBAINE GPSEO ET CCPIF**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat d'exploitation de la DSP35, entre Île-de-France Mobilités et RD Mantois signé le 10 mars 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220712-121 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°3 à la délégation de service public conclue entre Île-de-France Mobilités et RD Mantois pour l'exploitation du réseau de bus desservant l'ouest de la communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise et la communauté de communes des Portes de l'Île de France ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 1.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-122

APPROBATION D'UNE CONVENTION PARTENARIALE ET D'AVENANTS À CONVENTIONS PARTENARIALES

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le règlement européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** le rapport n° 20220712-122 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention partenariale suivante et les trois avenants suivants à des conventions partenariales, tels que détaillés ci-après :

<i>Nom des Collectivités / entreprises</i>	<i>Convention/Avenant à une CP</i>
<i>Communauté de communes du Pays de l'Ourcq</i>	<i>Convention initiale</i>
<i>Agglomération Val Parisis et Cars Lacroix</i>	<i>Avenant n°2 à la CP</i>

<i>Agglomérations du Val Paris et de Plaine Vallée SIECTU Commune de Saint-Brice-sous-Forêt Entreprises Cars Lacroix et Cars Rose</i>	<i>Avenant n°2 à la CP</i>
<i>Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise Transdev Conflans</i>	<i>Avenant n°3 à la CP</i>

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer ladite convention et lesdits avenants passés avec les collectivités locales et entreprises partenaires.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-123

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS AVENANT N°10 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3 RÉSEAU GOELYS (003-006-014)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Île-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** l'ensemble des délibérations approuvant les différents contrats de type 3 entre Île-de-France Mobilités et les entreprises privées ;
- VU** le rapport n° 20220712-123 à 20220712-127 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°10 au contrat d'exploitation de type 3 pour le réseau GOELYS ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5813-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-124

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS AVENANT N°10 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3 RÉSEAU IU RAMBOUILLET

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/247 du 30 mai 2017 approuvant le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et l'entreprise Transdev Île-de-France Etablissement de Rambouillet ;
- VU** les délibérations n°2017/663 du 3 octobre 2017, n°2018/348 du 11 juillet 2018, n°2019/524 du 12 décembre 2019, n°2020/461 du 8 octobre 2020, n°2021/0211-014 du 11 février 2021, n°2021/0414-162 du 14 avril 2021 et n°2021/1011-245 du 11 octobre 2021 approuvant respectivement les avenants n°2, n°3, n°4, n°5, n°6, n°7 et n°8 entre Île-de-France Mobilités et l'entreprise Transdev Île-de-France Etablissement de Rambouillet ;
- VU** la délibération n°2020/645 du 9 décembre 2020 approuvant le prolongement du contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et l'entreprise Transdev Île-de-France Etablissement de Rambouillet ;
- VU** le rapport n° 20220712-123 à 20220712-127 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°10 pour le réseau IU Rambouillet ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes.

ARTICLE 2 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera

publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-125

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS AVENANT N°9 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3 RÉSEAU ETAMPOIS (003-080-068)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006 portant adoption d'un nouveau cadre contractuel avec les entreprises privées d'Île-de-France, au sens de l'article 6 bis du décret du 7 janvier 1959, de transport régulier routier de voyageurs ;
- VU** l'ensemble des délibérations approuvant les différents contrats de type 3 entre Île-de-France Mobilités et les entreprises privées ;
- VU** le rapport n° 20220712-123 à 20220712-127 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°9 pour le réseau Etampois ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5815-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-126

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS CONVENTION D'ACHAT CATP AUTOBUS STANDARDS HYDROGÈNE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics et notamment l'article 26 ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** les délibérations du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 n°2017/347, 348, 350, 351 à 363, 524, 525 et 537 relatives à la mise en œuvre du « Grand Paris des bus » ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 n°2017/349 relative à la convention de partenariat avec la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) dans l'univers « matériels roulants bus » portant adhésion du STIF ;
- VU** la convention de partenariat avec la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) dans l'univers « matériels roulants bus » portant adhésion du Syndicat des Transports d'Île-de-France, en date du 24 janvier 2017 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/664 du 9 décembre 2020 prolongeant l'adhésion à la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) ;
- VU** le rapport n° 20220712-123 à 20220712-127 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'acquisition d'un maximum de 47 bus standards Hydrogène par l'intermédiaire de la CATP ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer une convention d'achat n°6 entre la CATP et Île-de-France Mobilités portant sur un maximum de 47 bus standards Hydrogène à livrer à

partir de 2023, pour un montant prévisionnel de 48 175 000 € HT.

ARTICLE 3 : le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-127

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS CONVENTION DE FINANCEMENT 2024 RELATIVE À L'ACQUISITION DU MATÉRIEL ROULANT BUS RATP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le décret n°2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP, notamment ses articles 9, 12 16 et 17 ;
- VU** le contrat d'exploitation conclu entre Île-de-France Mobilités et la RATP 2021-2024 signé le 16 juin 2021 ;
- VU** la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour l'acquisition du matériel roulant BUS sur le réseau RATP pour la période 2021-2023, notifiée le 9 juin 2021 ;
- VU** le protocole de gouvernance des matériels roulant, entre Île-de-France Mobilités et la RATP, signé le 30 mai 2018 ;
- VU** le rapport n° 20220712-123 à 20220712-127 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

CONSIDÉRANT que la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour l'acquisition du matériel roulant bus sur le réseau RATP pour la période 2021-2023 ne permet pas l'acquisition de véhicules pour l'année 2024 ;

CONSIDÉRANT la nécessité de sécuriser les délais de livraison et les prix des matériels pour les livraisons en 2024 ;

CONSIDÉRANT la nécessité de poursuivre l'achat des matériels roulant routiers, l'achat des équipements embarqués associés aux véhicules, le renouvellement des batteries des véhicules hybrides et électriques et la remise à niveau technique (rénovation) et modification des matériels roulants routiers ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : attribue à la RATP une subvention, d'un montant maximal de 244,1 M€, pour le financement à hauteur de 100% de l'acquisition du matériel roulant routier et des matériels embarqués, du renouvellement des batteries et à la remise à niveau technique (rénovation) et modification des matériels roulants routiers affectés aux services de transports assurés par la RATP, pour 2024 ;

ARTICLE 2 : approuve la convention de financement de l'opération financée au titre de l'article 1, entre Île-de-France Mobilités et la RATP ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à signer ladite convention.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-128

TRANSPORTS SCOLAIRES ET ADAPTÉS RÈGLEMENT RÉGIONAL RELATIF AUX CIRCUITS SPÉCIAUX SCOLAIRES

/ L e ConLsi

- VU** iL , CcL cLn dr onaCth LdoCt p p LodnLn r tsiLn / m2. 1-1 4 / m2. 1-201 / mE111-1. 4 / mE111-1` -12l Rm2. 1-1 4 Rm2. 1-` ` LdRnE111-E0 4 6mE111-E` ;
- VU** ir cuisqutr dCo o° 2020-0E0 c' 5 uft tLt 2020 r cCad odil té' iLp Lodtu' sCori tLir dvr' j , s, ' sh nau, s' j n, Or sLn ;
- VU** iL tr aaCdo° 20220712-128 ;
- VU** iAf sn v r f Ctr qil ' or osp L cL ir , Op p snscocL iAvL cL dr onaCtdc' . è siLd2022 ;

CONSIDÉRANT g' 's Lnd ou, Lnr sL c' r, d r isLt iL té' iLp Lodtu' sCori tLir dvr' j , s, ' sh nau, s' j n, Or sLn ;

hatén Lo r f C s cuisqutul

ARTICLE 1 : r aatC f L iL té' iLp Lodtu' sCori tLir dvr' j , s, ' sh nau, s' j n, Or sLn l r oolj u 4 ir atunLodL cuisqutr dCo

ARTICLE 2 : / L té' iLp Lodtu' sCori tLir dvr' j , s, ' sh nau, s' j n, Or sLn l f su 4 i' r tsi iL 1^{lt} cL ir atunLodL cuisqutr dCo l LodLtr Lo f s' L' t 4 , Op adL t cL ir tLoduL n, Or sL 2022-202Em

ARTICLE 3 : / L c sL, d' t ' uoutri Lnd, l r t' u cL i' Lj u, ' dCo cL ir atunLodL cuisqutr dCo g' snLtr a' qisL r' tL, ' Ls cLn r, dLn r cp ssnr d n c' xL-cL-Ftr o, L MCqssunm

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5821-6 D-1-1
Date de télétransmission : 1E307322
Date de réception Préfecture : 1E307322

/r PtunsLod c' e ConLs
cAL-cL-Ftro, L MCqssun

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'V. L. P. ...'.

Vr iutL PDe RDSSD



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-129

DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL VAL PARISIS

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 relatives aux dessertes locales ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes locales ;
- VU** la délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'agglomération Le Parisis n° D/2015/18 du 29 septembre 2015 relative à la convention approuvée en 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2015/0544 du 7 octobre 2015 relative à l'approbation de la convention de délégation de compétence ;
- VU** la convention de délégation de compétence approuvée le 10 décembre 2015 ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°A15-607-SRCT du 14 décembre 2015 relatif à la fusion des Communautés d'agglomération Le Parisis et Val et Forêt et extension de périmètre à la commune de Frépillon ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2016-121 du 30 mars 2016 relative à l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence ;
- VU** l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence approuvé le 9 juin 2016 ;
- VU** la délibération du Bureau communautaire de la Communauté d'agglomération du Val Parisis n° BC/2021/34 du 23 novembre 2021, relatif à l'avenant n° 2 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 20211209-337 du 9 décembre 2021, relative à l'avenant °2 ;
- VU** le rapport n° 20220712-129 à 20220712-130 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de délégation de compétence en matière de desserte

locale de type services réguliers locaux, conclue entre Île-de-France Mobilités et la Communauté d'agglomération du Val Parisis ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer ladite convention approuvée à l'article 1er et annexée à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-130

DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL VILLE DE MOUROUX

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 relatives aux dessertes locales ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1^{er} juin 2011, relative à l'actualisation du financement des dessertes locales ;
- VU** la délibération de la commune de Mouroux n°2015/34 du 27 mars 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2015/545 du 7 octobre 2015, relative au renouvellement de la convention de délégation de compétence ;
- VU** la convention de délégation de compétence approuvée le 8 décembre 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/123 du 22 mars 2017, relative au plan d'actions pour la mise en place de services de proximité ;
- VU** la délibération de la commune de Mouroux n° 2018/55, du 3 juillet 2018, relative à l'avenant n°1 à la convention ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2018/268 du 11 juillet 2018 relative à l'avenant n°1 précité ;
- VU** la délibération de la commune de Mouroux n°2019/09 du 5 février 2019, relative à l'avenant n°2 à la convention ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2019/20 du 13 février 2019, relative à l'avenant n°2 précité ;
- VU** la délibération de la commune de Mouroux n°2019/43 du 21 mai 2019, relative au renouvellement de la convention de délégation de compétence ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2019/203 du 2 juillet 2019, relative au renouvellement de la convention de délégation de compétence ;
- VU** la convention de délégation de compétence approuvée le 5 septembre 2019 ;

- VU** le rapport n° 20220712-129 à 20220712-130 ;
VU l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de délégation de compétence en matière de desserte locale de type transport à la demande, conclue entre Île-de-France Mobilités et la commune de Mouroux ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer ladite convention approuvée à l'article 1er et annexée à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-131

AVANCÉE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES ECO-STATIONS BUS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/234 du 30 mai 2017 portant approbation du Schéma Directeur des Eco-Stations Bus ;
- VU** le rapport n° 20220712-131 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve le guide de conception et d'exploitation des éco-stations bus ;

ARTICLE 2 : Autorise le Directeur Général à modifier le présent guide de conception et d'exploitation dès lors que les modifications apportées ne présentent pas d'impact financier pour Île-de-France Mobilités ;

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités

Valérie PECRESSE

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5693-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-132

DÉPLOIEMENT DE PARKINGS VÉLOS ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS PAR LA RATP DANS 7 GARES

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération n° 2018/261 du 11 juillet 2018 modifiée par laquelle le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé son Règlement Budgétaire et Financier ;
- VU** la délibération n° 2020/034 du 5 février 2020 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a adopté le Schéma Directeur du Stationnement Vélos en gares et stations ;
- VU** la signature du contrat IDFM-RATP le 16 juin 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220712-132 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement annexée à la présente délibération, pour le déploiement de Parkings Vélos dans 7 gares par la RATP, pour un montant de 2 503 134 euros HT (Tranche 4 de financement).

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-133

AVENANT N°1 À LA CONVENTION D'ASSOCIATION ENTRE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ET LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS PORTANT SUR LES MODALITÉS D'ACQUISITION DES ÉQUIPEMENTS ET SYSTÈMES BILLETTIQUES EN GARE EN INTERFACE AVEC LE SI SERVICES

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** le décret n° 2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile-de-France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France 2013/008 du 13 février 2013 relative à la modernisation de l'infrastructure billettique ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2016/187 du 1^{er} juin 2016 relative aux services numériques ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/121 du 22 mars 2017 sur les modalités d'organisation des systèmes billettiques dans le cadre du programme de modernisation de la billettique ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2019/211 du 2 juillet 2019 approuvant la signature de la convention d'association entre Ile-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris portant sur les modalités d'acquisition des équipements et systèmes billettiques en gare en interface avec le SI Services ;
- VU** le rapport n° 20220712-133 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve l'avenant N°1 à la convention d'association entre Île-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris portant sur les modalités d'acquisition des équipements et systèmes billettiques en gare en interface avec le SI Services annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 : Autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 1 et annexé à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-134

ACCESSIBILITÉ : CONVENTION DE FINANCEMENT 2022 RELATIVE À LA POURSUITE DES ENGAGEMENTS DES FINANCEURS PRÉVUS DANS LA CONVENTION CADRE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, L. 1112-1, L. 1112-2, L. 1112-4, L. 1112-5, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Île-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** la loi 2005-102 du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » ;
- VU** l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2009-0577 du 8 juillet 2009 relative à la programmation du schéma directeur d'accessibilité ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2015-286 du 8 juillet 2015 approuvant les orientations du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2017-899 du 13 décembre 2017 approuvant le plan d'action en faveur de l'accessibilité et les modalités de participation financière pour la mise aux normes des points d'arrêt, la convention cadre et la convention annuelle pour la mise en œuvre de la 2^{ème} tranche des 209 gares SNCF Réseau / SNCF Mobilités du réseau de référence ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2018-561 du 12 décembre 2018 approuvant la convention annuelle de financement n°2 relative à la réalisation de la 2^{ème} tranche de financement des études et travaux ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2019-337 du 09 Octobre 2019 approuvant la convention annuelle de financement n°3 relative à la réalisation de la 2^{ème} tranche de financement des études et travaux ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2020-288 du 08 juillet 2020 approuvant la convention annuelle de financement n°4 relative à la réalisation de la 2^{ème} tranche de financement des études et travaux ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°20211011-267

du 11 octobre 2021 approuvant la convention annuelle de financement n°5 relative à la réalisation de la 2^{ème} tranche de financement des études et travaux ;

VU le rapport n° 20220712-134 ;

VU l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement 2022 relative à la poursuite des engagements des financeurs prévus par la convention-cadre pour le financement des études et travaux des gares référencées au sein du schéma directeur d'accessibilité pour un montant de 100 millions d'euros HT ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération ;

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-135

RÉGULARISATION DE SUBVENTIONS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, approuvé par délibération n° 20211011-231 du 11 octobre 2021 ;
- VU** la convention C8017 « déploiement de bornes d'appel » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 10/10/2018 ;
- VU** la convention C8010 « Programme toilettes en gare » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 13/09/2017 ;
- VU** la convention C8013 « déploiement de 80 espaces connectés » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 15/02/2018 ;
- VU** la convention C3002 « Rénovation de la gare de Versailles Chantiers Rive Gauche » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 16/01/2015 ;
- VU** la convention A3077 « labellisation et extension de 2 parcs relais à Garancières la Queue » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 06/12/2016 ;
- VU** la convention A2080 « création et labellisation du parc relais de Saint Mammes » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 14/04/2017 ;
- VU** le rapport n° 20220712-135 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la régularisation des subventions attribuées au titre de l'amélioration de la qualité de service, pour les opérations suivantes :

- Convention C8017 « Déploiement de bornes d'appel » passée entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 10/10/2018 : modification du périmètre fonctionnel, sans impact budgétaire,
- Convention C8010 « programme toilettes en gare » passée entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 13/09/2017 : prorogation du délai de réalisation des travaux et de demande de solde au 11 juillet 2023,

- Convention C8013 « Déploiement de 80 espaces connectés » passée entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 15/02/2018 : prorogation du délai de réalisation des travaux et de demande de solde au 4 septembre 2024,
- Convention C3002 « Rénovation de la gare de Versailles Chantiers Rive Gauche » passée entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 16/01/2015 : prorogation du délai de réalisation des travaux et de demande de solde au 31 décembre 2024,
- Convention A3077 « labellisation et extension des 2 parcs relais de Garancières la Queue » passée entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 06/12/2016 : prorogation du délai de réalisation des travaux et de demande de solde au 30 juin 2023,
- Convention A2080 « création et labellisation du parc relais de Saint Mammes » passée entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 14/04/2017 : prorogation du délai de réalisation des travaux et de demande de solde au 30 juin 2023.

ARTICLE 2 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-136

AVENANT N°1 À LA CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ET LA RATP RELATIVE À L'ACQUISITION DE 35 RAMES DE MÉTRO "MP14 - 8 VOITURES" POUR LA LIGNE 14

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP, notamment ses articles 13 et 14 ;
- VU** la délibération n°2013/534 portant sur le schéma directeur matériel métro ;
- VU** la délibération n°2015/066 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 février 2015 approuvant la convention entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et de ses prolongements - convention de financement pour l'acquisition de 35 Matériels roulants MP14-CA-8 voitures ;
- VU** la convention entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et de ses prolongements - convention de financement pour l'acquisition des 35 Matériels roulants MP14-CA-8 voitures signée le 18 mars 2015 ;
- VU** le protocole de gouvernance Matériels Roulants entre la RATP et Île-de-France Mobilités signé le 30 mai 2018 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/138 du 17 avril 2019 portant sur la mise à jour du schéma directeur métro ;
- VU** le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour la période 2021-2024 signé le 16 juin 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220712-136 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°1 à la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour l'acquisition de 35 rames MP14 – 8 voitures pour la ligne 14, signée le 18 mars 2015 entre Île-de-France Mobilités et la Régie Autonome des Transports Parisiens, permettant l'acquisition et l'intégration des équipements embarqués SAET-NG, la composition d'un stock de pièces de rechange et d'outillages pour ces métros, en réévaluant le montant plafonné de subventions apportées par Île-de-France Mobilités à 651,92 millions d'euros courants ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 1.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-137

SCHÉMAS DIRECTEURS DES RER A ET RER B - APPROBATION DES ÉTUDES D'AVANT-PROJET SAE+ PRÉSENTÉES PAR LA RATP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Schéma directeur de la ligne B du Réseau Express Régional (RER) d'Île-de-France approuvé par la délibération du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France (désormais « Île-de-France Mobilités ») n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2019/224 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 2 juillet 2019 approuvant le dossier d'avant-projet (AVP) du système NExTEO pour les lignes B et D du RER et, notamment, le calendrier de mise en service du système ;
- VU** le dossier d'Avant-Projet ATS+ pour les lignes B et D du RER, présenté par SNCF Réseau, pour un coût objectif de 86,2 M€ aux conditions économiques 2020, approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités en date du 14 avril 2021 ;
- VU** la convention de financement relative aux études et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER, approuvée par le Conseil d'Île de-France Mobilités du 9 décembre 2021 ;
- VU** la convention de financement relative à la poursuite des études et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER, approuvée par le Conseil d'Île de-France Mobilités du 25 mai 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220712-137 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'Avant-Projet du système SAE+ pour les lignes A et B du RER, présenté par la RATP, pour un coût objectif de 91,66M€ aux conditions économiques de 2021, annexé à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : demande à SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et la RATP d'assurer une mise en œuvre simultanée et coordonnée de leurs outils de régulation et de mettre en place des principes d'exploitation performants communs aux lignes B et D du RER, afin de garantir la performance en situation nominale et d'agir de manière prédictive et efficiente en situation dégradée sur ces lignes ;

ARTICLE 3 : demande à SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et la RATP d'identifier une solution acceptable pour tous pour la réalisation d'un Centre de Commandement Unique (CCU) pour les lignes B et D, au regard des enjeux de qualité de service et des investissements qui sont consentis pour l'amélioration des transports du quotidien.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-138

DÉCLARATION DE PROJET SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE-GARE DE MELUN

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports ;
- VU** la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 d'Île-de-France signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2016/456 du 5 octobre 2016, approuvant la convention de financement des études du pôle de Melun n°2016-020, comprenant le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), la concertation préalable, le Schéma de Principe et l'enquête publique ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/900 du 13 décembre 2017, approuvant le DOCP et les modalités de la concertation du projet de pôle de Melun ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2018/285 du 11 juillet 2018, approuvant le bilan de la concertation du projet de pôle de Melun ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-135 du 14 avril 2021 approuvant le Schéma de principe et le Dossier d'enquête publique du pôle d'échanges multimodal de Melun ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-281 du 11 octobre 2021 approuvant l'avant-projet (AVP) optimisé du périmètre ferroviaire ;

VU le rapport n° 20220712-138 ;

VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDERANT que le projet du pôle de Melun consiste à réaménager les espaces de la gare et à ses abords sur la commune de Melun pour améliorer la circulation des voyageurs, rendre le Pôle accessible à tous, améliorer la qualité de service, et à accompagner l'augmentation de 30% d'ici 2030 du trafic généré par le développement du territoire.

CONSIDERANT que le projet répond aux objectifs suivants :

- Garantir l'accessibilité du pôle-gare pour tous les usagers ;
- Faciliter les correspondances entre les différents modes de transport ;
- Développer l'usage des modes actifs ;
- Améliorer le cadre de vie ;
- Participer à la dynamique du quartier et du cœur d'agglomération.

CONSIDERANT que l'arrêté de déclaration d'utilité publique sera rendu au bénéfice des maîtres d'ouvrage des différents éléments de programme du Pôle : la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS), la Ville de Melun et SNCF qui seront, avec Ile-de-France Mobilités (maître d'ouvrage du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique), co-bénéficiaires de la DUP.

CONSIDERANT que le commissaire enquêteur a émis, le 30 mars 2022, à l'issue de l'enquête publique, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique assorti de deux recommandations :

- **Recommandation n°1** : « [Le commissaire enquêteur] recommande d'améliorer sans délais les conditions de franchissement de la RD 606 par les usagers (piétons, vélos, trottiriders), dans le secteur du croisement « RD 606 et rue Barchou », en réduisant l'engorgement journalier du secteur (aux heures de pointe) par la diminution du nombre de PL notamment et ce, avant la création de la voie dédiée au Tzen2 sur cette avenue qui accentuera la densité sur cet axe.
Les Poids lourds en transit pourraient se voir infliger des interdictions de transit « horaires » correspondants aux heures de pointe des usagers de la gare, avant d'envisager ultérieurement un contournement de cet axe. Ceux assurant la logistique locale pourraient aussi suivre le même règlement. La création d'une voie douce reliée à la coulée verte devrait aussi améliorer la sécurité de franchissement de cet axe.
- **Recommandation n°2** : « [Le commissaire enquêteur] recommande d'améliorer les conditions de sécurité des usagers en transit aux abords de la gare depuis les quais et les zones de stationnement actuel. La phase travaux et ses futures variantes de cheminements suscitent de l'inquiétude chez les usagers. La phase hivernale étant la période la plus propice aux trafics en tout genre, notamment dans les espaces peu éclairés.

CONSIDERANT que conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement et à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'autorité responsable du projet, doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, au vu du résultat de la consultation du public.

CONSIDERANT que cette déclaration de projet doit intervenir dans un délai de six mois après la clôture de l'enquête. A l'occasion de la déclaration de projet, l'autorité responsable du projet doit également se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagements faisant suite aux recommandations du commissaire enquêteur.

CONSIDERANT que la déclaration de projet, prend en considération l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale en date du 9 décembre 2021.

CONSIDERANT que la déclaration de projet précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables du projet sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

CONSIDERANT que le commissaire enquêteur a émis, le 30 mars 2022, à l'issue de l'enquête publique, un avis favorable (sans réserve) à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Melun permettant la réalisation de tous les travaux de réaménagement du pôle Gare de Melun.

CONSIDERANT les motifs justifiant de l'intérêt général de l'opération :

- Le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire, de l'échelle régionale (SDRIF, PDUIF) à l'échelle communale (PLU).
- Le projet répond à une double nécessité. D'une part, il s'agit de remédier aux dysfonctionnements constatés qui ne contribuent pas à encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture et à faciliter la multimodalité, tels que la saturation et la vétusté des gares routières, l'absence d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour l'accès aux trains et aux bus, le manque d'aménagements cyclables, d'espaces piétons contraints et peu qualitatifs, de nombreux conflits d'usages entre l'ensemble des modes déplacements. D'autre part, il s'agit d'accompagner la forte augmentation du trafic prévisible à l'horizon 2030 avec notamment une estimation de +31% de montants en direction de Paris.
- Le projet répond aux objectifs suivants :
 - De rendre le pôle-gare accessible (avec l'obligation réglementaire de rendre la gare accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) pour 2024 – 2025),
 - D'améliorer les déplacements et les correspondances,
 - De désaturer les espaces,
 - De développer l'usage des modes actifs,
 - D'adapter les infrastructures à l'arrivée du nouveau matériel roulant RER NG,
 - D'améliorer la qualité de service et la sécurité pour tous les voyageurs,
 - D'intégrer le projet dans le développement urbain du quartier.
- Pour répondre à ces objectifs, et pour respecter la législation afin de garantir un accès universel à la gare, le projet comporte une importante réorganisation des espaces ferroviaires, avec la création d'un nouveau passage souterrain intégrant un lien ville-ville (avec des ascenseurs permettant d'accéder aux quais, et une accessibilité depuis les deux parvis), un rehaussement total ou partiel des quais, un nouvel ouvrage de liaison nord, le réaménagement des espaces existants. Il comprend également des aménagements pour faciliter l'intermodalité, avec l'aménagement des gares routières au nord et au sud, et de parvis nord et sud ; avec le traitement des abords de l'ensemble des accès, la création d'une place Séjourné, des aménagements en faveur des déplacements des modes actifs (pistes cyclables, parkings vélos, accroche à la voie verte), et la reconstruction d'un parc de stationnement régional (PSR) de 664 places en un parking-relais de 950 places.
- Le projet s'inscrit dans l'évolution souhaitable du secteur des transports, vers un transport plus durable ; en favorisant le recours aux transports en commun et aux modes actifs de déplacement, il contribuera à limiter les déplacements automobiles et leurs impacts négatifs, en termes de consommation énergétique, de pollution et de rejets de gaz à effet de serre.

- Le projet présente des impacts négatifs restreints : les nuisances liées aux phases de chantier seront assorties de mesures pour les éviter ou les réduire, et les impacts environnementaux présents en phase d'exploitation devront être assortis d'une gestion environnementale de l'opération visant à limiter les effets sur les milieux environnants. Les impacts du projet seront maîtrisés par l'application d'une démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique et dans l'annexe 1 à la présente délibération.
- Par les gains de temps qu'il génère pour certains itinéraires et par la décongestion aux lignes de contrôle et sur les quais des lignes R et D, le projet de réaménagement du pôle-gare de Melun présente un bilan socio-économique positif. De plus, en phase exploitation, le réaménagement du PEM va contribuer au report modal des automobilistes vers les transports en commun et favoriser à l'augmentation du recours aux modes actifs pour le rabattement vers le pôle-gare (marche à pied, vélo). Cela aura un impact positif sur la santé à long terme.

CONSIDERANT que les maîtres d'ouvrage entendent poursuivre le projet prenant en compte les recommandations du commissaire enquêteur en y apportant les réponses suivantes :

POUR LA RECOMMANDATION N°1 :

Cette recommandation porte sur un périmètre au-delà du pôle. Île-de-France Mobilités rappelle cependant qu'elle a travaillé en étroite collaboration avec le Département de Seine-et-Marne, la Communauté d'Agglomération de Melun-Val-de-Seine, et la Ville de Melun sur l'adaptation du plan de circulation à horizon du projet de Pôle-Gare de Melun.

La réduction du trafic sur la RD 606, et en particulier des poids lourds, constitue une problématique à laquelle les élus de la Communauté d'Agglomération sont particulièrement sensibles. La RD 606 est un axe de circulation classé à grande circulation, qui représente un itinéraire de substitution à d'autres itinéraires payants. Ainsi, toute modification (gabarit, réglementation, restriction de circulation) ne peut se faire sans l'accord de l'Etat et du gestionnaire de la voirie. L'interdiction des poids-lourds de transit sur cette route départementale entraînerait un report de ce flux sur d'autres itinéraires du secteur. Une étude sera donc engagée afin d'en évaluer les impacts.

En attendant, la traversée piétonne au carrefour RD 606 / rue Barchou, par les voyageurs en correspondance bus / train, est protégée par un feu et n'est pas identifiée comme un carrefour accidentogène.

POUR LA RECOMMANDATION N°2 :

Île-de-France Mobilités veillera à ce que SNCF G&C, maître d'ouvrage sur le périmètre ferroviaire, et la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, maître d'ouvrage sur le périmètre intermodal, intègrent la problématique sécuritaire dans le programme du pôle.

SNCF G&C, dans la conception du projet de gare, a pris en compte le besoin d'assurer des espaces intérieurs et extérieurs sécurisants. Pour ce faire, un atelier spécifique sur ce thème a été organisé, réunissant les équipes de la collectivité (y compris la police municipale), la sûreté SNCF, l'exploitant de la gare, les architectes, la maîtrise d'ouvrage... Des orientations issues de cet atelier de conception, sont intégrées dans le projet de gare, en cours de phase PRO : éviter les recoins et zones d'ombres, renforcer l'éclairage, ouvrir les vues, traiter les espaces (ajourés ou transparents), déployer la vidéo-protection.

Île-de-France Mobilités s'engage à ce qu'une étude de sûreté et sécurité soit réalisée et annexée au permis de construire. La sécurité de la gare de Melun est aujourd'hui assurée par la présence de policiers municipaux ou intercommunaux, et par le service de police ferroviaire (SUGE - Sûreté Générale). Des caméras de vidéoprotection sont également reliées à un Centre de Supervision Urbain. Des caméras seront également installées dans le nouvel espace gare.

En phase travaux, les maîtres d'ouvrage opérationnels (SPL et SNCF), sur la base du travail et des études qui seront conduites par l'équipe de maîtrise d'œuvre et par l'OPC, accorderont une attention particulière à la gestion des flux piétons, et ceci pour chaque aménagement, en définissant une organisation et une gestion des chantiers qui se verra imposée aux entreprises de travaux.

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle de Melun au regard des motifs et considérations rappelés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 2 : répond aux recommandations du commissaire enquêteur par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 3 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n°1 à la présente délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique ;

ARTICLE 4 : demande à la Préfecture de Seine-et-Marne de prononcer par arrêté la déclaration d'utilité publique du projet, ainsi que l'application de l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités. Conformément à l'article R. 126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées. Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur le site internet du projet (<https://www.aménagement-pole-melun.fr/>).

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-139

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES D'AVANT-PROJET (AVP) DU PÔLE DE MANTES-LA-JOLIE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la Convention Particulière Transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la Convention particulière transports ;
- VU** la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 d'Île-de-France signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2013/0224 du 10 juillet 2013 relative à la convention de financement des études Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), de la concertation préalable et des études de schéma de principe et d'enquête publique pour le TCSP et le pôle du Mantois ;**VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/0524 du 7 octobre 2015 relative à l'approbation du DOCP, des modalités de la concertation pour le TCSP et le pôle du Mantois ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2016/534 du 6 décembre 2016 relative à l'approbation du bilan de la concertation portant sur le TCSP et le pôle multimodal du Mantois ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/140 du 17 avril 2019 relative à l'approbation du DOCP sur le réaménagement du pôle de Mantes-la-Jolie ;

- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/501 du 12 décembre 2019 relative à l'approbation du bilan de la concertation et de la convention de financement relative aux études de schéma de principe et de l'enquête publique du pôle de Mantes-la-Jolie ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/205 du 8 octobre 2020 approuvant le schéma de principe du pôle de Mantes-la-Jolie ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/708 et 709 du 9 décembre 2020 relative à l'avenant n°1 à la convention de financement portant sur les études de schéma de principe, enquête publique et études complémentaires du pôle de Mantes-la-Jolie ;
- VU le rapport n° 20220712-139 ;
- VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement de 500 000€ HT relative aux études d'avant-projet (AVP) du pôle de Mantes-la-Jolie ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-140

PÔLE GARE DE VAL DE FONTENAY - AVANT-PROJET RATP - BÂTIMENT VOYAGEURS SUD-EST ET PASO NORD-SUD

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île de France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/014 du 11 janvier 2017 relative à l'approbation du Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des modalités de la concertation du projet de pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/148 du 22 mars 2017, ayant approuvé la convention de financement des études préliminaires du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/425 du 28 juin 2017, relative à l'approbation du Bilan de la Concertation du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/292 du 08 juillet 2020, relative à l'approbation du Schéma de Principe du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/500 du 08 octobre 2020, relative à l'approbation du Dossier d'Enquête d'utilité Publique du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/501 du 08 octobre 2020, relative à l'approbation de la convention de financement des Avant-Projets (AVP) du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211011-279 du 11 octobre 2021, relative à l'approbation de la Déclaration de Projet du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2022/00010 du 04 janvier 2022 déclarant d'Utilité Publique le projet de réaménagement du pôle de gare de Val de Fontenay ;

VU le rapport n° 20220712-140 ;

VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDERANT que le projet du pôle de Val de Fontenay consiste à réaménager les espaces de la gare et à ses abords sur la commune de Fontenay-sous-Bois pour améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, et à accompagner l'augmentation de trafic générée par le développement de l'offre de transport en commun et par la dynamique de développement urbain du secteur.

CONSIDERANT que le projet répond aux objectifs suivants :

- Réorganiser et agrandir les espaces de la gare ;
- Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités ;
- Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;
- Concevoir un projet phasé.

CONSIDERANT que l'arrêté de déclaration d'utilité publique est au bénéfice des différents maîtres d'ouvrage pressentis pour les différentes opérations : RATP, SNCF Gares & Connexions et en délégation SNCF Réseau, Conseil départemental du 94 et SPL Marne au Bois ; ainsi qu'à Île-de-France Mobilités.

CONSIDERANT le projet AVP remis par la RATP.

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le programme de l'avant-projet (AVP) RATP du bâtiment voyageurs Sud-Est et Passage souterrain Nord Sud, annexé à la présente délibération et propose un coût d'objectif de 59,774 M€ CE 03/2022, à ce stade de l'avant-projet, suite à l'expertise conduite par Île-de-France Mobilités

ARTICLE 2 : demande à la RATP d'intégrer dans le PRO l'étude des mesures conservatoires pour un potentiel projet connexe en partie sur le bâtiment voyageurs Sud Est. L'intégration de ces mesures conservatoires, estimées à 1 M€ CE 2021 par la RATP, sera décidée avant la phase de réalisation.

ARTICLE 3 : valide le principe d'un suivi financier des provisions pour risques identifiés et des provisions pour aléas et imprévus lors de la phase de réalisation, en comité des financeurs

ARTICLE 4 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

ARTICLE 5 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5746-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-141

AVANT-PROJET POUR LA MODERNISATION DE L'ATELIER DE MAINTENANCE PATRIMONIALE (AMP) DE FONTENAY- SOUS-BOIS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Schéma Directeur du Matériel Roulant métro – SDMR métro – et ses mises à jour approuvées par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 13 juillet 2016 et le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 17 avril 2019 ;
- VU** le contrat 2021-2024 entre Ile-de-France Mobilités et la RATP et notamment son article 109-1 sur la gouvernance conjointe des projets d'investissement ;
- VU** le rapport n° 20220712-141 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'Avant-projet (AVP) relatif à la modernisation de l'atelier de maintenance patrimoniale de Fontenay pour un montant de 53,7 M€ courant ;

ARTICLE 2 : demande à la RATP de mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires à la réalisation des travaux dans des délais compatibles avec la livraison et l'exploitation des MP14, notamment pour la première vague de Révision Générale Bogie en 2026 ;

ARTICLE 3 : demande à la RATP de préciser et justifier l'évolution des coûts d'exploitation liée au projet de l'AMP et d'une manière générale pour l'ensemble des projets d'investissements placés en gouvernance conjointe au titre du contrat entre Ile-de-France Mobilités et la RATP.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-142

SCHÉMA DE PRINCIPE DU PÔLE GARE DE LYON

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le SDRIF approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par la Région Ile de France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) voté par la Région Ile de France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France voté par l'assemblée régionale le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** l'avenant au contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération n°2016/205 relative à la convention de financement d'études d'un schéma de développement de l'intermodalité du Tripôle approuvée au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 1er juin 2016 ;
- VU** la délibération n°2017/426 relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) relatif au Schéma directeur de l'intermodalité du Tripôle Gare de Lyon – Gare de Bercy - Gare d'Austerlitz approuvée au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 28 juin 2017 ;
- VU** la délibération n°2017/903 relative à la convention de financement des études préliminaires relatives à la concertation et aux schémas de principe approuvée au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 13 décembre 2017 ;
- VU** la délibération n°2017/903 relative à la convention de financement de l'élaboration de l'avant-projet pour la réorganisation de la salle et de ses liaisons avec le niveau rue au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 13 décembre 2017 ;
- VU** la délibération n°2019/31 relative au bilan de la concertation du Tripôle approuvée par au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 13 février 2019 ;
- VU** le rapport n° 20220712-142 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le Schéma de principe du Pôle-Gare de Lyon dont les éléments de programme répondent aux enjeux suivants :

- Garantir des circulations voyageurs fluides avec une limitation des conflits dans la salle d'échanges ;
- Améliorer l'intermodalité et les liaisons entre les espaces de la gare et la rue de Bercy ;
- Requalifier la rue de Bercy au profit des bus et des modes actifs.

ARTICLE 2 : demande aux opérateurs Gares & Connexions et RATP d'une part, Ville de Paris d'autre part, de considérer le Schéma de principe du Pôle-gare de Lyon comme cadre de référence pour les projets à venir ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-143

DÉCLARATION DE PROJET DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU MÉTRO

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement et notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants ;
- VU** la Convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoiture de la Convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le protocole Etat-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris adopté par le Conseil Régional du 20 juin 2013, et finalisé le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2012/378 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 décembre 2012 relative à l'approbation de la convention de financement des études de faisabilité ;
- VU** la délibération n°2013/521 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 décembre 2013 relative à l'approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du prolongement à l'Est de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay, des modalités de la concertation et d'une convention de financement pour la consultation du public et des études complémentaires d'interfaces à Val-de-Fontenay ;
- VU** la délibération n°2015/272 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 8 juillet 2015 relative à l'approbation du bilan de la concertation ;

- VU la délibération n°2015/522 du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 7 octobre 2015 relative à l'approbation de la convention de financement des études de schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'enquête publique ;
- VU la délibération n°2020/710 du conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2020 relative à l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête d'utilité publique ;
- VU la décision n°E21000031 /77 du Tribunal administratif de Melun du 1er avril 2021 désignant la Commission d'enquête de l'enquête d'utilité publique du prolongement de la Ligne 1 vers Val de Fontenay ;
- VU la délibération n°20211209-360 du conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2021 relative à l'approbation du dossier d'enquête publique complété ;
- VU l'arrêté inter-préfectoral n° 2021/04624 du 20 décembre 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station 5 Chateau de Vincennes à la station Va Ide Fontenay sur les communes de Paris (75), Vincennes, Fontenay-sous-Bois (94), Montreuil et son arrière gare à Neuilly-Plaisance (93), et valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93) ;
- VU le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publiés le 3 mai 2022 sur le site de la Préfecture du Val-de-Marne ;
- VU le rapport n° 20220712-143 ;
- VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDERANT que, conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement et à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'autorité responsable du projet, doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, en prenant en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public.

CONSIDERANT que le projet de prolongement de la ligne 1 consiste à la prolonger à l'Est depuis son actuel terminus, Château de Vincennes, jusqu'au pôle majeur de transports de l'est francilien, Val de Fontenay, en desservant des zones denses des communes de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois actuellement à l'écart d'une offre de transport structurante.

CONSIDERANT que le tracé retenu, long de 5,4 km, qui compte trois nouvelles stations, Les Rigollots à Fontenay-sous-Bois (en limite Est de Vincennes), Grands Pêchers à Montreuil (en limite Nord de Fontenay-sous-Bois) et Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois permettra de mieux desservir environ 75 000 habitants.

CONSIDERANT que la commission d'enquête a émis le 11 avril 2022 à l'issue de l'enquête publique, un avis défavorable à la demande de déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne 1 du métro présenté par Ile-de-France Mobilités et la RATP, co-maîtres d'ouvrage, ainsi qu'un avis défavorable à la mise en compatibilité des PLU des communes de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance.

CONSIDERANT que les maîtres d'ouvrage (Ile-de-France Mobilités et la RATP), après avoir pris connaissance de l'avis de l'autorité environnementale, des avis des collectivités et de leurs groupements consultés, de l'avis défavorable de la commission d'enquête et des observations du public durant l'enquête publique, ont apporté au projet les modifications principales détaillées en annexe n°1 (§ III. 1).

CONSIDERANT qu'ils ont également pris des engagements détaillés en annexe n°1 (§ III.2) destinés à prendre en compte les avis émis durant le processus d'évaluation environnementale.

CONSIDERANT que les maîtres d'ouvrage qui entendent poursuivre le projet de prolongement de la ligne 1 du métro estiment, pour l'ensemble des motifs et considérations détaillés à l'annexe n°1 de la présente délibération, que le projet poursuivi est d'intérêt général.

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet de prolongement de la ligne 1 du métro au regard des motifs et considérations rappelés dans l'annexe n°1 de la présente délibération ;

ARTICLE 2 : répond aux observations et à l'avis de la commission d'enquête par les engagements exprimés dans l'annexe n°1 de la présente délibération ;

ARTICLE 3 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine qui permettent de conduire une opération exemplaire sur les plans social, sanitaire et environnemental à toutes les étapes du projet, et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n°2 de la présente délibération détaille les engagements pris par les maîtres d'ouvrage ;

ARTICLE 4 : demande à la préfète du Val-de-Marne, au préfet de la Seine-Saint-Denis et au préfet de la Région Ile-de-France et de Paris de prononcer par arrêté inter-préfectoral la déclaration d'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des villes de Paris, de Vincennes, et de Neuilly-Plaisance, en vue de l'application de l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération.

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Ile-de-France Mobilités. Conformément à l'article R. 126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées. Le texte de la déclaration de projet sera consultable au siège d'Ile-de-France Mobilités ainsi que sur le site internet du projet (www.val-de-fontenay.metro-ligne1.fr).

La Présidente du Conseil
d'Ile-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Annexe 1 :

Motifs et considérations justifiant l'intérêt général du projet de prolongement de la ligne 1 du métro

I. OBJECTIFS DU PROJET

Le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire à l'échelle régionale (SDRIF) et a bénéficié de crédits d'études dans les contrats de Plan État – Région 2007-2013 et 2015-2020.

Le SDRIF de 2013 dispose notamment :

« Le développement du réseau de métro est nécessaire pour l'amélioration du système de transport francilien. Il s'appuie sur le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express afin d'accroître la desserte ou de désaturer les lignes aujourd'hui les plus fréquentées. Les projets prévoient des correspondances optimales avec les lignes de trains et de RER, afin de renforcer le maillage du réseau de transports collectifs. Le réseau du métro serait ainsi doublé à l'horizon du SDRIF, passant d'environ 220 km en 2012 à plus de 440 km d'ici 2030.

Associés à la modernisation des lignes RER, ces projets doivent permettre d'améliorer de manière substantielle les conditions de déplacement des usagers des transports collectifs en Île-de-France. À la clé réside un double enjeu d'amélioration de la desserte du cœur de métropole et de renforcement des liaisons avec l'ensemble des pôles ou bassins d'emploi de la région.

Le prolongement de certaines lignes radiales de métro permettrait de désengorger les lignes aujourd'hui saturées et de résorber les carences de desserte dans des secteurs très denses en cœur de métropole, afin de mieux accompagner les projets de nouvelle urbanisation. Les prolongements de lignes de métro sont inscrits sous réserve que les études garantissent qu'ils ne nuisent ni à la qualité de service pour les usagers actuels, ni à l'exploitation de la ligne. À plus long terme, des lignes pourraient être prolongées pour permettre la correspondance avec le métro automatique du Grand Paris Express ».

Ce projet, qui participe à l'amélioration des moyens de transport en Île-de-France, répond aux objectifs généraux suivants :

- **Permettre une meilleure accessibilité** aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois, notamment par **son maillage au grand pôle de transport de l'est francilien Val de Fontenay** ;
- **Présenter une alternative à la voiture** pour les déplacements de banlieue à banlieue qui répond **aux enjeux de préservation de l'environnement** ;
- **Soutenir les projets de développement du territoire** en faveur de l'activité.
- Contribuer à **préserver l'environnement** et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

Ainsi, le projet répond à des enjeux à plusieurs échelles :

- **À l'échelle rapprochée**, par l'accompagnement de la densification du territoire et la desserte locale dans un secteur non-desservi par le réseau de transports collectifs structurant et souffrant de coupures urbaines ;
- **À l'échelle métropolitaine**, en se connectant au pôle de transport en consolidation de Val de Fontenay (RER A, RER E, future ligne 15 Est du Grand Paris Express, futur tramway T1 prolongé).

À sa mise en service, la fréquentation du prolongement de la ligne 1 du métro entre Château de Vincennes et Val de Fontenay est estimée à 13 600 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit environ 95 000 voyageurs par jour et 27,6 millions de voyageurs à l'année.

À l'horizon 2035, le prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay permettra de **réduire les temps de parcours sur plusieurs origines – destinations**, en particulier depuis les quartiers situés à proximité des stations Les Rigollots et Grands Pêcheurs, relativement éloignés du réseau structurant en l'absence du projet. Les utilisateurs du prolongement de la ligne 1 du métro bénéficieront d'un gain de temps moyen par utilisateur de 8 minutes mais de l'ordre de 20 minutes pour les habitants du quartier Grands Pêcheurs.

À sa mise en service, la fréquentation du prolongement de la ligne 1 du métro entre Château de Vincennes et Val de Fontenay est estimée à 13 600 voyageurs à l'heure de pointe du matin, soit environ 95 000 voyageurs par jour et 27,6 millions de voyageurs à l'année.

De manière générale, **le projet facilite l'accès à Paris mais permet également des gains de temps vers les secteurs desservis par les lignes de transports collectifs avec lesquelles il sera en correspondance à Val de Fontenay** (RER A, RER E, ligne 15 Est, T1), qui donnent accès au sud des Hauts-de-Seine, au nord de Paris, à la Seine-Saint-Denis et au nord du Val-de-Marne.

Compte tenu de l'amélioration importante des conditions de déplacements en transports collectifs apportée par le projet prolongement de la ligne 1, une partie des automobilistes va reconsidérer la manière de réaliser ses déplacements et se reporter vers les transports collectifs. À l'horizon 2035, on prévoit que **6,5 % des utilisateurs du projet seront des reportés de la voiture**, soit environ 1,8 million d'utilisateurs annuels du tronçon.

Le projet étant en grande partie réalisé par l'utilisation de tunnelier les atteintes à la propriété privée sont plus restreintes qu'un projet de surface et **sont limitées au strict besoin des surfaces nécessaires pour les stations et les ouvrages techniques** afin d'assurer un service sécurisé et adapté aux flux de voyageurs projetés.

II. PRISE EN CONSIDERATION DU PROCESSUS D’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. Etude d’impact

Le projet présente certains impacts environnementaux, pour lesquels les maîtres d’ouvrage s’engagent sur l’application d’une démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) qui est détaillée dans l’annexe n°2, jointe à la déclaration de projet.

Les principaux impacts environnementaux concernent les emprises chantier de 1,3 ha dans le Bois de Vincennes. **Sur ce sujet, l’incidence sur le Bois de Vincennes ne peut être évitée, l’arrière-gare existante de la station Château de Vincennes étant déjà située sous le Bois à trop faible profondeur et, à ce titre, non-déplaçable.** Néanmoins, des mesures de réductions et des pistes d’optimisation ont déjà été identifiées, voire même prises par la maîtrise d’ouvrage, comme le déplacement de la base vie sur des espaces de voirie et l’enfouissement du poste de redressement.

Les maîtres d’ouvrage s’engagent à réduire les effets sur le Bois de Vincennes qui seront précisés dans les études d’avant-projet puis en phase projet.

Par ailleurs, s’inscrivant dans le cadre d’obligations réglementaires fortes liées à la compensation écologique et forestière et à la bonne intégration paysagère des ouvrages, ces préoccupations sont au cœur des réflexions, des études et des prochains dossiers d’autorisations liés au projet. Ces mesures de compensation seront mises en place au plus près des effets du projet, et permettant une compensation qualitative et quantitative à la hauteur des enjeux que représente le Bois de Vincennes.

Enfin, le projet étant prévu en souterrain, les potentiels risques géotechniques et hydrogéologiques ont été évalués au stade des études préliminaires (EP), support du dossier d’enquête publique, en s’appuyant sur la bibliographie existante et sur des sondages appropriés (campagnes de sondages de type G1 conformément à la norme NFP 95-100), selon les mêmes méthodes d’analyse que tout projet similaire soumis à enquête publique. **Île-de-France Mobilités et la RATP confirment qu’ils ont bien mesuré les risques géotechniques et hydrogéologiques majeurs** et que la faisabilité technique du prolongement de la ligne 1 telle que présentée dans le dossier d’enquête publique est compatible avec ces derniers.

Quant aux inévitables nuisances liées aux phases de chantier, elles sont assorties de mesures pour les éviter ou les réduire au maximum dans un environnement urbain contraint.

2. Avis de l’autorité environnementale

Le 19 mai 2021, l’autorité environnementale CGEDD a rendu son avis sur le projet de prolongement de la ligne 1 du métro. Cet avis comporte vingt-trois recommandations dont les principaux thèmes sont les suivants :

- Les procédures administratives et de mise à jour de l’étude d’impact
- La géologie et l’hydrogéologie des sites du projet et ses impacts
- L’impact acoustique et vibratoire du projet
- Impacts sur le boisement du Bois de Vincennes et les mesures compensatoires associées

Conformément à l’article L.122-1 du code de l’environnement, Ile-de-France Mobilités et RATP, en tant que maîtres d’ouvrage, ont produit un mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale qui a été versé au dossier d’enquête.

Plus spécifiquement, sur le sujet géotechnique et hydrogéologique, les maîtres d'ouvrage ont complété le dossier d'enquête par un tableau plus détaillé des impacts et mesures associés présenté dans l'annexe 2 (Tableau A).

3. Avis des collectivités territoriales et de leurs groupements

Six délibérations de collectivités ont été reçues et versées dans le dossier d'enquête publique :

- Etablissement Public Territorial Paris Est Marne et Bois le 17 mai 2021 ;
- Fontenay-sous-Bois le 1er juillet 2021 ;
- Vincennes le 28 septembre 2021 ;
- Etablissement Public Territorial Est Ensemble le 28 septembre 2021 ;
- Montreuil le 20 octobre 2021 ;
- Neuilly-Plaisance le 15 décembre 2021.

Il ressort que les avis des collectivités de Fontenay-sous-Bois, Montreuil et des établissements publics territoriaux Paris Est Marne et Bois et Est Ensemble sont pleinement favorables au projet alors que l'avis de Neuilly-Plaisance est plutôt défavorable au projet.

4. Résultats de la consultation du public

L'enquête publique s'est déroulée du 31 janvier au 2 mars 2022 et a recueilli un taux de participation exceptionnelle avec plus de 8 000 avis du public dont une large partie s'est montrée particulièrement favorable au projet.

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête a rédigé un procès-verbal de synthèse qui a été remis et commenté le 14 mars 2022. Ce procès-verbal comprenait notamment la synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête organisée en neuf thèmes recoupant l'ensemble des observations comprenant notamment des questions complémentaires posées par les membres de la commission d'enquête.

Le 30 mars 2022, les maîtres d'ouvrage Ile-de-France Mobilités et RATP ont transmis dans un mémoire leurs réponses aux observations déposées et aux quelques cinquante-quatre questions posées par la commission d'enquête ainsi qu'aux onze solutions alternatives proposés par le grand public.

A l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête a remis son avis et conclusions motivées publié le 2 mai 2022.

Île-de-France Mobilités observe avec satisfaction que **la commission d'enquête relève en premier lieu l'intérêt général du projet** : « *Comme présenté par les deux maîtres d'ouvrage que sont IDFM et RATP le but de cette opération est de :*

- *Permettre une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, au pôle de chalandise, d'études et d'emploi ;*
- *Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue ;*
- *Soutenir les projets de développement du territoire en faveur de l'activité ;*
- *Contribuer à préserver l'environnement et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.*

L'objectif poursuivi présente donc sans aucun doute un caractère d'intérêt général.» (Avis, page 16).

Sur les deux composantes du projet qui ont suscité les plus fortes oppositions au cours de l'enquête (l'impact sur le Bois de Vincennes et l'impact sur la zone d'activité Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance), la commission d'enquête conclut que :

S'agissant de l'impact sur le Bois de Vincennes : « **Le raccordement à l'arrière gare Château de Vincennes ne peut se faire que dans le bois** : En effet, au plan technique et quelle que soit la solution proposée, le raccordement à l'arrière-gare de la station « Château de Vincennes » devra se faire obligatoirement dans le bois de Vincennes avec un ouvrage d'entonnement et une tranchée ouverte compte tenu de la faible profondeur de l'arrière gare de Vincennes (9 mètres seulement) (Avis page 13). Il est également mentionné dans le compte-rendu de la rencontre de la Commission d'enquête avec l'Ae-CGEDD : « Le bois de Vincennes, (selon le rédacteur de l'avis de l'Ae-CGEDD), n'est pas le point le plus important ; l'atteinte à un espace classé est avérée mais dans l'ensemble il n'a pas été détecté d'impact injustifié » (Rapport page 212).

S'agissant de l'impact sur la zone d'activité Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance : « Le fait de revenir au scénario précédent (ZA de la Pointe) ne serait pas raisonnable en termes de coût. Il est par ailleurs incontestable que le coût du projet actuel que la commission d'enquête considère comme excessif serait encore plus élevé si le projet était maintenu avec une arrière-gare longue de 2 km débouchant sur l'actuelle zone d'activité de la Pointe à Fontenay sous-bois. Si le projet était maintenu, il conviendrait donc que l'arrière-gare et le CDT soient conservés à la Fontaine du Vaisseau à Neuilly sur Marne » (Rapport page 135).

Nota : La commission d'enquête mentionne par erreur Neuilly-sur-Marne alors qu'il s'agit de Neuilly-Plaisance.

La commission conclut néanmoins par un avis défavorable au projet de prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay, en indiquant que « **la balance avantages/inconvénients de l'ensemble des critères de la DUP penche incontestablement du côté des inconvénients que générerait un tel projet** » (Avis, page 21).

La commission d'enquête a fondé son avis et ses conclusions motivées sur sept points :

1. Le coût de l'opération : elle estime le coût de ce prolongement élevé, voire excessif ;
2. La rentabilité socio-économique de l'opération : elle considère que le bilan socio-économique est négatif ;
3. Les atteintes à la propriété privée de l'opération : elle s'interroge sur la nécessité de procéder à toutes les expropriations envisagées pour la réalisation du projet ;
4. Les atteintes environnementales de l'opération : elle pense que des atteintes non-négligeables sont prévues dans le Bois de Vincennes et que le traitement du sujet géotechnique et hydrogéologique reste insuffisant sur certains points ;
5. Les atteintes sociales de l'opération : elle estime que le coût social de l'opération sera loin d'être négligeable sur la zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau ;
6. Les atteintes à la santé publique de l'opération : elle considère que la seule solution consisterait à déplacer les résidents de deux EHPAD riverains des chantiers pendant toute la durée des travaux ;
7. Les autres atteintes de l'opération : elle considère que les impacts routiers devraient être particulièrement importants, notamment sur les secteurs du Bois de Vincennes et de la Fontaine du Vaisseau, et que le bilan carbone du projet est peu favorable.

Sur les sept points précités exprimés par la commission d'enquête dans son rapport, Île-de-France Mobilités apporte les réponses suivantes.

4.1 Le coût de l'opération

Alors que l'avis du SGPI du 2 juillet 2021 considérait que le coût du projet était « *très élevé* » la commission d'enquête considère dans son rapport que le coût est « *excessif* » (Rapport page 135) et dans son avis qu'il est « *élevé et comparativement plus cher que des réalisations similaires* » (Avis page 17).

La commission d'enquête évalue, de manière inédite, pour ce projet un nouveau coût actualisé de 1,7 Mrds€ aux conditions économiques de 2022, sans préciser la méthode de calcul. « *Selon IDF Mobilités le coût actualisé de ce projet en 2021 serait de près de 1,6 milliard d'euros, coût que la commission d'enquête considère comme légèrement minoré et qu'elle estime pour 2022 à près de 1,7 milliards d'euros compte tenu de l'accélération de l'inflation depuis le troisième trimestre 2021 et qui va s'accroître encore en 2022 notamment sur les matières premières* » (Rapport page 136).

Ile-de-France Mobilités a fait une estimation actualisée du coût du projet à fin 2021 à la demande explicite de la commission d'enquête (Rapport p.136) et en s'appuyant exclusivement sur l'évolution de l'indice TP01. Dans sa réponse à la question de la commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage rappellent explicitement que le coût du projet tel qu'il a été estimé est de 1,385 Mrds€ (aux conditions économiques de 2017) et que sur la base de l'évolution de l'indice TP01 entre novembre 2017 et décembre 2021 le coût actualisé serait de 1,52 Mrds€ (aux conditions économiques de décembre 2021). Cette estimation est abusivement réévaluée par la commission d'enquête à 1,7 Mrds€ (+180 M€) en s'appuyant sur des conditions économiques actuelles mais aussi celles futures qui sont par définition incertaines, ce qui n'a pas de sens pour un projet dont le coût AVP n'est pas attendu avant 2025, et les marchés de génie civil pas avant 2028.

Le nouveau coût proposé par la commission d'enquête ne peut en outre être une référence de calcul pour la comparaison avec d'autres projets, contrairement à l'exercice réalisé par les maîtres d'ouvrage et présenté dans le mémoire en réponse au procès-verbal de la commission d'enquête avec les projets des lignes 11, 14 et 15 Sud (Rapport p.137-138). En outre, Île-de-France Mobilités note que la commission compare dans son calcul des coûts de projet pour la ligne 11 ou 15 Sud ramenés aux conditions économiques de 2017 avec des coûts de la ligne 1 qu'elle a recalculée aux conditions économiques de 2022 en appliquant en outre, sur ces derniers, une accélération de l'inflation. Cette comparaison n'a donc pas de sens et augmente les écarts constatés, toutes choses égales par ailleurs.

Île-de-France Mobilités confirme les calculs réalisés et transmis à la commission d'enquête qui présentaient que le coût du prolongement de la ligne 1 estimé est de 256 M€/km (aux conditions économiques de 2017), est globalement équivalent aux coûts des prolongements de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (225 M€/km aux conditions économiques de 2017) et de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier (217 M€/km aux conditions économiques de 2017) ainsi qu'au coût de la ligne 15 Sud (266 M€/km aux conditions économiques de 2017).

Ile-de-France Mobilités rappelle que le coût a été établi par la RATP au vu notamment des résultats d'appels d'offres pour les marchés du prolongement de la ligne 14 à Orly, et que ces coûts ont fait l'objet d'une expertise externe contradictoire en 2018 mandatée par Ile-de-France Mobilités.

Il convient en outre de rappeler que les coûts d'un projet sont étroitement liés, aux spécificités du projet ainsi qu'à la conjoncture à un moment donné et que la conjoncture du premier trimestre 2022 ne peut en aucun cas constituer une référence pour établir un coût du projet.

Ainsi comparer la ligne 1 à la ligne 11 dont une partie du linéaire est en aérien et avec des stations souterraines moins profondes et plus petites, le matériel roulant n'ayant que cinq voitures, est peu pertinent et ne permet en aucun cas de qualifier le coût du prolongement de la ligne 1. Pour comparer les coûts de ces deux projets de prolongement de métro, il convient plutôt d'analyser les coûts de génie civil, des aménagements des stations et du creusement du tunnelier ; qui, comme le montre le tableau ci-dessous sont globalement cohérents entre ces deux projets.

	Prolongement ligne 11 Rosny-Bois-Perrier	Prolongement Ligne 1 Val de Fontenay
Aménagement des stations		
m2 de surface de plancher (SDP)	7 527 m ²	5 610 m ²
Coût du m ² /SDP créé	3M€/SDP m²	3,9M€/SDP m²
Génie civil des stations		
Volumes de terres excavé (m3)	75 268 m3	50 107 m3
Coût/m3 excavé	0,62M€/m3	0,73M€/m3
Tunnelier		
Linéaire (en ml)	4287 ml	3035 ml
Cout/ml	32,1 M€/ml	31 M€/ml

La commission d'enquête n'a enfin pas tenu compte, pour formuler son avis, de la réponse apportée par Ile-de-France Mobilités dans le mémoire en réponse : « *L'évolution de l'indice TP01 a connu une forte évolution au cours des 4 dernières années compte tenu de la multiplicité des chantiers générés par la Société du Grand Paris. Il est attendu à l'horizon 2030-2035 une période de détente sur les coûts des travaux publics, l'ensemble des travaux générés par le Grand Paris Express étant soit terminés (Ligne 15 sud, Ligne 16-17, Ligne 18) soient largement engagés (Lignes 15 Est et 15 ouest)* » (Réponse Ile-de-France Mobilités reprise dans le Rapport p.135).

Il apparaît donc à Ile-de-France Mobilités que la commission d'enquête a exprimé une erreur de méthode, d'une part, sur sa manière de réévaluer le coût du projet, ajoutée à une erreur d'appréciation sur la conjoncture, d'autre part, dans la comparaison réalisée avec d'autres lignes sans les ramener à des conditions économiques comparables et sans intégrer les spécificités des lignes.

4.2 La rentabilité socio-économique de l'opération

La commission d'enquête considère que le bilan socio-économique est négatif en s'appuyant sur l'avis du SGPI. Elle ne tient pas compte du courrier en réponse d'Ile-de-France Mobilités du 15 novembre 2021 au SGPI annexé au dossier d'enquête publique et dont les termes ont été rappelés dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage du 15 avril 2022 (Rapport page 138). Ile-de-France Mobilités note que lors de l'entretien du 10 mars 2022 avec la commission d'enquête « *les représentants du SGPI ont rappelé que le Secrétaire Général rend un avis unique, qui peut être favorable, défavorable ou favorable assorti de réserves et de recommandations et que tenus par le devoir de réserve, les représentants du SGPI n'ont pas souhaité commenter les réponses qu'IDF Mobilités avait apportées à l'avis négatif qu'avait émis le SGPI mais s'en sont tenus à leur avis initial qui demeurerait à leurs yeux résolument négatif* » (Rapport p.215).

Ile-de-France Mobilités regrette, d'une part, que les représentants du SGPI n'aient pas souhaité commenter les arguments qu'Ile-de-France Mobilités a produits dans son mémoire en réponse, et, que d'autre part, la commission d'enquête n'en ait pas tenu compte dans son avis. « Pour le SGPI la rentabilité socio-économique de cette opération est et demeure négative et le SGPI a confirmé son avis négatif lors de l'entretien que la commission d'enquête a eu le 10 mars 2022. S'agissant d'un organisme totalement indépendant d'IDF Mobilités la commission d'enquête privilégie donc la contre-expertise du SGPI et considère donc également que le bilan socio-économique de ce projet est négatif ». (Avis p.17).

Ile-de-France Mobilités rappelle en premier lieu que la méthode francilienne est utilisée depuis de nombreuses années pour l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructures de transports en Ile-de-France ce qui permet une comparaison de leur rentabilité.

Ile-de-France Mobilités maintient sa conclusion d'un bilan socio-économique prudent et acceptable, et conteste l'analyse du SGPI. Elle regrette que la commission d'enquête n'ait mentionné ni dans son rapport ni dans son avis les éléments de réponse apportés au SGPI qui sont les suivants :

Le bilan recalculé dans l'avis du SGPI s'appuie sur les fiches-outils les plus récentes de l'instruction ministérielle prenant en compte la stratégie nationale bas carbone fondée sur l'objectif d'une neutralité carbone à l'horizon 2050. Dans le cadre du calcul socio-économique, ce scénario de référence conduit d'un part, à réduire les externalités négatives liées aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre des véhicules individuels grâce à la transition progressive du parc de véhicules à moteurs thermiques vers des véhicules électriques. Le corollaire de cette diminution des externalités négatives serait que la mobilité en voiture individuelle deviendrait plus vertueuse que la mobilité en transports collectifs qui nécessite la réalisation d'infrastructures de transport. On voit ici les limites de cette approche qui pourrait in fine conduire à juger opportun un report des usagers des transports collectifs vers la voiture, alors que cette même stratégie nationale bas carbone prône pourtant également des alternatives efficaces aux déplacements en voiture individuelle.

Les méthodes d'évaluation socio-économique prennent mal en compte certaines externalités négatives des déplacements en voiture, telles que les coupures urbaines ou la consommation d'espace urbain, et ceci notamment pour la région Île-de-France, région bien spécifique compte tenu de son extrême densité. Les valeurs des paramètres utilisés dans le calcul socio-économique doivent nécessairement en tenir compte.

Le bilan établi par les maîtres d'ouvrage n'a pas intégré certains effets positifs qu'il n'est pas aisé de quantifier, tels que les gains de fiabilité apportés par un métro automatique en remplacement de la desserte bus existante, les déplacements que le projet pourrait induire, ni les effets économiques élargis comme cela est réalisé dans les évaluations socio-économiques des projets de lignes du Grand Paris Express.

En conséquence, Île-de-France Mobilités estime que le résultat de l'évaluation socio-économique présentée dans le projet de dossier d'enquête publique du prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay ne peut être revue selon les recommandations des contre-experts. L'application des nouvelles fiches-outils d'application de l'instruction ministérielle pose de nombreuses questions sur la trajectoire qu'elle implique en matière de réalisation de projets de transports collectifs pourtant indispensables à une mobilité urbaine plus durable car elle ne tient pas compte de nombreux impacts positifs de ces projets.

Ainsi, Île-de-France Mobilités souhaite qu'un travail méthodologique de fond soit mené, en concertation avec les services du Ministère du développement durable en charge de l'évolution du référentiel d'évaluation socio-économique, pour améliorer la prise en compte des effets des projets de transports collectifs urbains dans le calcul socio-économique afin qu'il reflète mieux l'intérêt de ces projets pour la collectivité.

4.3 Les atteintes à la propriété privée de l'opération

L'appréciation de la commission d'enquête, selon laquelle une partie du foncier des stations ne serait pas stricto sensu pour le besoin du projet de transport n'est pas exacte. Aucun foncier inscrit dans le faisceau de la Déclaration d'Utilité Publique n'est à un bénéfice autre que celui du projet de transport comme cela a été rappelé par les maîtres d'ouvrage lors des réunions publiques et des réponses écrites apportées aux questions de la commission. Les dimensions des « boîtes » souterraines des stations ont été fixées indépendamment des surfaces en émergence, en fonction de la longueur et de la largeur imposées par le gabarit des rames et de la largeur des quais, qui résulte d'un dimensionnement lié au trafic prévisionnel de voyageurs montants descendants dans chacune des stations. De plus, les localisations des emprises de stations ont été retenues afin de limiter les impacts sur les riverains pendant les travaux en optimisant au maximum les besoins fonciers et en privilégiant autant que possible du foncier public.

Il faut enfin rappeler que le processus réglementaire rigoureux long et contraignant vise justement à respecter tous les droits des propriétaires et à en limiter les atteintes.

Ainsi, la nature de l'émergence en surface n'a aucun lien avec le besoin d'emprise pour la zone de travaux pour réaliser la boîte gare.

4.4 Les atteintes environnementales de l'opération

Sur le Bois de Vincennes, la commission d'enquête expose le fait que « *Le nombre d'arbres abattus dans le bois de Vincennes pourrait être beaucoup plus élevé que celui mentionné par IDFM [...] d'environ 25%* » et « *pense également que des impacts non négligeables pourraient survenir sur les systèmes racinaires des arbres pouvant ainsi éventuellement engendrer la mort des arbres concernés* » (Avis p.18).

Face au sujet sensible d'abattage d'arbres dans le Bois de Vincennes, **Ile-de-France Mobilités a missionné des experts forestiers indépendants¹, pour avoir un diagnostic objectif du nombre concerné, de leur état et des potentiels impacts des travaux sur les arbres conservés à proximité. Ces éléments ont servi de base aux éléments présentés lors de l'enquête publique. A contrario**, la commission d'enquête émet un jugement sur un sujet d'expert sans fondement technique.

Les experts forestiers ont évalué, pour la zone travaux en surface du projet, un nombre de 79 arbres avec un diamètre d'au moins 40 cm. En tout état de cause, même en considérant une marge d'erreur de 25%, soit 20 arbres, le nombre d'arbres serait d'environ 100 sur un espace de 1,4 ha.

Concernant le système racinaire, les experts forestiers ont clairement expliqué que : « *Généralement les racines d'alimentation vont bien au-delà de la surface et de la largeur du houppier mais restent dans une profondeur comprise entre 30 et 80 cm (horizon de croissance, le plus riche)* ». En présence d'injection de coulis pour renforcer le sous-sol aux abords du tunnel, les tubes d'un diamètre inférieur à 8 cm, auraient un impact potentiel sur moins de 1% de la surface racinaire, le coulis se répandant aux horizons géologiques inférieurs aux horizons racinaires.

¹ Seules les personnes inscrites sur la liste nationale, publiée par le Conseil National de l'Expertise Foncière, Agricole et Forestière, peuvent porter le titre d'Expert Forestier. Ils sont adhérents du CNEFAF qui a pouvoir disciplinaire sur eux. Les articles L 171-1 et R171-1 et suiv. du code rural définissent les dispositions à leur égard ainsi que l'article L 154-3 du code forestier.

Des engagements forts ont été présentés par les maîtres d'ouvrage afin de (i) réduire ses effets dans la suite des études en optimisant les techniques de construction, (ii) de mettre en place des mesures de protection des arbres les plus stricts et (iii) de mettre en place une compensation exemplaire au plus proche du site aussi bien quantitativement que qualitativement et cela même de manière anticipée par rapport aux travaux. Les sites potentiels de compensation, (plaine de Saint-Hubert, délaissés de l'A4...) présentés pendant l'enquête sont tous situés dans le Bois de Vincennes et permettent d'envisager une compensation de grande qualité sur le plan forestier et de biodiversité. En outre, les maîtres d'ouvrage ont également identifié des mesures de désimperméabilisation de routes du Bois actuellement bitumées qui viendraient compléter ce dispositif ambitieux de compensation.

Concernant les risques géotechniques et hydrogéologiques, les maîtres d'ouvrage confirment avoir réalisé des études géotechniques et hydrogéologiques appropriées au niveau d'études attendues pour le dossier d'enquête publique comme pour des projets équivalents récemment mis en service (prolongements des lignes 14 à Mairie de Saint-Ouen ou 4 à Bagneux) ou en phase d'achèvement (prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier), et avoir identifié les risques et les mesures associés pour y répondre. Les maîtres d'ouvrage ont ce sens réitéré et enrichi le dossier par le biais du mémoire en réponse de l'Autorité environnementale. Il est important de signaler que la commission d'enquête a noté dans son rapport que la maîtrise d'ouvrage avait en effet, bien appréhendé les risques et les méthodes à mettre en œuvre sur les sujets géotechniques et hydrogéologiques :

« La Commission constate que les risques spécifiques en termes de sous-sols et de nappe phréatique le long du tracé et des méthodes à mettre en œuvre pour les maîtriser ont bien été appréhendés. Les études en phase avant-projet devraient permettre encore d'affiner les données et de préciser les méthodes à utiliser » (Rapport p.161).

Ces constats sont donc en contradiction avec l'avis de l'Autorité environnementale étant donné qu'ils s'appuient sur le dossier complété par les maîtres d'ouvrage suite à l'avis de cette dernière. Néanmoins, ces éléments présentés dans le rapport de la commission ne semblent pas repris dans les conclusions de l'avis de la commission d'enquête (Avis p.19).

Pour exemple et comme explicité dans le mémoire en réponse à la commission d'enquête concernant les risques d'inondation sur la zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau, les ajustements par rabattement et la mise en place d'ouvrage de récupération des eaux issues des nappes sub-affleurante permettent de préserver les ouvrages avoisinants.

4.5 Les atteintes sociales de l'opération

La commission d'enquête estime que *« le coût social de l'opération sera loin d'être négligeable [au niveau de la zone artisanale de la Fontaine du Vaisseau], que le fait que les entreprises chargées des travaux emploient nombre d'ouvriers, pour la plupart extérieurs à la zone considérée, ne compensera pas les départs impactant essentiellement le territoire de Neuilly-Plaisance »*.

L'hypothèse selon laquelle, les emplois du chantier du prolongement de la ligne 1 viendraient compenser les emplois des entreprises actuellement sur site n'a pas de sens. Il est également erroné de parler d'emplois supprimés (comme indiqué par la commission d'enquête dans son Avis p.20 et dans son Rapport p.214) alors que les maîtres d'ouvrage se sont engagés sur de la relocalisation temporaire et d'accompagnement à la réinstallation comme cela s'est déjà pratiqué sur d'autres chantiers, comme par exemple à Champigny dans le cadre de la ligne 15 Est. Sur ce sujet, Ile-de-France Mobilités a missionné un cabinet expert afin d'obtenir un diagnostic précis des entreprises de la zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau de Neuilly-Plaisance en 2021.

Ile-de-France Mobilités a précisé, dès le dossier d'enquête, qu'une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, un accompagnement individualisé des entreprises serait réalisé, tenant compte :

- Des caractéristiques des entreprises (taille, structure du capital, activités, caractéristiques des locaux, etc.) ;
- De leur statut d'occupation (propriétaire non-occupant, propriétaire occupant, locataire, etc.) ;
- De leur stratégie de développement à court terme (2-3 ans), moyen terme (3-5 ans) et long terme (plus de 5 ans) ;
- Des caractéristiques de leur personnel : nombre de salariés sur site, personnel sédentaire ou nomade, lieux de résidence, etc.).

Dans le cadre de cet accompagnement individualisé, une négociation amiable sera engagée pour identifier, à la fois, la stratégie de relocalisation propre à chaque entreprise (à horizon 2028) et le montant de l'indemnisation.

4.6 Les atteintes à la santé publique de l'opération

La commission d'enquête considère que « *la seule solution consisterait à déplacer les résidents de deux EHPAD [situés respectivement en lisière du Bois de Vincennes et à proximité de la zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau] pendant toute la durée des travaux* » (Avis p.20). **Les maîtres d'ouvrage ne partagent pas la conclusion selon laquelle l'unique solution pour réduire les nuisances serait le déplacement des personnes des EHPAD et de leur personnel.** Ils considèrent à contrario que le cumul des murs anti-bruit jusqu'à 7 m de haut, de mesures de réduction sonore à la source, d'éloignement relatif des sources aux riverains, et de changement de fenêtres dans le cas extrême permet de réduire drastiquement les nuisances, comme en attestent les mesures mises en place sur les projets en cours actuellement. De plus, la configuration des sites permet de maintenir les EHPAD à une distance de plusieurs dizaines de mètres des principales sources de bruit (il faut noter qu'une source sonore est atténuée de 20dB(A) en s'éloignant de 2m à 20m. Ces mesures ont été présentées lors des réunions publiques et notamment lors de la troisième réunion à Neuilly-Plaisance avec des engagement de mesures.

4.7 Les autres atteintes de l'opération

La commission d'enquête mentionne « *les impacts routiers particulièrement importants dans le bois de Vincennes devant la Dame Blanche et sur la route de Nogent en fonction de la future « base vie » mais surtout à la Fontaine du Vaisseau où le réseau routier desservant l'actuelle zone artisanale paraît peu adapté au transit quotidien de 140 camions apportant les voussoirs destinés au tunnel ou évacuant les déblais issus du creusement du tunnel* » (Avis p.21).

Cet avis va bien au-delà de l'appréciation exprimée dans le rapport : « *La commission note avec le plus grand intérêt la possibilité évoquée par IDF Mobilités d'installer la base-vie sur l'avenue Fayolle plutôt que dans le bois puisque la taille de cette base-vie est très importante dans le projet actuel* » (Rapport p.68). S'agissant de la rue du Bois Galon qui servirait d'exutoire au chantier du puits d'entrée du tunnelier, les maîtres d'ouvrage regrettent que la commission d'enquête n'ait pas noté que « *la rue du Bois-Galon dispose d'une chaussée de 7 m. suffisante pour la circulation de camions conventionnels dans les 2 sens sous réserve de supprimer la bande de stationnement au nord et que (avec l'activité économique actuelle) il existe déjà un trafic moyen d'environ 110 camions/jour sur cet axe* » (Réponse des maîtres d'ouvrage reprise dans le Rapport p.103).

S'agissant du bilan carbone du projet, la commission d'enquête l'estime trop élevé dans sa conclusion. Le bilan carbone est jugé : « *selon IDFM elle-même peu favorable : Car s'agissant des émissions de GES, l'étude d'impact indique que le projet entraîne donc une augmentation des émissions de 198 tCO₂e pour la première année de mise en service en 2035. Sur la durée d'évaluation, le projet entraîne une augmentation des consommations d'environ 3 300 tCO₂e* » (Avis p.21).

La question du bilan carbone, soulevée par les avis de l'Autorité environnementale et du SGPI, a pourtant fait l'objet d'éléments d'explication par les maîtres d'ouvrage, à la fois dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, dans le courrier de réponse au SGPI, ainsi qu'en réunions publiques et dans le mémoire en réponse du 30 mars 2022 à la commission d'enquête.

Les maîtres d'ouvrage ont apporté des compléments d'information suivants cités dans le Rapport p. 155 : « *S'agissant du bilan carbone les maîtres d'ouvrage souhaitent apporter les compléments suivants : les projets de métro sont des projets dont la durée de vie est très longue. Le bilan énergétique d'un tel projet devrait donc s'apprécier sur la très longue durée (+ de 100 ans). Les résultats de ces bilans énergétiques doivent être appréciés avec beaucoup de prudence car, par définition, personne n'est en mesure de prédire le mix énergétique du siècle prochain lorsque la Ligne 1 continuera à être exploitée. Par ailleurs les normes de consommation électrique de la prochaine génération de métro pneus (celle qui succédera au MP14) et de la génération qui suivra 50 ans après environ (durée de vie moyenne des matériels roulants) ne sont, par définition, pas connues.*

Le bilan énergétique et carbone réalisés sur le projet montre qu'avec les méthodes et hypothèses connues à ce jour il émettrait davantage de CO₂ et consommerait davantage d'énergie que ce qu'il permettrait d'éviter. L'élaboration d'un bilan GES est basé sur de nombreuses hypothèses présentant un certain nombre de biais. Dans le bilan, les émissions de CO₂ sont liées à l'exploitation de la Ligne 1 qui sont mises en regard des économies induites par le report modal. Ainsi, le bilan ne présente que les éléments connus à date et n'intègre pas dans l'analyse, par exemple, les effets d'un projet de transports en commun sur la densité urbaine, la lutte contre l'étalement urbain, l'apaisement de la ville, décongestion routière, qui seraient à mettre au bénéfice de ce type de projet.

Le bilan intègre la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) comme demandé par les textes. Néanmoins en n'intégrant pas les enjeux d'étalement urbain et d'autres effets connexes, cela conduit à une évaluation biaisée. L'application stricte de la SNBC pourrait laisser entendre que la réalisation d'une grande infrastructure de transport en commun n'aurait pas d'intérêt pour la mise en œuvre de la SNBC et contribuerait au réchauffement climatique. Une telle conclusion est en réalité contraire aux efforts attendus pour atteindre les objectifs de la SNBC qui donne une place centrale aux infrastructures de transports collectifs et à leur grande valeur sociale. Enfin il convient de rappeler que la SNBC présente une maille nationale qui s'applique mal à une approche par projet comme l'a relevé le SGPI dans sa contre-expertise de la Ligne 15 Ouest par exemple. » (Rapport p.151-152). En complément, il convient de rappeler que 65% des dépenses du projet sont amorties sur une durée de vie de 100 ans, 34% sur une durée de vie de 30 à 50 ans, et 1% sur une de vie de 15 ans.

4.8 Avis défavorables sur la mise en compatibilité des PLU de Paris, Montreuil et Neuilly-Plaisance :

Ces trois avis défavorables émis par la commission d'enquête sont la conséquence de l'avis défavorable à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne 1 du métro.

Ile-de-France Mobilités réitère le besoin de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces trois communes afin de pouvoir réaliser le projet.

III. NATURE ET MOTIFS DES MODIFICATIONS ET ENGAGEMENTS

1. Les principales modifications apportées au projet

Pour tenir compte des observations émises durant l'enquête publique, de l'avis de la commission d'enquête, des avis des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales, de l'avis de l'autorité environnementale, Ile-de-France Mobilités et la RATP qui entendent poursuivre le projet lui ont apporté les principales modifications suivantes :

Dans le Bois de Vincennes, il a été décidé, d'une part, d'installer la future base vie du chantier sur l'avenue Fayolle pour limiter les impacts sur les espaces végétalisés. D'autre part, les maîtres d'ouvrage ont pris le parti de réaliser l'enfouissement du poste de redressement dit OA1 pour limiter l'impact visuel d'un tel ouvrage.

2. Les engagements des maîtres d'ouvrage

Par ailleurs, et toujours pour prendre en compte les observations et avis émis durant le processus d'évaluation environnementale, les maîtres d'ouvrage prennent les engagements suivants :

- **S'agissant du Bois de Vincennes,**
 - D'étudier l'optimisation des emprises travaux de l'ouvrage d'entonnement pour limiter l'impact sur l'alignement d'arbres de l'avenue de la Dame Blanche ;
 - D'imposer un cahier de prescriptions strictes aux entreprises pour limiter et réduire les impacts sur la faune et la flore durant les travaux (limitation des périodes de travaux en dehors des périodes de reproduction et d'élevage, pratique d'abattage d'arbres respectueuse de la faune présente, mesures de protection des arbres conservés à proximité des travaux) mais aussi sur les bâtiments riverains concernant le bruit, l'impact visuel et les circulations routières ;
 - De mettre en œuvre une stratégie de compensation écologique et forestière ambitieuse sur des sites de préférence dans le Bois de Vincennes, en concertation avec les acteurs du site (Ville de Paris, inspection des sites, DRIAAF).
- **S'agissant de la Zone d'activités Fontaine du Vaisseau,** de mettre en œuvre une stratégie concertée d'accompagnement individualisé des entreprises en lien avec la Ville de Neuilly-Plaisance permettant de viser le maintien des activités sur le territoire et d'accompagner la réinstallation d'une zone d'activité après la réalisation des travaux nécessaires au prolongement de la ligne 1 ;

- **S’agissant des stations de Les Rigollots et Grand Pêcheurs**, de limiter les emprises au strict besoin de réalisation des ouvrages de génie civil des stations du prolongement de la ligne 1. L’aménagement en surface sera défini en concertation avec les villes ;
- **S’agissant des problématiques géotechniques et hydrogéologiques** d’approfondir les études selon les normes en vigueur dans la perspective du dossier d’autorisation en environnementale unique qui sera soumis à enquête publique ;
- **S’agissant des impacts sonores en phase chantier**, de mettre en place des mesures exemplaires visant à réduire les bruits à la source et leur diffusion pour minimiser les impacts sur les habitations et les établissements de santé riverains ainsi qu’un système de contrôle et de surveillance en continu pendant les travaux.

IV. MOTIFS ET CONSIDERATIONS D’INTERET GENERAL JUSTIFIANT LA DECLARATION DE PROJET

En conclusion, avec ses trois nouvelles stations, Les Rigollots, Grands Pêcheurs et Val de Fontenay, le prolongement de la ligne 1 permettra de mieux desservir environ 75 000 habitants à sa mise en service, en plus de renforcer le maillage du réseau de transport avec sa correspondance majeure avec le **grand pôle de transport de l’est francilien Val de Fontenay** et ainsi permettre une meilleure accessibilité **aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d’études et d’emplois.**

Il permettra en outre de **soutenir les projets de développement du territoire en faveur de l’activité.**

Le projet garantit, par ailleurs, **une alternative fiable et confortable à la voiture individuelle et contribuera ainsi à l’objectif de développement durable de l’Île-de-France, avec une estimation de 95 000 voyageurs supplémentaires attendus par jour sur ce prolongement.**

Le coût du projet a fait l’objet d’une optimisation en 2019 et sa rentabilité socio-économique présente un bilan prudent et cohérent par rapport aux derniers prolongements de lignes de métro en Île-de-France.

Si les impacts environnementaux du projet sont en partie inévitables, la maîtrise d’ouvrage a déjà apporté des garanties, ou *a minima* des axes d’amélioration, par le biais de mesures de réduction, d’accompagnement, et de compensation qui prendront forme dans la suite des études et la réalisation des travaux. Au cours des étapes suivantes, les maîtres d’ouvrage réaliseront une mise à jour de l’étude d’impact, qui sera à nouveau soumise pour avis à l’Autorité environnementale, aux autorités compétentes et au public. Elle sera jointe aux différentes demandes d’autorisations restant à obtenir pour le projet préalablement au démarrage des travaux.

Malgré ses impacts environnementaux, le projet permettra de **contribuer à préserver l’environnement et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre**

Île-de-France Mobilités réitère et confirme donc qu’il s’agit **d’un projet de transport d’intérêt général**, avec une offre adaptée et efficace pour rapprocher un territoire dense du réseau structurant de transport.

Annexe 2

Mesures à la charge des maîtres d'ouvrage destinées à éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les effets négatifs notables du projet de prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi.

En application des articles L.126-1 et L.122-1-1 et R.122-13 du code de l'environnement.

Préambule :

L'article L.122-1-1 du code de de l'environnement mentionne notamment que la déclaration de projet « *précise les prescriptions que devra respecter les maîtres d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine* ».

L'annexe présente, sous forme de tableaux, les effets négatifs notables du projet en phase travaux et en phase d'exploitation, les mesures prévues par les maîtres d'ouvrage, d'évitement, de réduction ou de compensation. Ces impacts et mesures sont identifiés dans l'étude d'impact et pour certains précisés par les compléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale ou dans le rapport de la commission d'enquête.

Ce chapitre analyse les impacts sur l'environnement du projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val de Fontenay qu'ils soient temporaires (en phase travaux) ou définitifs (après la mise en service du projet).

Les impacts sont hiérarchisés comme suit :

L'impact est qualifié de positif quand le projet offre l'opportunité d'améliorer la situation actuelle présentée dans l'état initial.	
L'impact est qualifié de nul lorsque le projet n'est pas susceptible de modifier l'enjeu environnemental ou lorsque l'enjeu environnemental n'est pas présent.	
L'impact n'est pas bloquant mais nécessite une adaptation, soit technique, soit organisationnelle, afin de supprimer l'impact ou d'obtenir un effet résiduel négligeable à nul.	
L'impact est considéré comme modéré dès lors que le projet n'est pas forcément remis en cause mais où des mesures spécifiques sont toutefois nécessaires pour permettre sa réalisation. Il peut également s'agir de la prise en compte de prescriptions techniques contraignantes liées à l'existence de réglementation locales.	
L'impact est jugé fort, soit lorsque le projet peut être remis en cause (impact non évitable : exemple de risque d'effondrement de bâtis, d'inondation des ouvrages, etc.), soit lorsque le projet d'aménagement s'inscrit au sein de périmètres réglementaires interdisant ou contraignant en l'état la mise en œuvre des différents ouvrages envisagés.	

L'analyse des impacts regroupée par thématique environnementale, est réalisée pour chaque sous-thématique. Elle est présentée sous la forme d'un tableau reprenant leur caractéristiques (permanent / temporaire) et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser ainsi que les coûts associés.

- MR : Mesure de réduction
- ME : Mesure d'évitement

1.1. MILIEU PHYSIQUE

SOUS-THEMATIQUE	SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
CLIMATOLOGIE ET RISQUES METEOROLOGIQUES	TOUS LES SECTEURS	Phase travaux	Pas d'incidence directe sur l'évolution du climat		
		Phase exploitation	Modification locale de la circulation du vent au niveau des stations et du CDT ; mais modifications non significatives à l'échelle du territoire		
RELIEF	AUTOUR DES SITES EN CHANTIER	Phase travaux	Stockage des matériaux et des déblais pouvant avoir une incidence sur le relief.	<ul style="list-style-type: none"> - Effets limités sur l'altimétrie compte tenu d'un prolongement en souterrain (MR) - Bonne gestion des matériaux (valorisation et réutilisation plutôt que stockage) (MR) 	
		Phase exploitation	Sans objet		
PEDOLOGIE	EMERGENCES AU BOIS DE VINCENNES		Situées dans une zone naturelle. ; impossibilité de restituer à l'identique un sol en place depuis longtemps	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises chantiers (MR) - Stockage des sols superficiels afin de les réutiliser si possible (MR) 	Reboisement
	EMERGENCES SUR AUTRES SECTEURS	Phase travaux	Situées dans des zones urbaines avec un sol déjà dégradé	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises chantiers (MR) - Stockage des sols superficiels afin de les réutiliser si possible (MR) 	Réaménagement de certains espaces verts, avec apport de terre végétale et engazonnement.
	TOUTES LES EMERGENCES	Phase exploitation	Sans objet		
GEOLOGIE → Voir le tableau A précisions des impacts et mesure de la thématique géotechnique (page 6-7)	TOUS LES SECTEURS	Phase travaux	Réalisation du projet pouvant avoir des impacts sur les aléas identifiés dans l'aire d'étude : mouvements de terrain, dissolution du gypse, retrait et gonflement des argiles.	<ul style="list-style-type: none"> - Choix de méthode par le tunnelier avec chambre de confinement et réalisation des ouvrages en parois moulées ; évitement des effets sur les nappes ; étanchéification des ouvrages (ME) - Réalisation d'études plus précises préalables aux travaux (enquêtes sur le bâti, caves et fondations, auscultation des zones sensibles aux tassements, modélisation hydrogéologique...) (MR) - Dispositions constructives préventives (méthodes 	

					du comblement ou confortement des vides, traitement d'étanchement par injection...) (MR) - Surveillance et auscultation des sols durant le chantier (MR)	
				Sans objet		
EAUX SOUTERRAINES → Voir le tableau A précisions des impacts et mesure de la thématique hydrogéologique (page 6-7)	TOUS LES SECTEURS	Phase exploitation				
		Phase travaux	- Risque de remontée de nappes - Réalisation du projet pouvant avoir des impacts sur le fonctionnement des nappes. - Risques de pollutions accidentelles	- Choix des méthodes constructives (tunnelier, parois moulées) : évitement des effets sur les nappes et de la propagation d'une pollution dans les eaux souterraines (ME) - Dimensionnement du projet (pompes, relevage, etc.) pour prendre en compte les remontées de nappe (MR) - Traitement des eaux d'exhaure et suivi de la qualité des eaux (MR) - Mesures préventives et curatives en cas d'inondation par remontée de nappe (MR) - Etude de modélisations hydrogéologiques (MR).		
		Phase exploitation	Effet barrage possible		Solutions de régulation des eaux souterraines (MR)	
EAUX SUPERFICIELLES	TOUS LES SECTEURS	Phase travaux	- Rejets résiduels - Risques de pollutions des eaux superficielles.		- Production du dossier Loi sur l'Eau (MR) - Mesures préventives et curatives intégrées à l'organisation du chantier pour limiter les pollutions des eaux (MR)	
		Phase exploitation	Sans objet			
QUALITE DES SOLS	TOUS SECTEURS ET PRINCIPALEMENT AUTOUR DES EMERGENCES ET OUVRAGES	Phase travaux	- Risque de dispersion de la pollution - Risques sanitaires pour les travailleurs et les riverains des sols pollués		- Choix de méthodes constructives (tunnelier) : évitement des couches supérieures du sol (ME) - Diagnostic de pollution et étude, afin de déterminer d'éventuels plans de gestions spécifiques à mettre en place (MR)	

		Phase exploitation	Sans objet		
GESTION DES DEBLAIS	TOUS SECTEURS ET PRINCIPALEMENT AUTOUR DES EMERGENCES ET OUVRAGES	Phase travaux	Evacuation par voie routière de 1 millions de tonnes de déblais	<ul style="list-style-type: none"> - Choix des méthodes constructives par tunnelier évitant la réalisation de tranchées et l'excavation (MR) - Etudes de conception pour optimiser le volume des ouvrages (MR) - Réutilisation dans la mesure du possible des matériaux issus des déblais (selon caractéristiques techniques) - Mise en place d'un Plan de gestion et d'évacuation des déblais ainsi qu'une analyse d'opportunité sur le mode d'évacuation et les itinéraires concertés avec les collectivités et gestionnaires de voirie (MR). - Réalisation par les entreprises d'un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) identifiant les volumes de déchets attendus, les filières d'évacuation identifiées 	
		Phase exploitation	Sans objet		

Tableau A – Présaisons sur les impacts et mesures des thématiques géotechnique et hydrogéologique :

ENJEUX	SITES CONCERNES PAR DES ENJEUX	MESURES ASSOCIEES	MESURES DE SUIVI
CARACTERISTIQUES DES SOLS	<ul style="list-style-type: none"> • Faibles caractéristiques mécaniques des couches géologiques au droit des stations Les Rigollots, Val de Fontenay et du futur CDT • Remontées de tassements potentiels sur les sections en tunnel entre Grands Pêcheurs et Val de Fontenay, et au niveau de l'arrière-gare de Val de Fontenay 	<ul style="list-style-type: none"> • Terrassement en taape ou « top and down » pour les stations Les Rigollots et Val de Fontenay • Réalisation du tunnel au tunnelier assurant une meilleure stabilité des sols • Insertion du CDT dans une couche géologique plus profonde et plus stable • Possible jet grouting à étudier sur les zones de tassements potentiels 	<ul style="list-style-type: none"> • Auscultation des zones sensibles en amont et pendant les travaux
ANCIENNES CARRIERES	<ul style="list-style-type: none"> • Présences potentielles d'anciennes carrières – aléa faible à moyen – repérées aux abords de la station Grands Pêcheurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Investigations des anciennes carrières avant le chantier • Enquête du bâti • Injection et/ou comblement des anciennes carrières si risque identifié 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre d'un système de reconnaissance géophysique à l'avancement • Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux
GYPSE	<ul style="list-style-type: none"> • Aléa dissolution de gypse de moyen à fort au niveau de la station Val de Fontenay, de son arrière-gare et du CDT 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de sondages complémentaires profonds avec enregistrement des paramètres dans le cadre de la mission G2 • Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées si besoin : jet grouting / traitement d'étanchement du fond de fouille par injections • Traitement par injection des vides rencontrés préalablement aux travaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconnaissance à l'avancement en front de tunnelier • Auscultation de surface et en fouille – suivi des déformations • Traitement complémentaire des vides en cas de découvertes • Renforcement de bâti si dépassement des seuils de suivi
RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES	<ul style="list-style-type: none"> • Aléa retrait-gonflement des argiles moyen sans présence de couches argileuses au niveau de l'arrière-gare de Val de Fontenay • Aléa retrait-gonflement des argiles fort au niveau de la station Grands Pêcheurs et ses abords, avec présence de couches argileuses 	<ul style="list-style-type: none"> • Enquête du bâti sur le secteur • Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées : creusement au tunnelier, parois moulées • Injections et imperméabilisation des aquifères entourant les argiles au niveau du secteur de Grands Pêcheurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Auscultation de surface des zones sensibles en amont et pendant les travaux
NIVEAUX DE NAPPES	<ul style="list-style-type: none"> • Recoupement de nappes superficielles 	<ul style="list-style-type: none"> • Modélisation hydrogéologique des pompages 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un suivi des

	<p>et/ou plus profondes par toutes les stations et le CDT, avec de potentiels impacts sur le fonctionnement des nappes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effet barrage à confirmer et caractériser pour chaque ouvrage et interstation 	<p>en phase travaux, et de l'effet barrage</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées : creusement au tunnelier, réalisation des ouvrages sous protection de parois moulées • Solutions techniques de rabattement d'injections d'eau pour limiter l'effet barrage, pose d'un réseau de piézomètres, réalisation d'essais de perméabilité et modélisation hydrogéologique dans le cadre de la mission G2 • Mise en œuvre de parois moulées / jambes de pantalons 	niveaux de la nappe
<p>QUALITE DES EAUX</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de sols et d'eaux pollués sur tout le linéaire du prolongement (ouvrages et tunnel) 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation avant travaux de diagnostics de pollution complémentaires • Mise en œuvre d'ouvrages de traitement qualitatif des eaux, défini en fonction de la qualité des eaux pompées et de l'exutoire retenu • Choix de bétons appropriés 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un suivi de la qualité et de la chimie des rejets
<p>REMONTEE DE NAPPE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aléa fort de remontées de nappes au niveau de l'arrière-gare de Val de Fontenay et du CDT, ainsi qu'au niveau de l'arrière-gare de Château de Vincennes 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de méthodes constructives adaptées : creusement au tunnelier, réalisation des ouvrages sous protection de parois moulées • En cas d'observation d'impact lors de la surveillance sur les secteurs sensibles, mise en place de mesures de réduction (drains périphériques et siphons) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un suivi des niveaux de la nappe

1.2. MILIEU NATUREL

SOUS-THEMATIQUE		SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX	BOIS DE VINCENNES	Phase travaux	Présence de la ZNIEFF type II « Bois de Vincennes » mais aucune espèce déterminante concernée	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises chantiers dans le Bois de Vincennes (MR) - Méthode de construction au tunnelier (MR) 	<ul style="list-style-type: none"> - Reboisement du site - Compensation forestière 	
	AUTRES SECTEURS		Pas de zonages réglementaires			
	TOUS LES SECTEURS	Phase exploitation	Sans objet			
ZONES HUMIDES	TOUS LES SECTEURS	Phase travaux	Pas de zones humides identifiées			
		Phase exploitation	Pas de zones humides identifiées			
CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES	SECTEUR DU BOIS DE VINCENNES	Phase travaux	Bois de Vincennes considéré comme un réservoir écologique mais secteur impacté déjà fragmenté et à proximité d'une zone urbaine dense	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises chantiers dans le Bois de Vincennes (MR) - Méthode de construction au tunnelier (MR) 	<ul style="list-style-type: none"> - Reboisement du site - Compensation forestière 	
	AUTRES SECTEURS		Sans objet			
	TOUS LES SECTEURS	Phase exploitation	Sans objet			
ARBRES ET BOISEMENT	BOIS DE VINCENNES	Phase travaux	Déboisement d'une surface de 1,4 ha du Bois de Vincennes	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises chantiers dans le Bois de Vincennes (MR) - Méthode de construction au tunnelier (MR) - Protection des arbres non abattus (MR) 	<ul style="list-style-type: none"> - Reboisement du site - Compensation forestière 	

SOUS-THEMATIQUE		SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
	AUTRES SECTEURS			Arbres d'alignements présents à proximité de la station Grands Pêchers	- Protection des arbres non abattus (MR)	Compensation des arbres d'alignements
	TOUS LES SECTEURS		Phase exploitation	Sans objet		
HABITATS NATURELS	BOIS DE VINCENNES		Phase travaux	Habitat d'intérêt communautaire Hétraie Chenaie à Jacinthe des Bois	- Protection du site (ME) - Réduction des risques de pollution (MR) - Dispositif d'aide à la recolonisation (MR) - Assistance environnementale par le passage d'un écologue (MR)	Compensation CNPN
	AUTRES SECTEURS			Sans objet		
FLORE	TOUS LES SECTEURS		Phase exploitation	Sans objet		
			Phase travaux	Présence d'espèces exotiques envahissantes	- Limitation des emprises chantiers (MR) - Limitation du développement d'espèces exotiques envahissantes (MR)	
FAUNE	TOUS LES SECTEURS		Phase exploitation	Sans objet		
	BOIS DE VINCENNES		Phase travaux	Destruction d'individus, perturbation d'espèces (zone de dépôts/piste de chantier), notamment de l'avifaune nicheuse, des chiroptères et des	- Protection du site (ME) - Adaptation de la période des travaux (MR) - Réduction des risques de pollutions	Compensation CNPN

SOUS-THEMATIQUE		PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
			insectes	<ul style="list-style-type: none"> - (MR) Vérification des arbres à cavités et installations de gîtes chiroptères (MR) - Assistance environnementale par le passage d'un écologue (MR) 	
	AUTRES SECTEURS		Destruction d'individus, perturbation d'espèces (zone de dépôts/piste de chantier), notamment de l'avifaune nicheuse, des chiroptères et des insectes	<ul style="list-style-type: none"> - Protection du site (ME) - Adaptation de la période des travaux (MR) - Réduction des risques de pollutions (MR) - Assistance environnementale par le passage d'un écologue (MR) 	Compensation CNPN
	Tous les secteurs	Phase exploitation	Sans objet		

1.3. MILIEU HUMAIN

SOUS-THEMATIQUE	SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE	TOUS SECTEURS	Phase travaux	Projet compatible avec les documents de planification, excepté pour les PLU où des mises en compatibilité sont nécessaires.	Mise en compatibilité des PLU (ME)	
		Phase exploitation	Projet compatible avec les documents de planification, excepté pour les PLU où des mises en compatibilité sont nécessaires.	Mise en compatibilité des PLU (ME)	
OCCUPATION DU SOL	AUTOUR DES STATIONS ET DES OUVRAGES	Phase travaux	Modification temporaire de l'occupation des sols par les emprises chantiers dont des bois Dégradation des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction du nombre d'ouvrages et mutualisation des emprises travaux (MR) - Recherche de réduction des emprises travaux (MR) - Réalisation des travaux autant que possible en souterrain pour limiter les impacts en surface (MR) - Remise en état après travaux (MR) 	Reboisement Indemnités
		Phase exploitation	Modification permanente de l'occupation des sols par les émergences en surface (bâtiments voyageurs, postes de redressement) dont des bois	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisations recherchées de l'impact foncier lors des études ultérieures de conception (MR) - Négociations à l'amiable privilégiées pour les acquisitions foncières (MR) 	Indemnités
POPULATION, ACTIVITES ECONOMIQUES ET TOURISME	AUTOUR DES STATIONS ET DES OUVRAGES	Phase travaux	Perturbation d'accès aux habitations, activités, commerces et équipements et activités touristiques aux abords des chantiers	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien aux accès durant tout le chantier (MR) - Dispositif d'information dédié en fonction du public (MR) - Si besoin, déviation d'itinéraire signalée et partagée avec les collectivités concernées (MR) 	Mise en place d'une Commission de Règlement à l'Amiable Indemnités
			Acquisitions foncières nécessaires au projet	<ul style="list-style-type: none"> - Optimisations recherchées de l'impact foncier lors des études ultérieures de conception (MR) - Mission d'accompagnement spécifique pour les entreprises impactés pour la zone d'activités Fontaine du Vaisseau (MR) 	Indemnités
		Création d'emplois et retombées économiques liés aux travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Démarche d'insertion sociale dans les marchés de travaux (MR) 		

			Phase exploitation	Amélioration de l'accessibilité Attractivité du territoire Création d'emplois liés à l'exploitation et maintenance du prolongement		
PROJETS URBAINS	AUTOUR DES STATIONS		Phase travaux	Perturbation d'autres chantiers, si les chantiers sont concomitants	Coordination entre MOA (ME)	
			Phase exploitation	Projet moteur de l'attractivité du territoire autour des stations et sur le site du CDT		
RESEAUX ET INFRASTRUCTURES SOUTERRAINES	AUTOUR DES ZONES DE CHANTIER		Phase travaux	Risque potentiel d'atteinte sur les réseaux enterrés	<ul style="list-style-type: none"> - Inventaire complet des réseaux et DICT (ME) - Travaux de confortement et de déviation si nécessaire (MR) 	
			Phase exploitation	Sans objet		
RISQUES TECHNOLOGIQUES	TOUS SECTEURS		Phase travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Risques d'accidents liés aux activités ICPE présentes sur les zones de chantier - Risques de découverte d'explosif 	<ul style="list-style-type: none"> - Dossiers réglementaires ICPE et procédures de gestion de crise en cas d'accident, formation du personnel sur site (MR) - Etudes historiques de pollution pyrotechnique (ME) - Dépollution pyrotechnique (MR) 	
			Phase exploitation	Risques d'accidents liés au prolongement de la Ligne 1	<ul style="list-style-type: none"> - Dossier de sécurité pour dispositions prescrites en cas d'événement à risques (ME) 	

1.1. DEPLACEMENTS

SOUS- THEMATIQUE	SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
ORGANISATION DES DEPLACEMENTS	AUTOUR DES ZONES DE CHANTIER	Phase travaux	Perturbation temporaire des conditions de déplacement des riverains	<ul style="list-style-type: none"> - Choix de localisation des émergences et emprises travaux de façon à limiter les impacts sur les déplacements (ME) - Emprises chantier limitées au strict nécessaire en évitant au maximum les voies de circulation et les espaces modes actifs (MR) - Mise en place d'un plan de circulation avec une signalétique appropriée (MR) - Information préalable des riverains sur les impacts liés aux travaux. (MR) - Mise en œuvre d'aménagements temporaires pour la sécurité des riverains et des piétons : itinéraires sécurisés, signalés et balisés. (MR) - Maintien du bon état des voiries après le passage des camions et engins de chantier (MR) 	
	TOUS LES SECTEURS	Phase exploitation	Amélioration de la qualité de la desserte en transports collectifs des secteurs desservis par les futurs stations		
OFFRE ROUTIERE	AUTOUR DES ZONES DE CHANTIER	Phase travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation temporaire des conditions de circulations - Limitation temporaire de l'offre de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix de position des stations et des emprises chantier associées pour éviter les voiries (ME) - Itinéraires privilégiant les axes principaux pour limiter la circulation des poids-lourds dans les voiries locales (MR) - Emprises chantier limitées au strict nécessaire en évitant au maximum les places de stationnement (MR) - Dispositif d'information auprès des automobilistes et riverains (MR) 	
	TOUS LES SECTEURS	Phase exploitation	Report modal favorisé par l'amélioration de la desserte du territoire en réseau lourd de transports collectifs grâce au projet		

SOUS-THEMATIQUE		SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
		AUTOUR DES ZONES DE CHANTIER	Phase travaux	Perturbation temporaire des conditions de circulations des usagers de transports collectifs.	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation des travaux aux contraintes d'exploitation. (MR) - Coordination avec les gestionnaires de réseaux de transports collectifs (SNCF, RATP). (MR) - Réalisation d'études exploratoires (bus, tram, métros, train) (MR) 	Offre de substitution en cas de coupure
TRANSPORTS COLLECTIFS		TOUTS LES SECTEURS	Phase d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la part modale relative aux transports collectifs par rapport à la voiture particulière dans le périmètre d'étude - Renforcement du maillage de transports lourds en première couronne - Restructuration du réseau bus avec le prolongement de la Ligne 1 		
		AUTOUR DES STATIONS	Phase travaux	Perturbation temporaire des itinéraires piétons et vélos	Mise en place d'itinéraires de substitution et sécurisation des entrées et sorties de chantier durant la phase de chantier (MR)	
MODES ACTIFS		AUTOUR DES STATIONS	Phase d'exploitation	Amélioration des cheminements modes actifs au niveau des 3 stations	<ul style="list-style-type: none"> - Elargissements de trottoirs, création de nouveaux cheminements modes actifs aux abords des 3 stations - Création de parkings vélos aux abords des stations 	

1.2. PAYSAGE, PATRIMOINE PROTEGE ET ARCHEOLOGIE

SOUS- THEMATIQUE	SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION		TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
PAYSAGE	AUTOUR DES EMERGENCES	Phase travaux	Modification des perceptions visuelles voire paysagères aux abords des sites de chantier	Intégration des stations et ouvrages annexes dans leur environnement urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation autant que possible en souterrain (MR) - Bonne tenue des emprises chantiers (MR) 	
		Phase exploitation				<ul style="list-style-type: none"> - Etude architecturale et paysagère menée pour chaque émergence (MR)
PATRIMOINE CULTUREL PROTEGE	AUTOUR DES EMERGENCES	Phase travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Emprises chantier dans le périmètre de site classé du Bois de Vincennes et tangentes au site inscrit des franges du Bois de Vincennes - Emprises chantier tangentes du périmètre de protection du Château de Vincennes et de ses abords - Emprise chantiers de la station Les Rigollets et de l'OA 3 dans le SPR de Fontenay-sous-Bois 	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises chantiers sur le site classé par le choix de la localisation de l'introduction du tunnelier au niveau du futur CDT (MR) - Définition des emprises travaux afin de limiter l'abattage d'arbres (MR) - Plantations et reboisement dans la continuité de la structure végétale existante (MR) - Autorisation spéciale délivrée par le Ministre pour le site classé (MR) - Autorisation préalable délivrée par l'ABF pour le SPR (MR) 		
		Phase exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - Emergence (poste de redressement OA1) dans le site classé du Bois de Vincennes - Station les Rigollets située dans le SPR de Fontenay-sous-Bois 		<ul style="list-style-type: none"> - Intégration architecturale harmonieuse des émergences en concertation avec les acteurs du patrimoine protégé (MR) - Etude architecturale et paysagère des émergences (ME) 	
PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE	EMERGENCES ET SECTION DE TUNNEL MOINS PROFONDES	Phase travaux	Impacts potentiel à confirmer selon l'analyse de la DRAC.	Sans objet	<ul style="list-style-type: none"> - Prolongement souterrain permettant d'éviter les couches géologiques concernées (ME) - Mise en œuvre de la démarche d'archéologie préventive (MR) 	
		Phase exploitation				

1.3. CADRE DE VIE ET SANTE PUBLIQUE

SOUS-THEMATIQUE	SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
CONSUMMATION ENERGETIQUE ET AUX EMISSIONS DE GAZ A EFFETS DE SERRE	ENSEMBLE DES SECTEURS	Phase travaux	Consommation d'énergie pour la réalisation des chantiers, la production des matériaux et leur acheminement. Emissions de GES générées par le chantier.	Choix des méthodes constructives et matériaux selon leur émission de GES (MR)	
		Phase exploitation	Consommations énergétiques du métro non compensée par la réduction de trafic, mais participe à l'effort de réduction des énergies fossiles. Réduction des émissions de GES par report modal engendré par le projet		
		Phase travaux	Emission de polluants atmosphériques par les engins de chantier et dégagement de poussière.	<ul style="list-style-type: none"> - Installations de chantier adaptées pour limiter les poussières (MR) - Optimisation des itinéraires de chantier afin de limiter les émissions de gaz d'échappement (MR) 	
QUALITE DE L'AIR	ENSEMBLE DES SECTEURS		Impact positif sur la réduction d'émission de polluants		
		Phase exploitation	Les concentrations en particules fines peuvent être élevées dans les stations et le tunnel, ainsi que sur les zones extérieures proches des émergences des systèmes de ventilation.	Mesures prises pour améliorer la qualité de l'air en espace souterrain (freinage électrique, renforcement de la ventilation, véhicules électriques...) (MR)	
ENVIRONNEMENT SONORE	AUTOUR DES EMERGENCE	Phase travaux	Nuisances sonores causées par les engins, le type de travaux, la circulation poids-lourds	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation des dossiers Bruits de chantier (MR) - Organisation du chantier afin de limiter les nuisances en période sensible (MR) - Sélection des engins de chantier limitant les nuisances sonores (MR) 	

SOUS-THEMATIQUE	SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
ENVIRONNEMENT VIBRATOIRE		Phase exploitation	Impacts sonores liés au fonctionnement des ouvrages (stations et équipements techniques)	<ul style="list-style-type: none"> - Conception des équipements techniques afin qu'ils soient en souterrain (MR) - Dispositifs de capotage (MR) - Conception des stations et ouvrages afin de limiter l'impact des bruits d'exploitation (MR) 	
	TOUS SECTEURS	Phase travaux	Nuisances vibratoires générées par les travaux	Construction au tunnelier ou parois moulées pour les ouvrages limitant les nuisances perceptibles en surface (MR)	
	TOUS SECTEURS	Phase exploitation	Identification des bâtiments sensibles aux vibrations.	<ul style="list-style-type: none"> - Isolation des postes de redressement à l'aide de plots anti-vibratiles (MR) - Pose de voie anti-vibratile de niveau 1 sur les secteurs particulièrement sensibles (MR) - Traitement à la source des ouvrages de ventilation par désolidarisation des moteurs des ventilateurs (MR) 	
POLLUTION LUMINEUSE		Phase travaux	Eclairage des zones de chantiers de nuit situées en zone urbaine y compris dans le Bois de Vincennes	Limitation des perturbations par le choix de l'implantation, de l'orientation et des systèmes d'éclairage (MR)	
	TOUS SECTEURS (EMERGENCES SURTOUT)	Phase exploitation	Eclairage des stations	Etudes de conception des stations s'inscrivant dans une démarche d'éco-conception (MR)	
ÉMISSIONS DE CHALEUR		Phase travaux	Sans objet		
	EMERGENCES	Phase exploitation	Densification urbaine locale au niveau des stations mais sans incidence sur les émissions de chaleur	Etudes de conception limitant les surfaces minérales, favorisant la mise en place de végétation sur les espaces disponibles, privilégiant l'utilisation de matériaux limitant le phénomène d'îlot de chaleur (MR)	

SOUS-THEMATIQUE	SECTEUR	PHASE TRAVAUX OU EXPLOITATION	TYPE DE L'IMPACT	MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION	MESURES DE COMPENSATION
NUISANCES OLFACTIVES	SECTEURS DE TRAVAUX	Phase travaux	Chantier source de nuisances olfactives mais localisées et temporaires		
		Phase exploitation	Sans objet		
ONDES ELECTROMAGNETIQUES	TOUS SECTEURS	Phase travaux	Impacts difficilement quantifiables à ce stade		
		Phase exploitation	Impacts liés au système électrique de fonctionnement du métro.	Implantation des postes de redressement le plus loin possibles de tout établissement sensible (MR)	

Suivi des mesures en phase travaux

+ Suivi des mesures sur le milieu physique

o L'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets – déblais

Afin de réduire les conséquences des travaux sur le sol, les entreprises de travaux seront tenues de respecter dans leur cahier des charges les principes de limitation de la consommation de matériaux nobles. La réutilisation de matériaux issus des déblais sera privilégiée.

SUIVI	Suivi de la production de déchets en phase chantier : contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place.
REALISE PAR	Le maître d'œuvre sur la base des bons de transport des matériaux fournis par les entrepreneurs concernés par le chantier.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Mensuelle.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra appliquer des pénalités aux entreprises non-respectueuses de leur cahier des charges.

o La prise en compte des risques naturels liés aux mouvements de terrain

Le secteur du projet est concerné par des risques de retrait – gonflement des argiles, de dissolution du gypse, et par des risques de remontée de nappe. Des études géotechniques préliminaires ont été réalisées en 2017-2018. Elles seront complétées par des études détaillées (G2, G3 et G4) dans les phases ultérieures du projet. Au besoin, un dispositif de surveillance des mouvements de sol sera mis en place afin de détecter et de suivre les éventuels tassements sur le secteur.

SUIVI	Dispositif de surveillance des mouvements de sol mis en place afin de détecter et de suivre les éventuels tassements au niveau des sites sensibles identifiés.
REALISE PAR	Les entreprises de travaux.
DUREE	En amont et durant toute la phase chantier.
FREQUENCE	Continue.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux ne respectant pas les mesures proposées.

o La prise en compte des sites et sols pollués

Les travaux de réalisation des aménagements sont concernés par plusieurs aspects liés à la pollution :

- La découverte de sols pollués par les activités antérieures lors des travaux de terrassements ;
- La gestion des déblais dont les caractéristiques géochimiques naturelles ne permettent pas leur caractérisation en déchets inertes ;
- La découverte d'amiante lors des démolitions de bâtiments ou des terrassements de voirie ;
- Les risques de pollution accidentelle inhérents au chantier.

SUIVI	Procédure d'alerte et mise en œuvre d'une gestion spécifique des déblais et déchets pollués ou amiantés.
REALISE PAR	Les entreprises de travaux.
DUREE	En amont et durant toute la phase chantier.
FREQUENCE	Continue.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra appliquer des pénalités aux entreprises non-respectueuses de leur cahier des charges.

○ **Contrôle du niveau des nappes**

Durant les phases de réalisation, les impacts sur la nappe d'eaux souterraines seront suivis par le maître d'œuvre sur plusieurs aspects :

- Quantitatif : un suivi de la profondeur de la nappe sera réalisé au droit des piézomètres les plus proches du chantier à une fréquence bimensuelle, durant toute la durée des travaux en souterrain. Si une baisse du niveau importante est observée, les débits de pompages pourront être adaptés ;
- Qualitatif : un suivi de la qualité des eaux souterraines sera également réalisé au droit des piézomètres les plus proches du chantier à une fréquence bimensuelle, durant toute la durée des travaux en souterrain. Les paramètres analysés seront à minima les hydrocarbures et les matières en suspension. Si une pollution provenant du chantier est observée, la source de pollution sera identifiée et une modification des conditions de pompage sera réalisée si besoin.

Le nombre de piézomètres mis en place dépendra de la sensibilité de l'ouvrage à l'effet barrage. À minima, un piézomètre captant la nappe phréatique sera mis en place à l'amont de chaque station. Le réseau de piézomètres sera défini en mutualisant les besoins de suivi en raison des différents effets piézométriques attendus et notamment l'abaissement piézométrique en phase travaux.

SUIVI	Mise en place d'une observation continue sur le niveau des nappes sous-jacentes au projet au droit de piézomètres.
REALISE PAR	Le maître d'œuvre et les entreprises de travaux.
DUREE	Intégralité de la phase de construction en sous-sol.
FREQUENCE	Bimensuelle.
MESURE CORRECTIVE	Non-définie au stade d'étude actuel.

○ **Contrôle la qualité des eaux**

Les risques de déversement de produits polluants dans les eaux souterraines et superficielles seront réduits par le respect des mesures prévues par le maître d'ouvrage, avec la mise en place de dispositifs de gestion des eaux et de traitement des rejets de chantier.

SUIVI	Contrôle de la qualité des eaux de ruissellement du chantier et des eaux d'exhaure avant rejet dans le réseau pour vérifier le respect des préconisations du gestionnaire de réseau.
REALISE PAR	Le maître d'œuvre sur la base des relevés et analyses fournis par les entrepreneurs concernés par le chantier.
DUREE	Toute la phase chantier, notamment durant les opérations particulières de démolitions et excavations.
FREQUENCE	Hebdomadaire durant les opérations délicates avec rejets, sinon mensuelle.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux générant une pollution et imposera une autre technique aux entreprises le cas échéant pour éviter ces pollutions.

○ **Contrôle de la météo**

En cas de fortes pluies, les risques de pollution des eaux et des sols (eaux souillées par les produits polluants, forte concentration de particules fines lors des périodes de terrassement, etc.) ainsi que le risque de dégradation de matériels peuvent être importants.

Un contrôle deux fois par jour de la météorologie et des conditions climatiques sera effectué par le maître d'œuvre, en complément de celui effectué par les entreprises de travaux, pendant toute la durée des travaux.

SUIVI	Contrôle de la météorologie et constats de visu.
REALISE PAR	Le maître d'œuvre et les entreprises de travaux.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Deux fois par jour.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'œuvre pourra stopper les travaux durant les épisodes climatiques importants.

+ Suivi des mesures sur le milieu naturel

Une vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction sera réalisée durant toute la période du chantier. Elle permettra de s'assurer que les mesures préconisées sont effectivement mises en place et de manière adéquate. Cette mesure passera par :

- Un DCE et un marché intégrant le Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier à appliquer par l'entreprise dans ces procédures qualité et développement durable ;
- Une note technique intégrant la note environnementale pour la sélection des entreprises ;
- Des pénalités pour non-respect du cahier des charges des prescriptions environnementales.

Un suivi du chantier sera réalisé par un écologue missionné par le maître d'ouvrage. Sa mission consistera en une assistance à maîtrise d'ouvrage intégrant la surveillance et le contrôle de tous les aspects du chantier en lien avec l'écologie et les milieux naturels, durant l'intégralité des travaux. L'objectif principal sera d'apporter un soutien technique pour la réalisation des mesures d'évitement et de réduction afin que les objectifs soient respectés. L'écologue devra notamment :

- Vérifier le respect des périodes de sensibilité, notamment lors des abattages des arbres ;
- Vérifier l'absence de gîtes à chiroptères avant les abattages des arbres ;
- Vérifier que les arbres non-abattus soient bien protégés contre les agressions extérieures liées aux engins de travaux ;
- Vérifier le stockage de la terre végétale dans des bonnes conditions, permettant sa réutilisation dans les futurs aménagements paysagers ;
- Vérifier que les terres contaminées par des espèces exotiques envahissantes soient réutilisées sur site dans des conditions empêchant leur repousse (couverture par une terre non-contaminée) ou bien que ces terres soient exportées vers des sites de traitement ;
- Vérifier que le traitement des espèces exotiques envahissantes soit réalisé dans des conditions évitant leur propagation ;
- Limiter la durée de mise à nu de certaines zones du chantier ;
- Vérifier que les aménagements paysagers soient réalisés en période favorable et que les plantations soient correctement entretenues (arrosage).

SUIVI	Accompagnement écologique du chantier : phases préparatoires, suivi environnemental de chantier et bilan écologique post-chantier.
REALISE PAR	Un écologue naturaliste.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Au démarrage, puis mensuelle.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux ne respectant pas les mesures proposées.

- **Suivi des mesures compensatoires liés aux impacts sur le Bois de Vincennes**

Pour compenser les impacts liés au Bois de Vincennes, une recherche de terrains éligibles à la compensation écologique et de défrichement sera réalisée. Les terrains seront prioritairement situés aux alentours immédiats du tracé sur une surface correspondant à celle définie par les autorités instructrices de l'autorisation de défrichement et du dossier de dérogation CNPN. Les sites retenus feront l'objet d'un pré-diagnostic écologique par un expert naturaliste.

- + **Suivi des mesures sur le milieu humain**

Les études de détails du projet permettront de définir un plan permettant le maintien de l'accès aux commerces de proximité longeant les emprises travaux.

Cependant, lorsque les mesures préventives ne suffisent pas à éviter les préjudices sur les commerces, un système de mesures compensatoires est prévu. Ainsi, quand l'accès à une activité riveraine, notamment commerciale, est rendu temporairement impossible, ou fait l'objet d'une gêne durable, le commerçant concerné pourra solliciter une indemnisation.

Ces activités commerçantes pourront bénéficier d'une procédure d'indemnisation amiable mise en place par la collectivité en cas de baisse du chiffre d'affaires, dans les cas et conditions définis par la jurisprudence administrative.

SUIVI	Mise en place d'une Commission de Règlement Amiable (CRA).
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Mensuelle et bilan en fin de chantier.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage, en lien avec les demandeurs, vérifiera les impacts du chantier sur le chiffre d'affaires. Il proposera ainsi un correctif aux indemnisations proposées initialement.

- **Mise en place d'un dispositif de communication**

Les riverains seront tenus informés en permanence, par voie de presse ou affichage en Mairie, de la durée et du rythme des travaux, notamment pour ce qui concerne les travaux ayant lieu le weekend et la nuit, ces derniers étant nécessaires pour ne pas gêner l'exploitation ferroviaire.

SUIVI	Mise en place d'un dispositif de communication.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Autant que nécessaire.
MESURE CORRECTIVE	Non-définie à ce jour.

- **Suivi spécifique de la zone d'activités de La Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance**

L'accompagnement des entreprises en amont de la phase chantier sera piloté par les maîtres d'ouvrage pour définir leur stratégie de délocalisation/relocalisation.

+ Suivi des mesures sur les déplacements

Les travaux seront à l'origine d'une perturbation de la circulation et des cheminements des modes actifs. Les chaussées et les cheminements provisoires présenteront toutes les caractéristiques propres à leur usage, et la signalisation horizontale sera reconstituée, même lors de modifications de très courte durée. Les accès aux propriétés riveraines seront garantis en permanence.

Un plan de circulation piétons, cycles, voitures et bus sera établi en lien avec les communes concernées. Le suivi du chantier par le maître d'œuvre, notamment lors des visites régulières, permettra de s'assurer que l'ensemble des accès ainsi que la circulation des usagers sont bien maintenus dans de bonnes conditions de sécurité.

SUIVI	Vérification de l'établissement d'un plan de circulation piétons, cycles. Visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulations pour tous les usagers.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, en lien avec les communes concernées.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Continue.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage imposera aux entreprises concernées la remise en état des accès.

+ Suivi des mesures sur le paysage, le patrimoine protégé et l'archéologie

o Prise en compte du paysage

Les risques d'altération sur le paysage seront réduits par le maintien de la propreté du chantier. Par ailleurs, les travaux génèrent, inéluctablement, des pollutions visuelles. Néanmoins, des mesures seront mises en œuvre afin de diminuer au maximum la gêne occasionnée, et d'optimiser l'intégration paysagère du chantier. Les visites régulières du maître d'œuvre permettront de veiller à cette bonne intégration.

SUIVI	Contrôle de l'état de propreté du chantier. Optimisation de l'intégration paysagère du chantier dans les secteurs traversés en agissant notamment sur les clôtures (aspect esthétique, support de communication, etc.).
REALISE PAR	Le maître d'œuvre.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Quotidienne.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux ne respectant pas le bon état de propreté du chantier et imposera aux entreprises de travaux le nettoyage des zones d'emprises du chantier, mais aussi des voiries utilisées par les engins. Des pénalités seront appliquées en cas de défaut d'entretien.

○ **Suivi des mesures en faveur du patrimoine archéologique**

Les risques de dégradation du patrimoine seront réduits par le strict respect des mesures de déclaration en cas de découverte archéologique fortuite d'un élément patrimonial par les entreprises de travaux.

SUIVI	Déclaration et mise en place d'un cahier de suivi des découvertes archéologiques fortuites.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage, sur la base des découvertes réalisées par les entreprises de travaux.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	-
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux en cas de découverte fortuite. Ces découvertes seront immédiatement signalées au Service Régional de l'Archéologie.

+ **Suivi des mesures sur le cadre de vie et la santé publique**

○ **Prise en compte des nuisances sonores**

Un dossier bruit de chantier sera réalisé et mis à disposition dans les communes concernées au minimum un mois avant le démarrage du chantier, afin d'informer les riverains des impacts du chantier en matière de nuisances sonores.

De plus, une surveillance des nuisances sonores sera mise en place. Ce contrôle sera réalisé par le maître d'œuvre, via la mise en place de sonomètres autour des différentes installations, ou des zones d'habitations, vérifiant que le niveau sonore ne dépasse pas le niveau réglementaire, durant toute la phase chantier.

SUIVI	Contrôle des niveaux de bruits de chantier réalisé par la mise en place de sonomètres placés autour des différentes installations ou des zones d'habitations, vérifiant que le niveau sonore ne dépasse pas le niveau réglementaire.
REALISE PAR	Un responsable « bruit » désigné au sein de la maîtrise d'œuvre.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Contrôles aléatoires. La fréquence des mesures sera adaptée aux phases des travaux les plus impactantes.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux en cas de dépassement des normes et exigera une mise en conformité immédiate aux entreprises concernées.

○ **Prise en compte des vibrations**

Lors des phases de creusement au tunnelier, il est prévu la réalisation de mesures de niveau de vibrations en surface afin de s'assurer du respect d'un niveau temporaire acceptable (notamment dans les zones où le tunnelier s'inscrit au plus proche du terrain naturel). En cas de niveaux trop élevés détectés, des ajustements peuvent être opérés sur le fonctionnement du tunnelier (réduction de la vitesse notamment).

SUIVI	Contrôle des niveaux de vibrations de chantier réalisé par la mise en place de vibromètres placés autour des différentes installations, ou des zones d'habitation.
REALISE PAR	Le maître d'œuvre.
DUREE	Toute la phase chantier.
FREQUENCE	Contrôles aléatoires. La fréquence des mesures sera adaptée aux phases des travaux les plus impactantes.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux en cas de dépassement des normes et exigera une mise en conformité immédiate aux entreprises concernées.

Suivi des mesures en phase exploitation

+ Suivi des mesures sur le milieu physique

o Contrôle du niveau des nappes

Le projet pourrait engendrer un risque de modifications ponctuelles des écoulements souterrains au niveau des nouvelles stations et ouvrages annexes, là où la nappe est affleurante (effet de barrage sur la circulation de l'eau). Ces modifications n'auront pas d'impact sur les conditions hydriques globales des sols.

SUIVI	Mise en place d'une observation continue sur le niveau des nappes sous-jacentes au projet. Les piézomètres utilisés pour le suivi de la phase chantier feront l'objet d'un suivi mensuel, permettant d'obtenir le battement annuel des différentes nappes au droit du projet. Ils permettront de connaître les données hydrologiques et de vérifier la conformité des effets par rapport aux modélisations effectuées.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage.
DUREE	2 ans après la mise en service.
FREQUENCE	Mensuelle.
MESURE CORRECTIVE	Non-définie au stade d'étude actuel.

o Contrôle des eaux de ruissellement

Les risques de déversement de produits polluants dans les eaux superficielles seront réduits par la mise en place de dispositifs de gestion des eaux.

SUIVI	Contrôle de qualité des eaux de ruissellement avant rejet dans le réseau et contrôle du respect des préconisations du gestionnaire de réseau.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage.
DUREE	1 an après la finalisation des travaux.
FREQUENCE	Annuelle.
MESURE CORRECTIVE	Le maître d'ouvrage apportera toutes les modifications des systèmes mis en place pour éviter des pollutions.

+ Suivi des mesures sur le milieu naturel

Un suivi des mesures préconisées pour la phase d'exploitation du projet (post-chantier) sera mis en place.

Il consistera en une vérification par le maître d'ouvrage que les arbres plantés dans le cadre des travaux se développent bien lors des premières années. En cas de mortalité constatée, les individus seront remplacés dans le cadre de la garantie décennale.

o Suivi des mesures compensatoires liés aux impacts sur le Bois de Vincennes

Ce suivi pourra mettre en évidence la reprise ou non de la végétation et permettra des réajustements dans la gestion du site. Ce suivi pourra mettre en évidence l'apparition d'autres espèces patrimoniales et permettra des réajustements dans la gestion du site. Un plan de gestion pluriannuel validé par l'administration permettra d'élaborer les modalités de suivi de mesures compensatoires.

+ Suivi des mesures sur le milieu humain

Conformément à l'article L.1511-6 du Code des transports, le maître d'ouvrage dressera un bilan des résultats économiques et sociaux de son aménagement, au plus tard cinq ans après la mise en service du projet. Ce bilan devra être rendu public.

SUIVI	Réalisation d'un bilan socio-économique.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage.
DUREE	Ponctuelle.
FREQUENCE	Entre 3 et 5 ans après la date de fin de chantier.
MESURE CORRECTIVE	Non-définie au stade d'étude actuel.

+ Suivi des mesures sur les déplacements

SUIVI	Suivi du de la fréquentation du prolongement de la Ligne 1.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'un prestataire spécialisé.
DUREE	1 an après la fin des travaux.
FREQUENCE	Annuelle.
MESURE CORRECTIVE	Non-définie au stade d'étude actuel.

+ Suivi des mesures sur le paysage, le patrimoine protégé et l'archéologie

Le maître d'ouvrage assurera le suivi et le maintien en bon état de l'ensemble des mesures paysagères retenues pour le projet.

+ Suivi des mesures sur le cadre de vie et la santé publique

Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une nouvelle campagne de mesures de façon à évaluer les contributions sonores réelles du bruit des émergences après la mise en service du projet. Une attention particulière sera portée pour les quelques habitations où des dépassements des seuils réglementaires auraient été constatées dans le cadre des études de conception détaillée. Suivant les résultats des mesures acoustiques qui seront menées après la mise en exploitation du projet, les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre en œuvre les mesures de protection acoustique en cas de dépassement des seuils réglementaires.

SUIVI	Contrôle des niveaux de bruit par la mise en place de sonomètres placés autour des émergences, vérifiant que le niveau sonore ne dépasse pas le niveau réglementaire. Mesures de protection acoustique si besoin en fonction des résultats.
REALISE PAR	Le maître d'ouvrage.
DUREE	Lors de la mise en service.
FREQUENCE	Ponctuelle.
MESURE CORRECTIVE	Amélioration de l'isolation si les niveaux de bruits mesurés à l'intérieur des logements se révèlent non-conformes à la réglementation.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-144

INTERCONNEXIONS FERROVIAIRES DE LA LIGNE 16 (SAINT-DENIS-PLEYEL - NOISY-CHAMPS) AVANT-PROJET MODIFICATIF SNCF DE L'INTERCONNEXION EN GARE DE CHELLES-GOURNAY (INTERCONNEXION RER E - LIGNE P - M16)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2010-0799 du 8 décembre 2010 présentant l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2011-00475 du 1^{er} juin 2011 prenant acte du projet Grand Paris Express et énonçant des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2011-0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** le protocole d'accord signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2014-246 du 5 juin 2014 approuvant le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) des lignes 14 Nord – 16 – 17 Sud ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2016-451 du 5 octobre 2016 approuvant avec réserve l'avant-projet des lignes 14 Nord – 16 – 17 Sud de la SGP ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2016-452 du 5 octobre 2016 approuvant l'avant-projet de la SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires avec les lignes 14 Nord – 16 – 17 Sud de la SGP ;

VU le rapport n° 20220712-144 ;

VU l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDÉRANT la confirmation par le Gouvernement le 22 février 2018 de la réalisation du projet du Grand Paris Express dans son intégralité à l'horizon 2030 comprenant un nouveau phasage en cohérence avec l'échéance des Jeux Olympiques et paralympiques de 2024 et un objectif de réduction de 10% du coût du projet ;

CONSIDÉRANT la décision du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 13 juillet 2021 d'actualiser les plannings de mise en service des lignes du Grand Paris Express, dont le report de la mise en service de la ligne 16 en 2026 de Saint-Denis-Pleyel à Clichy-Montfermeil et en 2028 de Clichy-Montfermeil jusqu'à Noisy-Champs ;

CONSIDÉRANT le dossier d'avant-projet modificatif de la SNCF transmis à Île-de-France Mobilités le 7 juin 2022 relatif à l'interconnexion de la ligne 16 du réseau de transport public du Grand Paris en gare de Chelles-Gournay à l'horizon 2028 avec le RER ligne E et le Train ligne P ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'avant-projet modificatif de la SNCF relatif à l'interconnexion en gare de Chelles-Gournay du RER ligne E et du Train ligne P avec le métro ligne 16 pour un coût d'objectif fixé à 67,26 M€ (CE 2015) avec une réserve sur le coût et le planning du projet ;

ARTICLE 2 : demande conjointement à la SNCF et à la SGP pour la suite du projet de poursuivre le travail engagé d'optimisation et de sécurisation du calendrier de réalisation de l'opération d'interconnexion RER E-Ligne P-M16 en gare de Chelles-Gournay dans le respect :

- De l'objectif de mise en service concomitante avec la gare M16 de Chelles ;
- Des contraintes de programmation capacitaire du réseau Paris-Est - notamment nécessaire au déploiement des projets ferroviaires connexes prévus à cette période -, et induites par le moratoire travaux des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 ;
- De rechercher toute solution de réalisation permettant de minimiser les impacts travaux en ligne lors des périodes de fortes activités, en particulier au cours des plages de limitation de vitesse qui potentiellement peuvent dégrader significativement la robustesse de l'exploitation -, et de prévoir un plan de transport de substitution adapté à ces impacts ;

ARTICLE 3 : demande à la SNCF pour la suite du projet :

- De réaliser le programme d'aménagement approuvé dans le cadre de l'avant-projet modificatif conformément à l'article 1 de la présente délibération pour répondre aux besoins capacitaires et de sécurité attendus à l'horizon GPE, et comprenant l'opération d'extension de la galerie des transports SNCF - clôt et couvert - jusqu'au bâtiment voyageurs de la gare 16 afin de garantir des correspondances efficaces, confortables et sûres ;
- D'approfondir les méthodes constructives et d'organisation des travaux pour garantir et sécuriser la robustesse du réseau exploité en gare en phase définitive et en travaux y compris pendant la période JO ;
- De poursuivre l'objectif de réduction du nombre de Week-end d'ITC dans une optique de massification du phasage des travaux ;
- D'optimiser et de sécuriser la programmation capacitaire afin que les travaux prévus sur le réseau ferré national ne perturbent pas l'exploitation de la ligne E et P suite à la mise en service d'EOLE à fin 2025 ;

ARTICLE 4 : demande à la SGP de prendre en compte :

- Les contraintes d'infrastructure et d'exploitation SNCF en gare et en ligne lors du passage du tunnelier et des travaux de la gare M16 réalisés en interface avec ceux de la SNCF ;
- Le planning directeur de la SNCF et les emprises travaux associées afin de limiter – et autant que possible éviter - la coactivité des chantiers, ainsi que des délais et des coûts supplémentaires associés ;
- En cas d'impacts avérés au titre des impacts directs induits par les travaux du projet de la ligne 16, des compensations financières qui devront être apportées par la SGP au budget du projet d'interconnexion sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 6 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-145

LIGNE 18 VERSAILLES - CHANTIERS - AÉROPORT D'ORLY - AVANT PROJET MODIFICATIF DU MAITRE D'OUVRAGE SGP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L 121-8 et suivants et L. 123-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n° 2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Ile de France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n°2016-1034 du 27 juillet 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express ;
- VU** le décret n°2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express ;
- VU** le décret n° 2021-26 du 14 janvier 2021 modifiant le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers et emportant de ce fait mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités (anciennement « STIF ») n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2011/00475 du 1er juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;

- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-Société du Grand Paris ;
- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2014/480 du 10 décembre 2014, prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly ;
- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015/514 du 7 octobre 2015, prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express, entre l'Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers ;
- VU la décision du Premier ministre au Conseil de ministres le 22 février 2018 de confirmer le calendrier de réalisation en 2 phases de la ligne 18, d'une part, la liaison entre l'aéroport d'Orly et le plateau de Saclay réalisée au plus tard en 2027 et d'autre part, la mise en service de la deuxième section de la ligne 18 jusqu'à Versailles en 2030 ;
- VU le contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2016-2020, associant RATP-Infrastructures aux démonstrations de sécurité et à l'élaboration des prochains dossiers de sécurité ;
- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2019-509 du 12 décembre 2019 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express, entre l'Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers ;
- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/520 du 8 octobre 2020 approuvant avec 14 demandes et deux réserves le dossier d'avant-projet du maître d'ouvrage réalisé par la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express, entre l'Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers ;
- VU la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités 20210414-138 du 14 avril 2021 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, section ouest, réalisé par la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 18 ;
- VU le dossier d'avant-projet modificatif du maître d'ouvrage, section ouest, réalisé par la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express, entre l'Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers ;
- VU le rapport n° 20220712-145 ;
- VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDERANT la volonté réaffirmée par le Gouvernement le 22 février 2018 de mener à bien la réalisation de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express (GPE) à l'horizon 2030 dans toutes les composantes initialement prévues et de le rendre totalement irréversible, de maîtriser les coûts, et d'assurer le calendrier de livraison des nouvelles 68 gares, afin de consolider les investissements : logements, équipements, infrastructures ;

CONSIDERANT le dossier d'avant-projet modificatif du maître d'ouvrage section ouest, pour la réalisation de la ligne 18 entre Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers transmis à Île-de-France Mobilités le 11 avril 2022 ;

CONSIDERANT les avis de la RATP, opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures du réseau Grand Paris Express, en date du 10 juin 2022, susvisés et figurant en annexe 4 de la présente délibération ;

CONSIDERANT l'avis de SNCF opérateur de transport et gestionnaire d'infrastructures des réseaux en interface en date du 13 juin 2022, susvisé et figurant en annexe 5 à la présente délibération ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : réaffirme son attachement à la réalisation de la ligne 18 « Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers » et confirme l'opportunité du projet déjà exprimée dans les délibérations n°2015/514 du 7 octobre 2015, n°2019/509 du 12 décembre 2019, n°2020/520 du 8 octobre 2020 et n°20210414-116 du 14 avril 2021 susvisées ;

ARTICLE 2 : approuve le dossier d'avant-projet modificatif du maître d'ouvrage section ouest réalisé par la Société du Grand Paris pour la réalisation de la ligne 18, avec les trois réserves et sept demandes suivantes :

Réserve n°1 : s'agissant de la sécurité des voyageurs, (demandes 9 et 10 de l'AVP initial) Île-de-France Mobilités émet une réserve auprès de la Société du Grand Paris pour que le matériel roulant comporte les réservations nécessaires qui permettront à l'exploitant de procéder en toute sécurité au transbordement latéral des voyageurs d'une rame à l'autre à l'aide d'une passerelle de transbordement : les voyageurs d'une rame sinistrée ou en panne (usagers en fauteuil roulant inclus) pourront ainsi rapidement, de manière autonome et sous la surveillance de l'exploitant, passer directement dans la rame arrêtée en vis-à-vis pour être rapatriés en station.

Les mesures pour répondre à cette exigence (stockage, acheminement, installation des passerelles) devront impérativement être décrites dans les prochains dossier de sécurité.

Réserve n°2 : s'agissant du projet d'interconnexion ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF à la gare de Versailles-Chantiers, compte tenu de l'absence de dispositions prises pour garantir la réalisation du projet d'interconnexion ferroviaire et sa mise en service concomitamment à celle de la ligne 18, Île-de-France Mobilités demande à la Société du Grand Paris d'intégrer les caractéristiques techniques et les contraintes de réalisation du projet d'interconnexion ferroviaire SNCF qui s'imposeront au projet M18 pour atteindre cet objectif, en étude PRO.

Réserve n°3 : s'agissant de Poste de Commandes Centralisé (PCC) de Palaiseau : pour pallier l'absence de TCO et mur d'images au PCC situé au Centre d'exploitation de Palaiseau, Île-de-France Mobilités demande à la Société du Grand Paris de l'intégrer impérativement dans le programme et la réalisation du PCC.

Demande n°1 : s'agissant de la Sécurité du système de transport et accessibilité pour les usagers Île-de-France Mobilités réitère sa demande à la Société du Grand Paris :

- de formaliser, avec le gestionnaire d'infrastructure (RATP-Infrastructures), Île-de-France Mobilités et les futurs exploitants une méthodologie et une organisation permettant une approche globale de la sécurité sur l'ensemble de ligne 18 et un traitement des contraintes exportées vers l'exploitation et la maintenance. Ces contraintes exportées ne devront pas conduire à prévoir des dispositions opérationnelles inhabituelles pour le futur exploitant, et devront être acceptées par Île-de-France Mobilités à chaque étape du projet.

- de mettre en œuvre une modélisation spécifique relative à un scénario d'incendie de matériel roulant en inter-station, compte tenu des caractéristiques particulières du tunnel de la ligne 18, ou d'apporter la démonstration que les modélisations des autres lignes sont transposables à la ligne 18 (demandes 9 et 10 de l'AVP initial).

Demande n°2 : s'agissant des Coûts de fonctionnement Île-de-France Mobilités réitère sa demande à la Société du Grand Paris de l'informer de l'évolution des coûts de fonctionnement, en particulier des coûts de maintenance, et de lui présenter régulièrement des tableaux d'avancement de ces coûts (demande 12 sur l'AVP initial).

Demande n°3 : s'agissant des Gares Île-de-France Mobilités demande à la Société du Grand Paris, pour les trois gares de Saint-Quentin Est, Satory et Versailles-Chantiers, que les exigences d'Île-de-France Mobilités soient prises en considération, que les contraintes de sécurité, entretien et maintenance soient respectées et que des solutions soient trouvées pour rationaliser l'accès à ces fonctionnalités. Île-de-France Mobilités demande en plus à la Société du Grand Paris de traiter les sujets récurrents sur toutes les gares du Grand Paris Express, comme l'entretien des toitures végétalisées, des bassins de rétention ou des contraintes exportées sur l'opérateur de transport ou les collectivités locales.

Demande n°4 : s'agissant de l'Interconnexion ferroviaire de Massy- Palaiseau, Île-de-France Mobilités réitère sa demande formulée dans la délibération n°2020/300 approuvant l'Avant-Projet SNCF d'Interconnexion ferroviaire à Massy - Palaiseau (RER C /T12/ M18) visant à mettre en place un plan de prévention sécurité incendie en coordination étroite avec la SNCF et la RATP pour garantir l'absence de contraintes sur les réseaux maintenus en exploitation. Île-de-France Mobilités attend la démonstration du schéma fonctionnel d'évacuation de la gare M18 compatible avec ceux de la SNCF et de la RATP (demandes 11 sur l'AVP initial).

Demande n°5 : s'agissant de l'exploitation de la ligne, Île-de-France Mobilités demande à la Société du Grand Paris, en cohérence avec le travail engagé sur les lignes 15 Sud et 16 avec RATP Infrastructures de :

- concevoir les installations et les systèmes ferroviaires de la ligne 18 avec un taux de disponibilité des infrastructures permettant de répondre aux objectifs de service et de qualité de service fixés par Île-de-France Mobilités ;
- préciser la méthode de gestion des mises en service successives et les contraintes associées en termes de systèmes pour l'exploitant et le mainteneur afin de minimiser les impacts sur les tronçons de la ligne 18 en exploitation en 2027 et en 2030, et de garantir la robustesse en mode nominal et dégradé ;
- justifier les hypothèses retenues avec ses industriels pour en optimiser et en justifier le calendrier de déploiement en prenant compte notamment l'offre déjà prévues sur les lignes Grand-Paris-Express dès les premières mises en service définie par Île-de-France Mobilités dans les projets des premiers Contrats de Services Publics (CSP) ;
- préciser les installations réseaux prévues dans les locaux d'exploitation, indépendamment du Réseau Multi Service (RMS), les pré câblages, les emplacements disponibles pour les équipements actifs dans les locaux techniques ainsi que les possibilités d'accès vers les réseaux publics ;
- préciser les possibilités de connexions aux applicatifs Ile de France Mobilités (par exemple Billettique ou Information Voyageur, ...) via les réseaux opérateurs.
- préciser les règles retenues relatives à l'emploi des câbles halogénés afin de garantir une exploitation et une maintenance sûres.

Demande n°6 : s'agissant de l'Intermodalité, Île-de-France Mobilités demande à la Société du Grand Paris que les études de pôle de la ligne 18, prennent en compte les nouvelles réglementations pour le stationnement des vélos, et respectent les exigences d'Île-de-France Mobilités, en termes d'Information voyageurs, lisibilité des correspondances bus pour le confort des voyageurs, en particulier à Versailles-Chantiers toujours en phase de diagnostic.

Demande n°7 : s'agissant des Accès maintenance et locaux techniques de la section mise au sol, Île-de-France Mobilités demande à la Société du Grand Paris un détail des accès en trois dimensions (coupes et élévations) pour s'assurer que l'insertion urbaine des locaux techniques le long de la section mise au sol, est acceptable, et que les contraintes d'accessibilité des personnels (les accès de véhicules aux sites seront filtrés par un dispositif de contrôle d'accès avec lecteur de badge, interphonie, vidéo d'identification, contrôlé à distance par le PC de sûreté) n'exporte pas de contraintes majeures vers l'exploitant futur.

ARTICLE 3 : demande à la Société du Grand Paris de prendre en compte les avis de RATP Infrastructures, de SNCF Gares & Connexions et de SNCF Réseau, annexés à la présente délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

ANNEXES

1. Réponses de la Société du Grand Paris aux demandes et réserves formulées par Île-de-France Mobilités, lors de l'approbation de l'Avant-Projet initial-Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 20/10/2020, et avis d'Île-de-France Mobilités.
2. Prescriptions d'Île-de-France Mobilités pour la conception des gares
3. Prescriptions d'Île-de-France Mobilités pour l'intermodalité
4. Avis de RATP Infrastructures, futur gestionnaire de l'infrastructure du Grand Paris Express en date du 10 Juin 2022 et de RATP prescripteur, en date du 20 Juin 2022
5. Avis de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau en date du 13 juin 2022

Annexe 1

Réponses de la Société du Grand Paris aux demandes et réserves formulées par Île-de-France Mobilités sur l'AVP initial en 2020, réitérées en 2021 sur la base du dossier de DUP modificatif

Île-de-France Mobilités a formulé deux réserves et quatorze demandes à deux occasions :

- Le 10 octobre 2020 à l'occasion de l'approbation du dossier d'AVP,
- Le 14 avril 2021 à l'occasion de l'approbation du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative.

La Société du Grand Paris dans le présent dossier d'AVP modificatif apporte des réponses à ces demandes et réserves.

Ces éléments sont rappelés en annexe au présent rapport. L'avis d'Île-de-France Mobilités sur ces réponses est développé en partie 3 relative à l'avis sur l'avant-projet modificatif :

❖ Réserve n°1 de l'AVP initial :

S'agissant des trois gares aériennes Palaiseau, Orsay-Gif et CEA St-Aubin, Île-de-France Mobilités, après expertise, avait émis une réserve portant sur les conditions de maintenance et d'entretien prévues pour les toitures. L'intervention prévue par nacelle posée sur Véhicule de Maintenance des Infrastructures n'est pas acceptable compte tenu du coût très élevé de cette intervention et surtout parce qu'elle obère les capacités d'entretien et de maintenance des infrastructures de nuit par le gestionnaire de l'infrastructure (GI). Île-de-France Mobilités demande donc que des solutions alternatives soient apportées pour l'entretien des toitures qui ne nécessitent pas d'intervention sur le réseau et optimisent les coûts d'entretien.

- ✓ Réponse Société du Grand Paris : **La réserve est levée** en accord avec le GI-RATP, des solutions acceptables ayant été trouvées pour l'entretien des toitures des 3 gares aériennes.
 - **Île-de-France Mobilités** regrette fortement ce choix qui reporte sur l'opérateur de transport désigné par Île-de-France Mobilités les coûts de fonctionnement supplémentaires induits par ce choix de conception.

❖ Réserve n°2 de l'AVP initial :

s'agissant de l'alimentation électrique des voies V1 et V2 en tunnel, Île-de-France Mobilités avait émis une réserve à ce stade du projet sur l'alimentation électrique unifiée des voies V1 et V2. Elle demande une séparation des alimentations électriques des deux voies en tunnel, comme cela est prévu pour les voies en viaduc et pour les voies des autres lignes du GPE, sauf à ce que la Société du Grand Paris apporte la preuve que cette séparation n'apporte aucun gain lors d'une évacuation. Dans ce cas, la Société du Grand Paris devra formaliser des scénarios concrets d'évacuation assortis de chronogrammes réalistes afin de faire la preuve qu'une évacuation par cheminement est plus efficace qu'une évacuation réalisée par une rame circulant sur voie adjacente.

- ✓ Réponse Société du Grand Paris : **Cette réserve est toujours en cours**, car la formalisation par la Société du Grand Paris des scénarios concrets d'évacuation par une rame adjacente n'a pas encore abouti, et Île-de-France Mobilités en a refait une réserve dans le DPS modificatif.
 - **Île-de-France Mobilités** regrette que cette demande de séparer les alimentations électriques de traction des voies V1 et V2 en tunnel n'ait pas été prise en compte par la Société du Grand Paris mais, compte tenu de l'avancement du projet, est contrainte d'en prendre acte. Néanmoins, Île-de-France Mobilités maintient son exigence de rendre possible, en cas de nécessité d'évacuation d'une rame, le transbordement des voyageurs entre cette rame immobilisée sur une voie et une autre rame de secours acheminée sur la voie adjacente.

❖ **S'agissant des demandes 1 à 8, sur l'AVP initial**, relatives à la conception des gares, à leur entretien et maintenance, à la qualité de service et à leur exploitation future, excepté sur la nature des commerces (qui n'est pas encore connue) et les notices de coûts d'exploitation des gares au regard des choix de matériaux retenus.

✓ Réponse Société du Grand Paris : elle a répondu positivement aux questions posées par Île-de-France Mobilités. Un atelier dédié à la maintenabilité future de chaque gare a été organisé par la Société du Grand Paris associant Île-de-France Mobilités et le GI.

- **Île-de-France Mobilités** demande à la Société du Grand Paris de traiter les sujets récurrents sur toutes les gares du GPE, comme l'entretien des toitures végétalisées, des bassins de rétention ou des contraintes exportées sur l'opérateur de transport ou les collectivités locales (Demande n°3 sur l'AVP modificatif).

❖ **S'agissant des demandes 9 et 10, sur l'AVP initial, sur la sécurité du système de transport et de l'accessibilité pour les usagers** Île-de-France Mobilités avait demandé à la Société du Grand Paris :

- de formaliser, avec le gestionnaire d'infrastructure (RATP-Infrastructures), Île-de-France Mobilités et les futurs exploitants une méthodologie et une organisation permettant une approche globale de la sécurité sur l'ensemble de ligne 18 et un traitement des contraintes exportées vers l'exploitation et la maintenance. Ces contraintes exportées ne devront pas conduire à prévoir des dispositions opérationnelles inhabituelles pour le futur exploitant, et devront être acceptées par Île-de-France Mobilités à chaque étape du projet ;
- d'associer RATP-Infrastructures à la démonstration de sécurité, conformément aux dispositions du contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2016-2020, et donc à l'élaboration des prochains dossiers de sécurité (DPS complémentaires, DJS, DAE et DS). Plus généralement, RATP-Infrastructures doit pouvoir faire valoir ses prescriptions de fiabilité, de disponibilité, de maintenabilité, de sécurité du système lors de l'élaboration de ces dossiers, afin d'exercer pleinement sa future mission de gestionnaire d'infrastructures définie à l'article L.21423 du code des transports.
- de mettre en œuvre une modélisation spécifique relative à un scénario d'incendie de matériel roulant en intercirculation, compte tenu des caractéristiques particulières du tunnel de la ligne 18 ;
- de proposer dans le cadre de ses études PRO des pistes d'évolution sur la sécurité de l'interface entre station et viaduc pour donner suite à l'avis qu'elle a formulé dans le cadre du Dossier Préliminaire de Sécurité.

✓ Réponse Société du Grand Paris : Les demandes sont soldées car l'organisation, les rôles et responsabilités des différents acteurs vis-à-vis de la sécurité ont été définis dans le Plan Directeur de management de la Sécurité. Les modélisations d'incendie et d'évacuation en tunnel, comme le transbordement de V1 vers V2 sont traitées dans le cadre du suivi des réserves émises par Île-de-France Mobilités sur le DPS L18.

- **Île-de-France Mobilités** constate que la méthodologie et l'organisation entre la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités pour traiter les contraintes de sécurité exportées vers l'exploitant et le mainteneur ne sont pas encore arrêtées, que les modélisations d'incendie spécifiques à la ligne 18 (ou la démonstration que les modélisations des autres lignes sont transposables à la ligne 18) n'ont pas été communiquées, et que le suivi des réserves émises par Île-de-France Mobilités sur le DPS L18 n'est pas formalisé (réserve N°1 sur l'AVP modificatif).

- ❖ **S'agissant de la demande 11, sur l'AVP initial, s'agissant de l'interconnexion ferroviaire en gare de Massy-Palaiseau**, Île-de-France Mobilités avait demandé à la Société du Grand Paris de prendre en compte les demandes formulées dans la délibération n°2020/300 approuvant l'Avant-Projet SNCF d'Interconnexion ferroviaire à Massy- Palaiseau (RER C /T12/ M18).
- ✓ Réponse Société du Grand Paris : La demande est soldée car elle a bien été prise en compte dans le cadre des études ultérieures à l'approbation de l'AVP SNCF d'interconnexion ferroviaire.
 - **Île-de-France Mobilités** réitère sa demande, formulée dans la délibération n°2020/300 approuvant l'Avant-Projet SNCF d'Interconnexion ferroviaire à Massy - Palaiseau (RER C /T12/ M18) visant à mettre en place un plan de prévention sécurité incendie en coordination étroite avec la SNCF et la RATP pour garantir l'absence de contraintes sur les réseaux maintenus en exploitation. Île-de-France Mobilités attend la démonstration du schéma fonctionnel d'évacuation de la gare M18 compatible avec ceux de la SNCF et de la RATP. (Demande n°4 sur l'AVP modificatif).
- ❖ **Demande n° 12 s'agissant des coûts de fonctionnement, sur l'AVP initial**, Île-de-France Mobilités avait demandé à la Société du Grand Paris que soient présentés les éléments justifiant l'évolution de l'estimation des coûts.
- ✓ Réponse Société du Grand Paris : Des notices d'exploitation et de maintenance sont en cours d'élaboration pour les différents ouvrages, comprenant les coûts et les conditions d'intervention. Ces notices seront transmises à Île-de-France Mobilités une fois consolidées et validées. La demande n'est pas soldée.
 - **Île-de-France Mobilités** regrette que plus d'un an après avoir été formulée cette demande n'ait toujours pas trouvé de réponse (Demande n°2 sur l'AVP modificatif).
- ❖ **Demande n° 13 s'agissant des coûts d'investissement, sur l'AVP initial**, Île-de-France Mobilités souhaite que lui soient communiqués : le détail des estimations de provision pour risque identifié et le détail de l'augmentation du coût des gares enterrées ou en viaduc, au regard de leur programme fonctionnel
- ✓ Réponse Société du Grand Paris : Une décomposition des coûts correspondant au présent AVP a été fournie aux services techniques d'IDFM. Le détail des estimations de provision est confidentiel car elle serait susceptible de donner des informations sur des marchés soit en cours de passation, soit déjà passés. La demande est soldée.
- ❖ **Demande n°14 s'agissant de la prise en compte des exigences de maintenance, sur l'AVP initial**, Île-de-France Mobilités a demandé à la Société du Grand Paris par ailleurs, dans le cadre du dialogue compétitif organisé par la Société du Grand Paris dont le viaduc fait l'objet, la prise en compte par les maîtres d'œuvre, des exigences de maintenance exprimées dans l'avis du gestionnaire de l'infrastructure, jointes en annexe.
- ✓ Réponse Société du Grand Paris : Les exigences de maintenance exprimées dans l'avis du Gestionnaire de l'infrastructure ont été reprises et les réponses ont été apportées pour chacune d'entre elles. La demande est soldée.
 - *Ile de France Mobilités renvoie à l'avis du gestionnaire d'infrastructure RATP (annexe 4)*

Annexe 2

Prescriptions d'Île-de-France Mobilités pour la conception des espaces en gare concernant la lisibilité, le confort et la fluidité du parcours voyageurs

Les espaces en gare seront conçus pour favoriser au maximum la lisibilité et la fluidité du parcours du voyageur du parvis jusqu'aux quais, ainsi que l'accès aux services.

Les espaces voyageurs seront dimensionnés sur les trafics dimensionnants d'heures d'hyperpointe, et configurés de manière à minimiser les croisements de flux et à optimiser les itinéraires (en temps de parcours et en confort). Leur aménagement devra également limiter les recoins, l'implantation de poteaux et autres mobiliers pouvant représenter un obstacle pour les flux et les cheminements (dont dénivelés) frustratoires.

Les aménagements permettront l'accueil des voyageurs en attente dans des conditions confortables, et tout particulièrement pour les gares fréquentées par des flux spécifiques (aéroportuaires, événementiels...) où leur configuration et leur dimensionnement devront intégrer cette particularité des usages et des besoins.

Les accès à la gare seront positionnés en cohérence avec les principaux flux extérieurs (services d'intermodalité, zones d'attractivité/ polarité urbaine ...), et offriront si possible une vue directe sur les fonctions vente/ accueil, les lignes de contrôle et les circulations verticales d'accès aux quais.

Toutes les propositions de conception (architecturale, taille des passages dans les équipements billettiques de validation, matériaux, organisation des locaux services et commerces ...) prendront en compte le confort et la sécurité des voyageurs : lisibilité des cheminements et des accès, éclairage, qualité d'adhérence au sol, propreté, positionnement des mobiliers et informations, confort acoustique, aéraulique et thermique...

Le parcours du voyageur sera accompagné d'une « information voyageurs » continue statique et dynamique du parvis jusqu'aux quais. Les équipements (plans, affichage dynamique, signalétique) devront être visibles rapidement depuis l'accès principal, et bénéficier d'un éclairage spécifique pour une lisibilité optimale. L'information voyageurs déployée dans les espaces et matériels roulants devra être conforme au Schéma Directeur de l'Information Voyageurs et à l'ensemble des documents le composant (Les Prescriptions Cartographiques, La Charte des supports, contenus de l'information voyageurs, la charte signalétique, etc.). Tout écart avec les documents prescriptifs d'Île-de-France Mobilités en termes d'information voyageurs devra être signifié, argumenté et arbitré. L'information voyageurs dans les espaces et les matériels roulants devra disposer d'une flexibilité suffisante pour intégrer toutes nouveautés ou innovations.

Une information multimodale en interface avec l'offre de transport de surface doit pouvoir être déployée et compatible avec les aménagements réalisés dans le cadre des études de pôles.

Concernant la localisation et l'emplacement de la fonction « validation des titres de transport »

Les lignes de contrôle seront visibles du guichet de vente et d'information ; et dans l'idéal, elles seront visibles depuis les accès de la gare, ou depuis les escaliers menant à la salle d'échanges.

Les lignes de contrôle comporteront un nombre suffisant de valideurs pour qu'il n'y ait pas en période d'hyperpointe de congestion d'usagers entraînant un temps d'attente supérieur à 15 secondes. Une vigilance particulière sera apportée sur la densité maximum d'utilisateurs aux

alentours des équipements de vente et de validation. Cette densité doit être adaptée pour favoriser la fluidité des voyageurs en situation d'achat et de validation.

Les constantes à prendre pour les calculs nécessaires au dimensionnement des équipements de validation sont :

- 35 passages / minute maximum pour les équipements de validation (sans prise en compte du ou des passages PMR) ;
- Taux de fraude maximum acceptable pour les équipements de validation 5% des passages totaux ;
- Densité maximale à ne pas dépasser dans les zones billettiques : 2 personnes / m².

Le positionnement des passages destinés aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans les lignes de contrôle permettra d'éviter au maximum le croisement de flux de voyageurs dominant. Ce positionnement devra tenir compte des autres équipements PMR, et particulièrement pour les cheminements menant aux ascenseurs et au point d'accueil.

Les passages PMR doivent avoir un sens de fonctionnement compatible avec le sens de fonctionnement des escaliers mécaniques, en particulier s'ils sont réversibles, pour éviter tout croisement de flux, et être positionnés aussi près que possible des ascenseurs.

La fluidité des lignes de contrôle est un enjeu important : aucun obstacle, dégagement ou trémie ne devra être prévu dans les 5 mètres en amont et en aval des lignes de validation. Afin de faciliter la fluidité en améliorant la visibilité, un affichage horizontal dynamique devra être positionné au-dessus des lignes de contrôle pour que leur sens de fonctionnement soit visible à 10 mètres en amont des lignes de validation. Ainsi, cela facilitera l'anticipation des itinéraires et fluidifiera les parcours voyageurs.

Toutes les lignes de contrôle contiendront a minima un passage pour PMR positionné en extrémité de la ligne de contrôle.

Un portillon de service avec un mécanisme assurant le retour en position fermée automatique sera systématiquement présent quand le parcours des services de secours ou de la maintenance traverse une barrière de validation.

Concernant la localisation et l'emplacement des fonctions d'accueil, de vente et service après-vente

Sauf exception, les lignes de contrôle en entrée seront précédées d'automates de vente ou d'un point de vente manuel.

Le positionnement des équipements d'accueil et de vente devra être situé de façon à être facilement visibles dans le parcours du voyageur et étudiés afin d'éviter tout conflit avec les flux des voyageurs. Les espaces d'accueil et de vente (automatisés ou manuels) devront intégrer l'espace pour des files d'attente compatibles avec les autres flux de la gare. Selon la configuration des espaces et afin d'optimiser la gestion des flux, l'implantation des distributeurs automatique de titres (DAT) sans espèces pourra être dissociée de celle des DAT avec espèces. Ces derniers dans tous les cas devront être positionnés en co-visibilité, et à proximité du point d'accueil et de l'accès sécurisé pour la collecte.

Les constantes à prendre pour les calculs nécessaires au dimensionnement des points de vente sont :

- Temps de transaction lors d'un achat à un distributeur automatique ou à un poste de vente manuel : 60 secondes ;
- Le poste d'accueil doit avoir une façade minimale de 2 mètres linéaire.

Le nombre des points de vente sera proportionnel aux « entrants ville/ bus » à l'heure de pointe du matin (HPM) à horizon 2030 en nombre suffisant pour ne pas excéder 8 personnes par file d'attente au moment le plus chargé des périodes de pointe.

Chaque entrée de la gare et chaque bâtiment voyageur devra disposer d'au moins un distributeur de titres ; l'espace entre les distributeurs de titres et les lignes de contrôle devra être également optimisé. La répartition du nombre de distributeurs par accès sera cohérente avec les estimations de répartition des flux (cf. tableau de synthèse gare par gare des besoins DAT-DAB validé conjointement par Île-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris).

L'espace nécessaire à l'implantation de distributeurs billettiques devra être prévu en amont et en aval de chaque barrière de validation en correspondance.

Des parcours privatifs sécurisés entre les points où l'argent sera collecté et le sas (ou le trappon) permettant l'accès au véhicule de transport de fonds seront systématiquement prévus dans l'agencement des gares. Le positionnement de ce trappon devra être choisi de manière à limiter l'impact de l'accès du transport de fond sur l'espace public et sur le parcours des voyageurs. Pour des raisons de maintenabilité, les systèmes de collecte pneumatique ne seront pas privilégiés.

L'infrastructure de transport de données et de périphériques nécessaires à un système d'interphonie et de visiophonie aux distributeurs automatiques et aux guichets seront prévus afin de permettre une meilleure assistance à distance aux usagers.

Concernant les systèmes d'interphonie

Île-de-France Mobilités travaille avec les opérateurs historiques à la rénovation des systèmes d'interphonie. En plus de l'interphonie d'urgence (appel de détresse), une interphonie pour tout autre type de demande (notamment l'information et le signalement) devra être mise en œuvre. Ces deux types d'interphones seront signalés par des couleurs et pictogrammes distincts.

Pour l'appel d'urgence, la couleur rouge et la mention SOS devront être utilisées. En cas de non-fonctionnement de l'interphone de détresse, un renvoi vers un numéro d'alerte défini en partenariat avec Île-de-France Mobilités, devra être effectué (affichage sur la borne en cas de non-fonctionnement complet, message sonore en cas de non-aboutissement de l'appel, etc.)

Pour l'appel d'information et de signalement, la couleur bleue et le pictogramme « i » usuel devront être utilisés. Les tons de rouge et de bleu utilisés devront se rapprocher au maximum des standards internationaux pour ce genre d'équipement et notamment des couleurs employées par la SNCF en Île-de-France. Les interphones devront être signalés de manière à être visibles de loin et que leur fonctionnalité soit immédiatement comprise. Des macro-signes pourront par exemple être mis en œuvre. Pour chaque interphone, un signal lumineux devra permettre de fournir le statut de l'appel : afin d'apporter la confirmation de prise en compte de l'appel dans un premier temps puis d'indiquer que le contact est établi avec un agent et que l'utilisateur peut parler. Une prise de branchement pour casque audio devra être prévue, notamment à destination des personnes malentendantes. Le volume sonore de l'interphone devra être asservi au bruit

ambient (volume adapté de manière automatique en fonction de l'environnement sonore). Un bouton de réglage du volume sonore devra également être intégré. Le système de haut-parleur utilisé devra offrir un confort et une facilité d'écoute optimale malgré le bruit ambiant inhérent à la gare et quelle que soit la taille et le handicap de l'utilisateur. Le son devra être précisément dirigé afin d'assurer une certaine confidentialité vis-à-vis des autres usagers de la gare.

Les interphones devront être accessibles à l'ensemble des types de handicaps. Une attention particulière devra notamment être portée aux contrastes et à la hauteur des éléments. Les inscriptions devront notamment être traduites en braille.

Une caméra devra être intégrée à l'équipement d'appel d'urgence, afin de permettre la levée de doute, lorsque celle-ci n'est pas permise par les autres caméras positionnées dans l'espace gare. L'ajout d'un écran sur l'interphone d'information, pour de la visiophonie simple, n'est pas plébiscité par les voyageurs. L'ajout d'un écran pourra néanmoins être étudié, à condition qu'il intègre des fonctions supplémentaires (notamment échange par messagerie instantanée pour les personnes malentendantes), donne accès à des contenus d'information voyageurs et/ou permette à l'agent contacté via l'interphone, de diffuser du contenu sur l'écran, en parallèle de l'appel. Toutes les propositions faites en ce sens devront être validées par Île-de-France Mobilités.

Enfin, le positionnement des interphones devra tenir compte des flux, et notamment du stationnement potentiel de voyageurs devant l'interphone d'information. L'interphone d'urgence devra être judicieusement positionné, notamment au regard des situations à risque en gare.

Concernant les locaux à disposition de l'opérateur de transport

Des locaux commerciaux et des locaux de rattachement distincts seront prévus pour le personnel de l'opérateur de transport (personnel commercial posté en gare, brigades mobiles de contrôle, équipe de nettoyage, gardiennage...). L'environnement offert aux salariés de l'opérateur de transport devra respecter la législation du travail, et être sécurisé, fonctionnel et positionné au plus près des postes d'accueil.

Approximativement 10% du personnel d'exploitation commercial sera affecté aux contrôles mobiles de titres. Des locaux de rattachement en nombre suffisant seront prévus pour un travail optimum de ces équipes.

Dans les gares où le flux majoritaire est en correspondance, il convient de prévoir une bulle d'assistance aux voyageurs à proximité des barrières de validation en correspondance où du personnel commercial pourra être posté afin d'informer les voyageurs.

Concernant les commerces en gare

Les commerces seront localisés en dehors des zones sous contrôle et leur exploitation n'entravera pas, ni ne rallongera, le parcours du voyageur. Les espaces dédiés aux commerces devront intégrer des espaces suffisants pour la gestion de déchets et les livraisons, ainsi que des sanitaires distincts de ceux des voyageurs et de l'exploitant. La gestion et l'entretien de ces espaces, dont le périmètre sera clairement défini, doivent s'effectuer en totale autonomie et indépendamment du périmètre de l'exploitant de la gare. Par ailleurs, les systèmes de ventilation devront être adaptés à la typologie des commerces et services déployés (comme la restauration par exemple...).

Concernant les projets connexes

Les projets connexes sont généralement implantés en surélévation des émergences des gares.

Cette implantation ne devra pas entraver le fonctionnement du pôle, ni dans le positionnement des locaux annexes liés aux projets connexes (hall, locaux vélos, déchets...), ni dans celui des poteaux de reprise de charges induits à l'intérieur du bâtiment voyageur. Le calepinage de ces poteaux n'entravera pas le parcours du voyageur, ni la lisibilité de l'information.

Comme pour les commerces, l'espace nécessaire au stockage des conteneurs d'ordures ménagères devra être réservé en dehors du domaine public de façon à ne pas obérer le cheminement des piétons en approche de la gare.

Concernant l'exploitabilité des espaces en gare et leur maintenabilité

L'utilisation d'une gamme réduite de matériaux différents rendra plus aisée leur maintenabilité et leur remplacement, augmentera leur durée de vie réduisant ainsi l'économie globale.

Les choix de conception devront être pris au regard des conditions d'exploitabilité et des coûts associés : accessibilité pour la maintenance courante et patrimoniale, maintenabilité (techniques et coûts), durabilité, sécurité des interventions et impacts sur l'exploitation.

□ *Entretien/ nettoyage :*

Certains choix de conception et de matériaux par la maîtrise d'ouvrage imposeront à l'exploitant la mise en œuvre d'une organisation de l'entretien et du nettoyage courant spécifique et de ce fait, probablement plus complexe et coûteuse. Pour chacune des gares, un descriptif précis des modalités et des conditions d'intervention par tâche doit être établi permettant d'identifier en particulier :

- Le type d'intervention et la prise en compte des conditions d'intervention, leur récurrence et leur durée par espaces et équipements en spécifiant celles menées sous exploitation voyageurs et leurs impacts
- L'itinéraire d'acheminement du matériel d'entretien (voie/ tunnel/ surface/ niveau intermédiaire gare), ainsi que les caractéristiques du parc nécessaire et les conditions de stockage en gare ;
- Une estimation des coûts associés.

A titre d'exemple, dans la mesure du possible, chaque quai sera équipé d'un local de stockage pour autolaveuse.

□ *Matières / murs et plafonds/composants de façades et de second œuvre :*

- Matériaux

En plus des critères architecturaux, le recours à des produits standards issus d'un « catalogue » (Île-de-France Mobilités ou Société du Grand Paris), l'harmonisation des différents composants de même nature sur l'ensemble des gares seraient souhaitables pour l'entretien et la maintenance future:

- Des sols et murs (avec spécification des estimations de fréquences de nettoyage des sols et des façades intérieures voire des plinthes et sur les traitements anti graffitis). Les bandes d'éveil de vigilance : traitement et entretien des transitions, ainsi que celui du tapis d'entrée ;
- De la vitrerie et miroiterie : des spécifications d'entretien sont nécessaires pour ces postes (rythmes des nettoyages, si entreprises particulières ...) ;
- Des plafonds suspendus : selon le type de matériau choisi, les conditions de maintenance seront précisées ;
- Des parois de quai : critères de maintenabilité des parois vitrées verticales comme des points lumineux ou de l'info voyageurs attenante (disponibilité des produits spécifiques, entretien...)
- Veiller autant que possible au respect de dispositions prévues par les entreprises de nettoyage, à solliciter pour avis dès la phase de conception.

- Chauffage et refroidissement : performance énergétique - demande d'un bilan énergétique par gare, ainsi qu'un contrôle de la qualité de l'air (Simulation thermique dynamique pour vérifier le comportement des bâtiments en période de forte température, surtout quand ils sont extrêmement vitrés). A titre d'exemple, en cas de mise en œuvre de plancher chauffant, vérifier que la production de chaud induite par la production de froid est suffisante en période hivernale pour garantir le hors gel.

- L'étude de faisabilité pour recourir à la géothermie pour alimenter les gares en énergie/chaaleur serait utile ;
- L'étude des apports solaires au niveau des surfaces vitrées, serait un plus, et plus spécifiquement pour les gares aériennes : o un test prenant en compte les effets du réchauffement climatique dans les hypothèses de calcul ;

o Le choix de matériaux de couverture des quais adaptés aux conditions climatiques notamment à l'exposition au soleil (« effet de serre » accentué) vis-à-vis du confort voyageurs et du fonctionnement des équipements (en particulier les portes palières également exposés aux intempéries (pluie)...).

- Acoustique

- une étude précisera les choix retenus en termes d'acoustique des grands volumes (mezzanine ou quais), ainsi que pour les émergences.

- Equipements

- Les cheminements, les caractéristiques et la méthodologie de remplacements des équipements mécaniques et électriques sont à identifier et à décrire, elle doit être réalisable dans un délai court. Il est préférable de ne pas recourir à des techniques exceptionnelles.
- En termes de dimensionnement, un dégagement de 5m minimum de passage libre de tous obstacles est requis au droit des escaliers mécaniques (EM) pour la gestion de flux, le confort et la sécurité des usagers. Les armoires de commandes électriques doivent être implantées à

proximité des EM en co-visibilité afin d'assurer une maintenabilité optimale et de sécuriser les phases d'arrêt et de relance sous exploitation.

- Ascenseurs, et notamment pour les gares profondes pourvues d'un système d'accès aux quais « tout ascenseurs » : le dimensionnement et la capacité du système doivent être établis par la réalisation d'une simulation dynamique de flux. Les hypothèses de calcul doivent intégrer les contraintes supplémentaires liées à la probabilité de défaillance du système (taux de panne), ainsi qu'au niveau de maintenance programmée et obligatoire de longue durée afin de déterminer le seuil de limite de capacité. Île-de-France Mobilités demande que les études d'AVP et Projet permettent d'apprécier :

- o la capacité et la robustesse du système en exploitation à répondre à la demande en situation nominale et dégradé ;

- o la fiabilité et la pérennité d'équipements en permanence sollicités puisque étant le principal système d'accès au quai ;

- o les modalités et les conditions de gestion d'exploitation du système (et en situation d'évacuation d'urgence en cas de panne ou de sinistre dans la gare) et de sa maintenance ;

- o les coûts de fonctionnement et de maintenance associés.

- Certaines dispositions des locaux d'entretien sont à optimiser, ainsi que leur accessibilité qui devra être garantie pour pouvoir réaliser facilement les futurs renouvellements de matériels et réparations ;

- Préciser dès le niveau AVP les conditions de maintenance des passages de gaines des réseaux ... ;

- La position des sanitaires en zone contrôlée et visible depuis le poste d'accueil, est à respecter dans toutes les gares de la ligne ;

- Les moyens communs mis à disposition dans les locaux d'entretien, leur alimentation en eau, ainsi que l'évacuation des eaux usées sont à préciser ;

- Chaque gare comprend des locaux poubelles qui donnent plus ou moins sur l'espace public. En prévision du ramassage des déchets, les bennes à ordures doivent être positionnées au niveau de la rue, sans entraver les cheminements piétons. Les conditions d'évacuation et de collecte des déchets et d'approvisionnement des locaux d'exploitation de la gare devront être décrites très précisément. La conception des locaux doit permettre une gestion autonome et strictement distincte de la gestion de la collecte des commerces implantés dans la gare et vis à vis de tiers du connexe. Dans tous les cas l'acheminement des poubelles depuis leur local jusqu'à leur point de collecte se devra d'être le plus court possible.

- Végétaux

- Contexte : description des espèces, de leur entretien à l'extérieur et sur les parvis des gares.... Les plantes sont proscrites à l'intérieur des gares ;

- Les toits terrasses et toitures végétalisées doivent offrir un niveau d'étanchéité haute performance et une durée de vie prolongée. Les matériaux utilisés et les modalités de pose devront être précisés, ainsi que les garanties (notice clauses contractuelles) apportées par les fabricants et les entreprises de pose ;

- Les modalités de gestion (convention entretien, maintenance...) et les périmètres de responsabilité (propriété, délégataire/gestionnaire...) envisagées devront être précisées.

Concernant la maintenabilité des équipements en gare

- Maintenance patrimoniale : décrire les cheminements, les caractéristiques et la méthodologie du remplacement des équipements mécaniques et électriques (pièces détachées volumineuses ou lourdes), ainsi que la façon d'assurer la sécurité des intervenants lors de ces opérations de maintenance,

Île-de-France Mobilités demandera au maître d'ouvrage de détailler les coûts d'exploitation des gares au regard des choix techniques/matériaux retenus et de la récurrence prévisionnelle des interventions.

Concernant le Design mobiliers, accueil et billettique

Île-de-France Mobilités fournira des prescriptions de design à prendre en compte dans la conception des équipements billettiques.

Concernant la marque du réseau

Le travail à mener sur le parcours voyageur doit être complété en prenant en compte quelques principes simples relatifs à la marque du réseau.

La marque Île-de-France Mobilités et son identité créent la perception d'un réseau unique (auquel les lignes 15, 16 17 et 18 appartiennent) et cautionne son interopérabilité.

Même si ce n'est pas encore complètement perceptible aujourd'hui, elle représente le « service public » de la mobilité en Ile-de-France, et est garante de la qualité du service.

La marque et ses attributs (couleurs, formes, picto voyageur...) doivent être bien visibles pour servir de fil conducteur au voyageur tout au long de son parcours.

Elle doit venir soutenir et renforcer la signalétique sur l'information et les services proposés aux utilisateurs.

Annexe 3

Prescriptions d'Île-de-France Mobilités pour l'intermodalité Concernant la conception

L'organisation de l'intermodalité autour des gares visera à créer de véritables pôles d'échanges multimodaux conçus au service de tous et parfaitement intégrés aux environnements urbains, ainsi qu'aux bassins de déplacements et de vie qu'ils desservent.

Afin de garantir un fonctionnement optimal de ces pôles, les résultats des études de pôle en cours devront être intégrés autant que possible dans la conception des gares et notamment de leur bâtiment voyageurs (positionnement et dimensionnement des accès, mutualisation de la couverture de la gare avec celle du pôle bus, positionnement des grilles au sol et édicules...).

Les aménagements intermodaux devront faire l'objet d'un travail itératif avec les projets connexes qui doivent tenir compte des espaces indispensables à l'organisation d'échanges courts et sécurisés. Île-de-France Mobilités préconise de limiter l'installation d'équipements intermodaux (ex : consigne Véligo) au sein de ces projets. Les projets connexes et les projets urbains limitrophes ne devront pas dégrader les fonctions du pôle.

Sur le parvis, l'organisation entre les différentes entités du pôle (entre les accès du bâtiment voyageur et les modes de transports de surface, entre les différents modes...) devra être conçue pour être accessible à tous, facile et sécurisée en limitant les traversées de voiries et les risques de conflits entre piétons et cyclistes.

Un soin tout particulier devra être apporté aux correspondances entre les modes de transports, dès l'intérieur du bâtiment voyageurs, grâce à des cheminements lisibles, courts, confortables et directs limitant les pentes, les emmarchements et les dénivelés frustratoires.

Comme pour le bâtiment voyageurs, toutes les propositions de conception (architecturale, matériaux et mobiliers, organisation des fonctions et services...) prendront en compte les différents usages du pôle, y compris dans le temps, ainsi que le confort et la sécurité des voyageurs : lisibilité, positionnement des mobiliers et informations, éclairage, adhérence du revêtement de sol, confort acoustique, aéraulique... Une attention particulière devra être portée sur la modularité et la flexibilité du mobilier urbain pour s'adapter aux usages. La pérennité des ouvrages et les modalités d'exploitation futures seront intégrées dès la conception du pôle.

Le dimensionnement et l'organisation de ces espaces extérieurs devront préserver l'avenir en permettant une augmentation des flux postérieure à la mise en service de la gare, ainsi que l'accueil éventuel de nouveaux équipements liés aux évolutions des pratiques de mobilités.

Des quais jusqu'aux différents équipements intermodaux, et vice-versa, le parcours du voyageur comportera une information continue et homogène au moyen d'une signalétique adaptée. Les prochains départs de bus et de trains, ainsi que la disponibilité des différents équipements (nombre de vélos en libre-service, nombre de places disponibles en consigne Véligo, ...) seront indiqués en temps réel.

Les besoins liés à l'exploitation et à la maintenance de la gare et de ses éventuels projets connexes (locaux déchets, convoyeurs de fonds...) générant des flux quotidiens aux abords des gares ne devront pas entraver l'accès des voyageurs.

Les équipements d'intermodalité nécessaires au fonctionnement du pôle (Véligo, pôles bus,

...) seront dimensionnés selon les prescriptions mises à disposition par Île-de-France Mobilités et éventuellement réajustées par le comité de pôle. Pour le cas spécifique des espaces relatifs au pôle bus (quais de dépose, reprise, espaces de régulation, locaux d'exploitation...), ils doivent être dimensionnés conformément aux études de restructuration bus pilotées par Île-de-France Mobilités et faire l'objet d'un avis des exploitants. La conception des équipements d'intermodalité devra respecter les schémas directeurs d'Île-de-France Mobilités (parcs relais, éco-station bus, stationnements vélos, informations voyageurs, accessibilité...).

L'offre des lignes de bus en passage ou en terminus devra être lisible et située au plus proche des accès du bâtiment voyageurs. Pour les lignes en terminus, l'organisation de leur régulation devra limiter les hauts-le-pied.

Pour les pôles comprenant des fonctions de régulation de lignes de bus, des locaux pour le personnel d'exploitation seront intégrés préférablement dans le bâtiment voyageurs sauf si cette localisation s'avérait peu pertinente au regard de l'emplacement des points de régulations des bus. Auquel cas, une intégration des locaux conducteurs sur l'espace public ou en rez-de-chaussée de bâtiment connexe est envisageable après justification et accord auprès d'Île-de-France Mobilités.

Concernant les travaux

Certains équipements intermodaux situés à proximité des gares existantes seront détruits pour permettre la réalisation des travaux. Leur restitution prendra en compte les conclusions de l'étude de pôle qui intégreront notamment une éventuelle évolution des besoins de dessertes et des services sur le pôle.

Dans le cas d'un pôle concerné par des mises en service successives, l'organisation de l'intermodalité devra permettre un fonctionnement optimal à toutes les phases tout en limitant les coûts frustratoires. De même, le calendrier de réalisation des travaux de la gare doit prendre en considération les périodes de temps nécessaires aux aménagements intermodaux.

Annexe 4

Avis de RATP Infrastructures, futur gestionnaire des infrastructures du Grand Paris Express en date du 10 Juin 2022

Département RATP Infrastructures
Direction



Affaire suivie par Loïc PELHATE
RATP Infrastructures
Grand Paris Express
loic.pelhate@ratp.fr
LAC SDGI - 2 mail de la petite Espagne
93212 La Plaine Saint Denis

Monsieur Arnaud CROLAIS
Directeur des Infrastructures
Ile-de-France Mobilités
41 rue de Châteaudun
75009 Paris

Fontenay-sous-Bois, le 10 juin 2022

*N/Réf. : GDI/DIR 2022-0063
GIGP-S2022-788*

Courrier recommandé avec Accusé de Réception

Objet : Avis du gestionnaire technique de l'infrastructure sur le dossier « Avant-Projet » modificatif du maître d'ouvrage la Ligne 18 du Grand Paris Express.

Monsieur le Directeur,

Par courriel adressé à la RATP en date du 25 Avril 2022, vous avez sollicité l'avis de RATP-INFRASTRUCTURES, gestionnaire de l'infrastructure future du Grand Paris Express, sur le dossier « Avant-Projet » modificatif de la ligne 18 et du centre d'exploitation de Palaiseau.

Conformément aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les éléments des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion des lignes 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express seront confiés à la RATP qui en assurera la gestion technique. Ces éléments sont définis par l'arrêté du 8 février 2019 et le décret 2019-87.

Dans le cadre de l'exercice de la mission précitée de RATP-INFRASTRUCTURES, la Régie a conclu avec la Société du Grand Paris des conventions prévoyant notamment l'association de RATP-INFRASTRUCTURES à la conception de la ligne 18 en phase avant-projet, dans le cadre de laquelle RATP-INFRASTRUCTURES a exprimé un certain nombre de recommandations.

En réponse à votre demande, vous trouverez donc en annexes les éléments majeurs d'analyse du dossier que vous nous avez transmis, établis à la lumière des recommandations émises par RATP-INFRASTRUCTURES en phase avant-projet.

Ces éléments d'analyse visent en premier lieu l'atteinte des objectifs fixés par la loi pour les biens d'infrastructures identifiés dans l'arrêté précité. Ils permettent par ailleurs de prendre en compte le coût de l'infrastructure sur sa durée de vie par la recherche d'une économie de coûts de maintenance.

Je souhaite porter à votre attention qu'une partie de ces points majeurs, déjà identifiés lors de l'instruction en 2020 du dossier « Avant-Projet » de la section EST de la ligne 18 (Aéroport d'Orly à CEA St Aubin), sont toujours en instruction. Ceux-ci font l'objet de l'annexe 2 au présent courrier tandis que l'annexe 1 a pour objet les éléments majeurs spécifiques au dossier adressé le 25 avril 2022.

Les estimations des coûts de maintenance de RATP-INFRASTRUCTURES sont disponibles en annexe 3. Elles dépendent du volume des parcs d'équipements communiqué par la SGP et des choix de conception pris en hypothèse. Elles seraient donc amenées à évoluer en fonction d'éventuelles révisions ultérieures du parc et des choix de conception.

Mes services et moi-même sommes à votre disposition pour vous apporter toutes informations complémentaires que vous souhaiteriez obtenir.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Jean-Louis HOUPERT,

2/9

ANNEXE 1 : Eléments techniques de l'AVP Modificatif du MOA L18 (SECTION OUEST)

I. RATP-INFRASTRUCTURES souligne que les points suivants du dossier ont des impacts potentiellement importants en termes de disponibilité et de coût de maintenance :

- La fibre optique (FO) est placée en multitubulaires dans le radier. Cette configuration augmente la complexité de mise en œuvre d'un chantier de déroulement de fibre optique ce qui peut avoir un impact sur la disponibilité du système de transport (risque de chantiers dont la durée excéderait la durée de l'interruption de l'exploitation la nuit).

II. RATP-INFRASTRUCTURES souligne qu'un certain nombre d'informations importantes pour apprécier la disponibilité et le coût de maintenance ne sont pas renseignées, et devront faire l'objet de précisions en phase PRO

- Il est indiqué que trois phases de mise en service sont prévues :
 - Phase 1.1 : Massy-Palaiseau - CEA Saint -Aubin (2026),
 - Phase 1.2 : Aéroport d'Orly – Massy-Palaiseau (2027),
 - Phase 2 : Aéroport d'Orly- Versailles Chantiers (2030).

Les dispositions nécessaires pour permettre d'exploiter partiellement la ligne 18 durant les trois phases de mises en service doivent être détaillées ainsi que les contraintes exportées à la maintenance (impacts sur les interfaces avec les tronçons déjà en service, modalités temporaires d'exploitation et de maintenance)

- L'inter-distance de 400m entre deux chambres de tirage est trop contraignante pour les opérations de tirage de câble dans une zone curviligne. Cela impacte les rendements des chantiers et donc les coûts de maintenance.
- Des études ont été faites par le Grand Paris Numérique pour démontrer qu'il n'y avait pas de risque de perturbation lié à la mutualisation de l'infrastructure rayonnante entre la radio grand public et la radio exploitant. RATP-INFRASTRUCTURES demande à avoir connaissance de la démonstration réalisée par le GPN. Cette configuration pourrait générer des interférences liées à des défauts du câble ou à l'environnement par exemple, ayant un impact sur la disponibilité.
- Les cheminements de câbles BT/SIG/CFA et les câbles rayonnants ou antenne radio en tunnel ne sont pas placés à une hauteur accessible depuis la passerelle d'évacuation sans moyens de soutien. Les interventions de maintenance nécessiteront l'utilisation d'un VMI nacelle, ce qui aura un impact sur les coûts de maintenance.
- La présence de toitures végétalisées intensives (zone arbustive et bande d'arbres de 4 à 5 m de hauteur) sur les dalles de couvertures des gares entraîne une forte augmentation des coûts de maintenance.
- La présence de surfaces vitrées étendues constituées d'éléments de grande dimension entraîne une augmentation des coûts de maintenance du fait des difficultés de manutention et du coût unitaire des éléments.

3/9

- L'implantation des fibres optiques des infrastructures de télécommunications et des automatismes de conduite ainsi que les conditions d'intervention pour la maintenance doivent être précisées
- Le choix des appareils de voie doit prendre en compte la nécessité de standardiser l'ensemble des pièces qui les composent afin d'éviter les stocks de rechanges multiples compte tenu du poids et du volume et du coûts de ces pièces.
- L'AVP du MOA prévoit la possibilité de récupérer l'énergie pour alimenter les équipements des gares et des ouvrages annexes. RATP-INFRASTRUCTURES demande une clarification de l'impact de ces dispositions sur la maintenabilité et la fiabilité des équipements associés.
- La conception de la voie mise au sol avec un cheminement central surélevé génère un entraxe important et donc une séparation physique très marquée entre les voies ferrées. Ce choix de conception entraîne des conditions de mise en œuvre des chantiers qui renchérissent les coûts de maintenance.

III. RATP-INFRASTRUCTURES fait également part des observations suivantes sur la portion aérienne en voie au sol sur lesquelles elle souhaite pouvoir travailler en étroite collaboration avec la SGP et Ile-de-France Mobilités en phase PRO

- Les limites des biens dont l'entretien et la maintenance seront assurés par RATP-INFRASTRUCTURES doivent être précisées notamment pour :
 - les voiries de maintenance,
 - les ouvrages de franchissement ;
 - les rigoles, fossés et bassin de rétention,
 - les passages champêtres et animaux.
- L'absence de dispositif de drainage (caniveau, fossé...) pour l'évacuation des eaux de ruissellement en pied et haut de talus le long des cheminements techniques de la plateforme de voie des ouvrages en remblais/déblais fait porter un risque sur la disponibilité de la ligne et génère une augmentation du coût de maintenance.
- L'AVP du MOA prévoit une voie sur plateforme béton en zone de remblai. Des échanges ultérieurs sont à prévoir pour permettre à RATP INFRASTRUCTURES de préciser la maintenance de ces voies et de ces remblais.
- Sur les coupes fournies, les gabarits cercueil sur le cheminement central engagent les gabarits du matériel roulant. La SGP doit confirmer que le cheminement d'un mainteneur sur le trottoir haut est possible en présence d'un véhicule ferroviaire de maintenance en mouvement sur la zone de chantier.

4/9

ANNEXE 2 : éléments majeurs déjà identifiés lors de l’instruction en 2020 du dossier « Avant-Projet » de la section EST (Tronçon Orly – CEA) toujours en instruction

I. Sur le plan de la sécurité, RATP-INFRASTRUCTURES émet les remarques suivantes au vu du dossier « Avant-Projet » du MOA concernant la Ligne 18 du Grand Paris Express sur lesquels des échanges ultérieurs sont à prévoir avec la SGP

- Les câbles HTA cheminant dans les multitubulaires et dans les canalisations techniques de protection (CTP) sont halogénés. Ce sujet doit faire l’objet d’étude d’impact sur la disponibilité et les coûts de maintenance compte tenu des conditions particulières de mise en œuvre.
- La ligne 18 est automatique et à roulement fer. En application du principe GAME, les modalités de détection des défauts de rail envisagées devront permettre de réduire le risque de perte de guidage à un niveau comparable à celui du métro parisien. Les éléments fournis à ce stade ne permettent pas d’évaluer la performance des moyens de détection vis-à-vis de l’objectif du GAME.

Etant donné la fin des études en phase PRO sur le viaduc, le point suivant relatif à la section EST est reclassé en catégorie I :

- RATP-INFRASTRUCTURES identifie un risque majeur concernant la pérennité des câbles de précontrainte du viaduc. La surveillance des câbles de précontrainte est impossible. La surveillance des platines de câbles de précontrainte est extrêmement difficile, nécessitant la dépose des câbles système (indisponibilité d’environ 1 mois). Aucune télésurveillance n’est prévue.

II. RATP-INFRASTRUCTURES souligne que les points suivants du dossier ont des impacts potentiellement importants en termes de disponibilité et de coût de maintenance :

- Les dimensions des chambres de tirage HT de la ligne 18 (3,4m de longueur x 0,65m de largeur) restent en écart par rapport aux dimensions minimales (4m de longueur par 0,85m de largeur) validées en Comité Technique tripartite du 11 juillet 2016. Cela risque d’impacter la maintenabilité des câbles et notamment les temps de résolution en cas de besoin de manchonnage.
- L’implantation des capteurs aérodynamiques (anémomètres) dans le tunnel ne permet pas la réalisation de leur maintenance à pied d’œuvre depuis la passerelle d’évacuation. SGP indique que leur maintenance ne nécessite pas de Véhicule de Maintenance des Infrastructures (VMI) nacelle. RATP-INFRASTRUCTURES demande que les moyens SLI soit précisés et que la faisabilité des opérations sans VMI soit vérifiée. L’utilisation de VMI conduirait à une augmentation sensible des coûts de maintenance.
- L’étanchéité du viaduc est affleurante et non protégée. Il existe un risque d’endommagement du dispositif d’étanchéité du viaduc lors des opérations de maintenance en ligne (exemple manutention de rail).

5/9

Etant donné la fin des études en phase PRO sur le viaduc, les points suivants relatifs à la section EST sont reclassés en catégorie II :

- Les descentes d'eaux pluviales du tablier du viaduc sont implantées dans la structure des piliers de viaduc, ce qui rend impossible leur remplacement et entraîne des difficultés d'accès en haut et en bas de la descente d'eau. Par ailleurs, la présence de changement d'angle n'est pas favorable à la maintenabilité du système de drainage. La solution évoquée par la SGP ne permet pas de garantir le remplacement de la canalisation une fois obstruée et a un fort impact sur la disponibilité.
- La présence de percements destinés aux ancrages des équipements dans les voussoirs en béton armé risque d'entraîner une dégradation de l'étanchéité du tablier et de l'armature des voussoirs. La durée de vie des ancrages étant bien inférieure à celle des voussoirs (respectivement 30 ans et 100 ans), la réalisation ultérieure de percements sera nécessaire et risque de dégrader l'armature des voussoirs. Cela a un impact sur les coûts de maintenance.

III. RATP-INFRASTRUCTURES souligne qu'un certain nombre d'informations importantes pour apprécier la disponibilité et le coût de maintenance ne sont pas renseignées, et devront faire l'objet de précisions en phase PRO

- SGP indique que les gammes de maintenance associées aux épaissements exportant au mainteneur des visites à haute fréquence (jusqu'à hebdomadaire) ne sont plus retenues. RATP-INFRASTRUCTURES reste en attente des gammes de maintenances à appliquer.
- Plusieurs notices de maintenabilité des ouvrages gares sont manquantes. Il est attendu des précisions sur les accès en hauteur et notamment sur les caractéristiques et les cheminements des moyens d'élévation permettant d'accéder en tout point des parties structurantes de l'ouvrage depuis leur lieu de stockage. Les modalités d'intervention sur les structures occultées par des aménagements devront également être précisées.
- Les éléments fournis indiquent la présence de peintures intumescentes sur les structures métalliques de certaines gares. La SGP doit préciser le cycle de renouvellement de ces peintures afin de limiter l'augmentation des coûts de maintenance et l'impact négatif sur la disponibilité des espaces voyageurs (jusqu'à présent le cycle de 10 ans était évoqué).
- Les dispositifs de dilatation retenus et les méthodologies de maintenance associées aux portions de voies aériennes en viaduc et en voie au sol devront être communiqués à RATP-INFRASTRUCTURES en vue de déterminer leur impact sur le coût de maintenance.
- Les éléments permettant de réaliser la cartographie des risques géotechniques et naturels devront être transmis ultérieurement. Ils devront permettre d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour diminuer les risques en phase d'exploitation.

6/9

- Il est envisagé des appareils de voie de type UIC. Les données de fiabilité basées sur un retour d'expérience sur des réseaux similaires aux lignes du Grand Paris Express sont attendues pour préciser les activités de maintenance spécifiques à ces types d'appareils notamment pour les dispositifs anti-vibratiles ponctuels et les tracés tangents des aiguillages.
- La présence de toitures végétalisées sur les émergences de certains ouvrages annexes, entraîne une augmentation des coûts de maintenance.
- Des ouvrages hydrauliques en tunnel de la ligne 18 présentent des difficultés de maintenance, comme par exemple le PEP sous voie (dalot étang de la minière) et les chambres de tirage (drains DN80).
- La conception prévoit l'alimentation de secours du SMR / SMI de Palaiseau depuis le PR7 alimentant la ligne. En cas de défaillance du PR du SMR / SMI, la ligne serait en conséquence privée d'un PR entraînant un problème de disponibilité traction en ligne. Ce point doit être approfondi en phase ultérieure.

Etant donné la fin des études en phase PRO sur le viaduc, le point suivant relatif à la section EST est reclassé en catégorie III :

- La conception du viaduc prévoit un vide interne de la poutre centrale. Ce dernier est trop exigu et rend l'intérieur des voussoirs du tablier inaccessible au mainteneur pour réaliser la visite périodique de l'ouvrage. La surveillance de l'ouvrage par l'insertion d'un robot devra faire l'objet d'échanges pour préciser les modalités d'intervention. SGP doit démontrer l'accessibilité à l'ouvrage.

ANNEXE 3

Estimation des coûts de maintenance annuels des infrastructures en M€ CE 2013

Domaine	Ligne 18
Ouvrages d'art	2,52
Aménagements	1,62
Voie	5,78
Energie	4,76
Informatique industrielle des locaux techniques du système de transport et des bâtiments GI	0,26
Infrastructures de télécommunications du système de transport	11,35
Automatismes de conduite, commandes centralisées et signalisation ferroviaire	2,50
Equipement de sécurité du système de transport et équipements électromécanique des bâtiments GI	3,86
Total	32,65

La présente estimation considère le périmètre géographique de l'ensemble de la ligne 18 Orly – Versailles Chantier qui s'étend de l'ouvrage annexe numéro 1 situé à Orly à l'ouvrage annexe numéro 24 situé à Versailles Chantier.

L'estimation intègre les coûts de maintenance des clos couverts des gares et du site de maintenance et de remisage des trains à l'exception du nettoyage.

Les hypothèses prises pour établir l'estimation sont basées sur les données d'entrée du schéma directeur de maintenance des infrastructures 2020 EC notamment :

- Temps à pied d'œuvre de 3h30,
- Un site de maintenance des infrastructures et un site de remisage situés à Palaiseau,
- L'absence de raccord au Réseau Ferré National,
- L'absence de raccord avec les autres lignes RATP ou les autres lignes GPE,
- La protection et la consignation automatiques des chantiers,
- La possibilité de limiter à 80 % la densité des chantiers de nuits sans mettre en œuvre de procédure spécifique de concomitance des chantiers en voie 1 et en voie 2.

Le modèle de coût utilisé considère l'horizon cible, échéance temporelle à laquelle l'ensemble des cycles de maintenance sont mis en œuvre, c'est-à-dire 2060 selon les hypothèses de la nouvelle feuille de route gouvernementale.

Les montants indiqués ne prennent pas en compte les évolutions des modalités de valorisation des prestations internes permettant de répondre aux demandes de l'Autorité de régulation des transports relatives aux règles de séparation comptable entre les activités de la RATP.

Concernant les opérations de maintenance patrimoniale, seules sont comptabilisées les opérations réalisées pendant la durée de vie du bien à l'exclusion du renouvellement total. Dans le cas du génie civil, aucune opération de maintenance patrimoniale n'est comptabilisée.

8/9

Concernant les infrastructures de télécommunications, les estimations intègrent les coûts de maintenance d'un cœur de réseau, d'un data center et des modalités de gestion de la cybersécurité qui ne sont pas mutualisés avec ceux des lignes 15, 16 et 17. La structure de ces coûts présente une part fixe sur laquelle un coefficient de 15% a été ajouté en vue de couvrir les risques d'exécution des marchés de maintenance.

Compte tenu de la méthode utilisée, les estimations faites par la RATP-GI dépendent du volume des parcs d'équipements communiqué par la SGP et des choix de conception pris en hypothèse. Elles seraient donc amenées à évoluer en fonction d'éventuelles révisions ultérieures du parc, des choix de conception ou de la réglementation, par exemple :

- La prise en compte de PEF réversibles.
- Les seuls bassins de rétention comptabilisés sont ceux qui présentent les caractéristiques suivantes :
 - o Domanialité SGP,
 - o Intégrés aux ouvrages structurels maintenus par le GIGP,
 - o Les eaux collectées sont exclusivement issues d'un ouvrage maintenu par le GIGP.

Sont exclus des présentes estimations :

- Les impôts et taxes,
- Les travaux de remise en état faisant suite à des actes de vandalisme, de malveillance (vol, ...), des défaillances causées par une utilisation anormale des équipements et des systèmes,
- La gestion des interfaces avec les Tiers,
- Les coûts d'utilisation des fréquences radio 700 MHz et 2,6 GHz,
- Les coûts de maintenance des équipements de bord des VMI.

9/9

Avis de RATP prescripteur, en date du 20 Juin 2022

Département Maîtrise d'Ouvrage des Projets
Maîtrise d'Ouvrage Espaces et Sécurité
11 avenue Louison Bobet
Immeuble Val Bienvenue
LAC : UK50 - Quartier Kilomètres
94120 Fontenay-sous-Bois



Monsieur Gilles Fourt
Chef du Département Projets Métros
et Pôles
Direction des Infrastructures
Île-de-France Mobilités
41 rue de Châteaudun
75009 Paris

MOP MOA-ES D2022-228

Fontenay-sous-Bois, le 20 juin 2022

Objet : Avis du prescripteur RATP sur l'Avant-Projet du Maître d'Ouvrage de la ligne 18

Monsieur,

Vos services ont sollicité la RATP afin de produire un avis sur le dossier d'Avant-Projet modificatif du Maître d'Ouvrage de la ligne 18 du Grand Paris Express, produit par la Société du Grand Paris.

Je tiens à souligner que le présent avis se limite strictement à la position de la RATP en tant que gestionnaire et exploitant de réseaux en interface avec le Grand Paris Express, sur le site de la gare de Massy Palaiseau. La RATP ne fait d'ailleurs pas partie des Maîtres d'Ouvrage au regard de la gouvernance de ce projet.

L'AVP mentionne explicitement que l'équilibre des correspondants M18/RER B entre la passerelle "Le Lien" et la passerelle historique, par une répartition respective de 70% et 30% des flux, est compatible avec le dimensionnement actuel des espaces RER B. Cette caractéristique impose toutefois la préservation d'une capacité d'usage de la passerelle historique entre M18 et le RER B. Cette dernière relève actuellement d'une négociation patrimoniale entre la SNCF et la ville de Massy.

A ce sujet, les dernières études de flux ont montré une forte densité nominale sur la passerelle « Le Lien » à horizon GPE, notamment au droit des circulations verticales du RER B. L'exploitation de cette partie de gare s'avère donc délicate, notamment en cas d'incident d'exploitation provoquant un afflux excessif de voyageurs. Dans ce contexte, la présence de la passerelle historique est un élément essentiel à un fonctionnement résilient de la gare à horizon du GPE.

Page 2 sur 2

C'est pourquoi RATP souhaite que la SGP garantisse la pérennité du lien critique de la passerelle historique entre M18 et RER B dans le cas où la négociation patrimoniale ci-dessus ne serait pas concluante.

Plus généralement, comme indiqué dans le précédent courrier de 2020, il est essentiel de préserver la sécurité, la fluidité, la rapidité, l'accessibilité et le confort du parcours des voyageurs empruntant le réseau exploité par la RATP, dans un schéma intermodal cohérent. Île-de-France Mobilités dispose de l'autorité permettant cette coordination et toutes prescriptions en ce sens auprès des Maîtres d'Ouvrage concernés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de toute ma considération.



Olympe Gapihan
Responsable de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage
Espaces et Sûreté

Annexe 5

Avis de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau en date du 13 Juin 2022

SNCF GARES & CONNEXIONS
DIRECTION DES GARES D'ILE-DE-FRANCE
SNCF RESEAU
DIRECTION GENERALE ILE-DE-FRANCE
10 rue Camille Mérieux
93212 SAINT DENIS



Arnaud CROLAIS
Directeur des Infrastructures

Ile de France Mobilités
Immeuble « le Titien »
50 rue de la Victoire
75009 Paris

Le 14 juin 2022

Monsieur,

Vous avez sollicité l'avis de la SNCF sur le dossier de l'avant-projet modificatif de la section ouest du maître d'ouvrage de la ligne 18 du Grand Paris Express qui vous a été remis par la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage.

Vous trouverez ci-joint cet avis, qui a été rédigé de façon conjointe par SNCF Gares et Connexions, SNCF Réseau et SNCF Transilien. Notre Groupe, comme la SGP et Ile-de-France Mobilités, est attentif à la qualité des interconnexions entre le Grand Paris Express et les infrastructures existantes, et à l'articulation entre les travaux menés sur cette ligne et dans ces gares par différentes maîtrises d'ouvrage.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de nos meilleures salutations,

Pierre Labarthe
Directeur des Gares en Ile-de-France – SNCF Gares & Connexions

Guillaume Marbach
Directeur Général Ile-de-France – SNCF Réseau

AVIS SNCF

Dossier de l'avant-projet modificatif de la section ouest du maitre d'ouvrage de la ligne 18 du Grand Paris Express

13 juin 2022

La future ligne 18 construite par la Société du Grand Paris permettra plusieurs interconnexions en gare de Massy-Palaiseau (lignes B et C du RER) et Versailles-Chantiers (ligne C du RER, lignes N et U du Transilien).

Par ailleurs, sa réalisation et celle de ses gares nécessite certains projets de libérations d'emprises ferroviaires préalables (Massy-Palaiseau, Versailles-Chantiers).

Recommandations SNCF sur les travaux SGP :

Les travaux de la SGP à proximité ou dans les emprises du réseau ferroviaire ont des impacts sur le réseau SNCF. SNCF Réseau mène à ce titre, pour le compte de la SGP, une mission dite de « sécurité ferroviaire » visant à vérifier ces impacts, y compris les mesures conservatoires associées.

SNCF Réseau a donc émis un certain nombre de remarques et réserves à ce titre. Le stade AVP des dites études ne permet pas, dans la plupart des cas, de vérifier l'acceptabilité des travaux au regard des contraintes ferroviaires et du maintien de l'exploitation. Les réserves devront être levées par les études PRO par la mission sécurité ferroviaire, notamment au regard de l'évolution du tracé sur la zone de Versailles. Il convient que la SGP poursuive le dialogue sur les modalités de réalisation des travaux à proximité de l'infrastructure ferroviaire et de ses ouvrages, avec, au besoin, une analyse des impacts par la Mission de Sécurité Ferroviaire de SNCF Réseau. La SGP devra alors intégrer dans ses montants de travaux les mesures et travaux nécessaires à la mise en sécurité du réseau ferroviaire validés par la Mission Sécurité Ferroviaire.

Par ailleurs, la SGP devra prendre en compte le nouveau décret de protection ferroviaire SNCF, et notamment l'application de l'article L2231 modifié par l'ordonnance 2021-444 du 14 avril 2021 applicable à partir du 1^{er} janvier 2022. Ce nouveau décret peut notamment avoir un impact sur les délais de réalisation et d'instruction des démarches administratives (Permis de Construire, ...), à prendre en compte dans les plannings des travaux menés par la Société du Grand Paris.

Versailles Chantiers

L'engagement des travaux préalables SGP est conditionné à la libération d'emprises SNCF, notamment de l'Infrapôle. Le projet de démolition et reconstitution de l'Infrapôle SNCF a fait l'objet d'un dépôt de Permis de Construire début juin 2022. Ce décalage de 6 mois dans le dépôt a permis d'instruire les sujétions architecturales supplémentaires discutées avec la Ville de Versailles et la Société du Grand Paris. La bonne réalisation du projet reste conditionnée à la définition de solutions de reconstitutions provisoire et définitive des places de parking de l'Infrapôle (Véhicules de services

et véhicules particuliers d'agents). A ce jour, la SGP doit encore définir ces solutions pour permettre d'engager les travaux de démolition et reconstitution de l'Infrapôle SNCF.

Concernant la situation existante, il y a lieu de préciser que l'ensemble Hall 2 / Passerelle 2 n'est pas un accès secondaire ou annexe, surtout depuis la mise en service de la gare routière en 2019, mais l'un des deux accès majeurs de la gare SNCF avec un trafic équivalent à celui de l'ensemble Hall 1 / Passerelle 1. Ainsi, au Nord-Ouest, le futur bâtiment du GPE sera relié à la gare existante par deux passerelles : la passerelle historique de la SNCF (45% des flux) et la passerelle moderne d'accès aux quais (55% des flux).

La validation des études d'Avant-Projet SNCF d'interconnexions entre le RFN et le GPE est prévue fin 2022. A l'issue de ces études :

- Les schémas d'interconnexion au niveau de la gare Versailles Chantiers (Livret 1 - page 16 et Livret 2 – pages 192 à 2018) devront être mis à jour ;
- Le phasage et le planning des travaux de la gare GPE devront permettre à la SNCF de disposer des emprises nécessaires (en durée et en superficie) pour réaliser les passerelles d'interconnexion P1bis et P3. Ainsi, au niveau des études respectives SNCF et SGP, une coordination spatio-temporelle SNCF / SGP devra être maintenue pour assurer la possibilité d'une réalisation convenable des passerelles d'interconnexion, ainsi qu'une bonne gestion et orientation des flux voyageurs. La mise en service simultanée de la gare du GPE et de l'interconnexion avec la gare SNCF est indispensable pour les voyageurs.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-146

CONVENTIONS DE FINANCEMENT DES ÉTUDES DU NOUVEAU SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION DE LA LIGNE T1 ET DES ÉTUDES POUR L'AMÉLIORATION DES CAPACITÉS D'EXPLOITATION DE LA LIGNE T2

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat d'exploitation conclu entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour la période 2021-2024 ;
- VU** le rapport n° 20220712-146 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement pour le lancement des études et la rédaction des dossiers de consultation des entreprises du nouveau SAE de la ligne de tramway T1 en accordant à la RATP une subvention d'un montant plafond de 2,9M€ (en euros non actualisables non révisables) ;

ARTICLE 2 : approuve la convention de financement pour les études niveau PROJET d'amélioration des conditions d'exploitation de la ligne T2 pour un montant maximal de subvention d'Île-de-France Mobilités fixé à 2,33M€ (en euros courants) ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à signer les conventions de financement approuvées aux articles 1 et 2, annexées à la présente délibération, et à mettre en œuvre leurs dispositions.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-147

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX SURCOÛTS ENGENDRÉS PAR LE PROJET T3 OUEST SUR LE PROJET EOLE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement ;
- VU** la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan Etat-Région Île-de-France et prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, signé le 4 mars 2021 ;
- VU** la délibération n° CR 98-16 du 7 juillet 2016 du conseil régional d'Île-de-France adoptant le protocole cadre relatif au financement du prolongement du RER E – EOLE à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie ;
- VU** la délibération n° 2016/261 du 13 juillet 2016 d'Île-de-France Mobilités approuvant le protocole cadre relatif au financement du prolongement du RER E – EOLE à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie ;
- VU** la délibération n° 20210211-061 du 11 février 2021 d'Île-de-France Mobilités approuvant le protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE ;
- VU** la délibération du Conseil Régional n° CR 2021-55 du 21 juillet 2021 portant prorogation du règlement budgétaire et financier, adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 et prorogé par délibération CR 01-16 du 21 janvier 2016 modifiée ;
- VU** l'avant-projet du prolongement du T3 à l'Ouest de la Porte d'Asnières à la Porte Dauphine approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 12 décembre 2019 ;
- VU** le Protocole relatif au financement du prolongement du projet T3 à Porte Dauphine notifié le 13 septembre 2021 ;
- VU** la délibération du Conseil régional d'Île-de-France n° CP2022-165 du 7 juillet 2022 approuvant la présente convention ;

- VU la délibération du _____ du Conseil d'Administration de SNCF Réseau ;
VU le rapport n° 20220712-147 ;
VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement relative aux surcoûts engendrés par le projet T3 Ouest sur le projet EOLE, d'un montant de 50 220 721 € HT courants, avec la répartition suivante :

Plan de financement des surcoûts engendrés par le projet T3 Ouest sur le projet EOLE			
Montant en € courants HT et %			
État	Région	Ville de Paris	TOTAL
5 875 824 €	14 212 464 €	30 132 433 €	50 220 721 €
11,7 %	28,3 %	60,0 %	100,0 %

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-148

TROISIÈME CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX TRAVAUX DE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T3B À LA PORTE DAUPHINE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, n°2015/053 du 7 octobre 2015 approuvant la convention de financement des études de Dossier d'objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), concertation préalable, schéma de principe et enquête publique du prolongement du T3 à la Porte Dauphine ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/532 du 7 octobre 2015, approuvant le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), et fixant les modalités de la concertation préalable du projet de prolongement Ouest de la ligne T3, depuis la Porte d'Asnières jusqu'à la Porte Dauphine ;
- VU** la délibération Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2016/260 du 13 juillet 2016 approuvant le bilan de la concertation préalable relative au prolongement du T3 à l'Ouest, qui s'est déroulée du 18 janvier au 21 février 2016 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/897 du 13 décembre 2017, approuvant le Schéma de principe, le dossier d'enquête publique, l'avenant à la convention de financement des études de DOCP, de concertation préalable, de schéma de principe et d'enquête publique, la convention de financement des études d'avant-projet, de projet et la mission ACT du projet de prolongement Ouest de la ligne T3, depuis la Porte d'Asnières jusqu'à la Porte Dauphine ainsi que la désignation de la RATP par Île-de-France Mobilités comme maître d'ouvrage du système de transports du projet T3 jusqu'à la Porte Dauphine, à compter des études d'avant-projet jusqu'à la mise en service ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/036 du 12 février 2019 confirmant l'intérêt général du projet ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/511 du 12 décembre 2019 approuvant l'Avant-projet ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/509 du 8 octobre 2020 approuvant le protocole d'engagement relatif au financement du prolongement du T3b à la porte dauphine ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/510 du 8 octobre 2020 approuvant la convention de financement des travaux « REA1 » ;

- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2021/366 du 9 décembre 2021 approuvant la convention de financement des travaux « REA2 » ;
VU le rapport n° 20220712-148 ;
VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement REA3 relative à la troisième tranche de réalisation des travaux de prolongement du T3b, entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine, d'un montant de 28 075 210 € HT courants, avec la répartition suivante :

Plan de financement de la REA3 de réalisation du prolongement du T3b, entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine			
Montant en € courants HT et %			
État	Région	Ville de Paris	TOTAL
0 €	28 075 210 €	0 €	28 075 210 €
0%	100%	0%	100%

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-149

DEUXIÈME CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE À LA PRISE EN CHARGE DE BESOINS COMPLÉMENTAIRES DU TRAM 12 EXPRESS ENTRE MASSY ET EVRY- COURCOURONNES

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/406 du 22 août 2013 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du Tram-Train entre Massy et Evry (TTME) et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes de Palaiseau, Massy, Champlan, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon, Morsang-sur-Orge, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry et sa propagation du 2 août 2018 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2014/248 du 5 juin 2014, approuvant les études d'avant-projet (AVP) ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/526 du 7 octobre 2015, approuvant la convention de financement n°1 relative à la réalisation du tram-train Massy-Evry (TTME) ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/149 du 22 mars 2017, approuvant le protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du Tram 12 Express entre Massy et Evry ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/302 du 30 mai 2017, approuvant la convention de financement n°2 relative à la réalisation du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2018/291 du 11 juillet 2018, approuvant la convention de financement n°3 relative à la réalisation du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/235 du 2 juillet 2019, approuvant la convention de financement n°4 relative à la réalisation du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/713 du 9 décembre 2020, approuvant la convention de financement n°5 relative à la réalisation du Tram 12 Express ;

- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211209-368 du 9 décembre 2021, approuvant la première convention de financement relative à la prise en charge des besoins complémentaires du Tram 12 Express ;
- VU** le rapport n° 20220712-149 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la deuxième convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires (CFI BC2) du Tram 12 express entre Massy et Evry pour un montant de 33 730 000 € HT courants, avec la répartition suivante :

Plan de financement 2 ^e convention relative aux besoins complémentaires du Tram T12				
Montant en euros courants HT et %				
MOA	État	Région	CD91	TOTAL
<i>Clé financement principal</i>	31,33 %	58,19 %	10,48 %	100%
Île-de-France Mobilités	3 596 684	6 680 212	1 203 104	11 480 000
SNCF Réseau	3 530 891	6 558 013	1 181 096	11 270 000
SNCF Voyageurs	2 161 770	4 015 110	723 120	6 900 000
SNCF Gares & Connexions	109 655	203 665	36 680	350 000
Total (financement principal)	9 399 000	17 457 000	3 144 000	30 000 000
<i>Clés de l'avance récupérable</i>	100 %	0 %	0 %	100 %
SNCF Réseau <i>(financement supplémentaire de l'Etat)</i>	3 730 000	0	0	3 730 000
Total (tous financements)	13 129 000	17 457 000	3 144 000	33 730 000

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer la convention de financement approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220712-5587-DE-1-1
Date de télétransmission : 13/07/22
Date de réception Préfecture : 13/07/22



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-150

**ALTIVAL : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET
CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES
PRO TCSP ALTIVAL, ACQUISITIONS FONCIÈRES ET
TRAVAUX ANTICIPÉS OUVRAGE NORD (94)
CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES
PRO TCSP EST-TVM DANS LE CADRE D'ALTIVAL - SECTION
MONT D'EST (93-94)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** le code de l'expropriation ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région 2015-2020, signé le 9 juillet 2015, la revoyure du 7 février 2017 et le prolongement par avenant signé le 4 mars 2021 ;
- VU** la délibération n° 2012/374 du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 13 décembre 2012 approuvant le schéma de principe d'Est-TVM ;
- VU** la délibération n°2015/510 du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 7 octobre 2015 approuvant la convention de financement relatives aux études d'avant-projet d'Est-TVM ;
- VU** la délibération n°2018/554 du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 12 décembre 2018 approuvant le schéma de principe et la convention de financement relatives aux études d'avant-projet d'Altival ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2014/6289 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation d'EST TVM et mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme de la commune de Créteil (Val-de-Marne) ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2020/842 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation d'Altival et mettant en compatibilité les plans locaux d'urbanisme des communes de de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne) ;
- VU** le rapport n° 20220712-150 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

CONSIDÉRANT les études d'avant-projet réalisées par le Conseil Départemental du Val de Marne et l'expertise réalisée par Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avant-projet relatif à Altival, sur un linéaire s'entendant du pôle d'échanges de Noisy-le-Grand Mont d'Est jusqu'au futur carrefour avec la RD 4 à Chennevières, sous réserve des demandes énoncées à l'article 2 ;

ARTICLE 2 : demande au maître d'ouvrage du projet :

- De rechercher toutes les solutions permettant d'optimiser le découpage en secteurs et le calendrier proposés des aménagements viaires en faveur des véhicules de transport collectif et des modes actifs sur l'ensemble du linéaire du projet Altival mentionné à l'article 1 ;
- D'assurer la desserte optimale par les transports collectifs et les modes actifs de la gare BVC du RER E dès sa mise en service malgré le séquençage du projet Altival ;
- De poursuivre les études en phase « études de projet » (PRO) en s'assurant que l'ensemble du périmètre de l'opération Altival est pris en compte et étudié de manière unitaire ;
- De confirmer, en vue de l'approbation du coût d'objectif d'Altival par Île-de-France Mobilités, que le montant présenté dans l'avant-projet intègre l'ensemble des aspects de l'opération, notamment la maîtrise du foncier, les mesures environnementales et l'impact du séquençage ;

ARTICLE 3 : approuve la convention de financement relative aux études PRO, acquisitions foncières, et travaux anticipés de l'ouvrage Nord du projet Altival, pour un montant de quatre millions six cent mille euros (4 600 000 €) hors taxes ;

ARTICLE 4 : approuve la convention de financement relative aux études PRO du projet Est-TVM pour la section « Mont d'Est » à Noisy-le-Grand dans le cadre du projet Altival, pour un montant de huit cent mille euros (800 000 €) hors taxes ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à signer les conventions approuvées aux articles 3 et 4 et annexées à la présente délibération ;

ARTICLE 6 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

ARTICLE 7 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-151

BHNS DU GRAND ROISSY - DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** les articles L.1241-4 et R1241-30 et suivants du code des transports autorisant Ile-de-France Mobilités à désigner le Département du Val d'Oise maître d'ouvrage des études ;
- VU** le Schéma directeur de la Région Ile de France tel qu'approuvé par la délibération n° CR 97-13 du Conseil Régional en date du 18 octobre 2013 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** le rapport n° 20220712-151 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du projet de BHNS du Grand Roissy dont les objectifs sont les suivants :

- d'améliorer la diffusion vers les zones d'emplois et les équipements depuis le réseau ferré ;
- d'améliorer l'efficacité et la régularité des lignes de bus existantes ;
- de permettre le report modal vers les transports en commun et éviter la saturation importante du réseau viaire.

ARTICLE 2 : autorise le département du Val d'Oise à organiser la concertation publique selon les modalités proposées.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-152

SCHÉMA DE PRINCIPE - DÉSATURATION LIGNE P NORD : ÉLECTRIFICATION DE L'AXE TRILPORT - LA FERTÉ-MILON

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération n°2016/220 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 1^{er} juin 2016 approuvant le Schéma Directeur du réseau Paris Est ;
- VU** la délibération n°2019/350 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 9 octobre 2019 approuvant la Convention de financement pour la réalisation du Schéma de Principe complémentaire pour l'amélioration de l'offre de la ligne P Nord ;
- VU** le rapport n° 20220712-152 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le Schéma de Principe de l'électrification de l'axe Trilport – La Ferté-Milon, d'un montant de 101M€ (CE Janvier 2020) et demande à SNCF Réseau d'en optimiser le coût lors de la poursuite des études ;

ARTICLE 2 : refuse de que la régénération des ouvrages d'art nécessaires préalablement à l'électrification, ainsi que le renouvellement des rails, soient financés par une subvention dans le cadre du CPER ;

ARTICLE 3 : demande à SNCF Réseau de réaliser sur la base du produit des péages la régénération des ouvrages d'art nécessaires préalablement à l'électrification, ainsi que le renouvellement des rails ;

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-153

LIGNE R - CONVENTION DE FINANCEMENT DES ÉTUDES D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES PERMETTANT LA REPRISE PAR ÎLE DE FRANCE MOBILITÉS DE DESSERTES ASSURÉES PAR LA RÉGION BOURGOGNE - FRANCHE- COMTÉ

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2016/253 du 13 juillet 2016 approuvant les grandes orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2017/420 du 28 juin 2017 approuvant une première tranche des financements pour l'adaptation des infrastructures de la ligne R ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2017/636 du 3 octobre 2017 approuvant la convention de financement pour la réalisation des installations de maintenance à Villeneuve Saint Georges pour les REGIO 2N ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2017/895 du 13 décembre 2017 approuvant la seconde tranche des financements pour l'adaptation des infrastructures de la ligne R ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2018/045 du 14 février 2018 approuvant la convention de financement pour l'adaptation du terminus de Montereau pour le déploiement des REGIO 2N sur la ligne R ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2018/277 du 11 juillet 2018 approuvant la convention de financement pour la réalisation des adaptations des installations de maintenance à Villeneuve Saint Georges pour le déploiement des REGIO 2N ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2018/541 du 12 décembre 2018 approuvant l'avenant à la convention de financement pour l'adaptation des infrastructures et la première tranche de financement pour les travaux d'adaptation des installations électriques nécessaires à la circulation, au remisage et à l'entretien des REGIO 2N ;

- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île de France n°2019/223 du 2 juillet 2019 approuvant les études d'avant-projet de la phase 1bis de l'aménagement du terminus de Montargis et la convention de financement pour la réalisation des travaux de la phase 1bis de l'aménagement du terminus de Montargis et la finalisation des adaptations des installations électriques nécessaires à la circulation et au remisage des REGIO 2N de la ligne R ;
- VU** la délibération du conseil d'Île de France Mobilités du 9 décembre 2020 approuvant les études d'avant-projet de la création d'un poste de mise en parallèle au terminus de Montargis pour améliorer le remisage des REGIO 2N de la ligne R ;
- VU** le rapport n° 20220712-153 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 1 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet de la reprise de desserte par Île-de-France Mobilités de la desserte Montereau-Paris gare de Lyon initialement assurée par la Région Bourgogne – Franche-Comté et d'amélioration des performances des circulations sur les axes Melun-Moret et Melun-Montereau ;

ARTICLE 2 : demande à SNCF Réseau la réalisation des études afin de permettre la mise en place de la nouvelle desserte en Ile-de-France d'ici à la refonte de l'offre de l'axe entre Laroche-Migennes et Paris - Gare de Lyon par la Région Bourgogne Franche-Comté ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à signer la convention de financement approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-154

MARCHÉ 2021-096 PAM FRANCILIEN

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le procès-verbal de la commission d'appel d'offres du 16 juin 2022 ;
- VU** la décision n°DEC20220121 du 29/03/2022 de déclaration sans suite du lot 2 ;
- VU** le rapport n° 20220712-154 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer les lots 1, 3 et 4 de l'accord-cadre 2021-096 relatif au service PAM ("Pour aider à la mobilité") francilien.

L'allotissement est le suivant :

Lot 1 : Mise en place et exploitation du centre de services du PAM Francilien ;

Lot 3 : Contrôle des prestations réalisées par le centre de services du PAM Francilien ;

Lot 4 : Contrôle des prestations réalisées par les opérateurs des courses ;

ARTICLE 2 : précise que la durée de chaque lot de l'accord-cadre est de quarante-huit (48) mois, à compter du 1^{er} septembre 2022.

Une période de préparation est prévue du 1^{er} septembre 2022 jusqu'au 31 mars 2023 ;

ARTICLE 3 : précise que chaque lot est conclu sous la forme d'un accord-cadre mono-attributaire à bons de commande. Les prestations seront rémunérées par application des prix unitaires indiqués au bordereau des prix unitaires (BPU) aux quantités réellement exécutées. Les lots 1, 3 et 4 ne comportent pas de seuil annuel minimum de commande et des montants annuels maximums suivants : 45 000 000 € HT pour le lot 1, 1 000 000 € HT pour le lot 3 et 800 000 € HT pour le lot 4 ;

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 12 juillet 2022

Délibération n° 20220712-155

MARCHÉ 2013-137 - AVENANT 4 - T9 - MAÎTRISE D'ŒUVRE GÉNÉRALE SYSTÈME DE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT URBAIN

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le procès-verbal de la Commission d'appel d'offres du 16 juin 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220712-155 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 4 juillet 2022 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise Transamo, le mandataire de la maîtrise d'ouvrage, à signer l'avenant numéro 4 au marché 2013-137 de maîtrise d'œuvre générale système de transport et aménagement urbain dont le titulaire est le groupement INGEROP Conseil et Ingénierie / SETEC ITS / RICHEZ Associés ;

ARTICLE 2 : précise que l'avenant numéro 4 a pour finalité d'ajouter des prestations supplémentaires au marché et qu'il entraîne une augmentation du montant du marché de 212 734,17 € HT, soit une hausse de 1,33 % à la suite de l'avenant numéro 4 et 18,31 % tous avenants confondus (14,07% au titre de modifications non substantielles et 4,24% au titre de prestations devenues nécessaires) ;

ARTICLE 3 : précise que le nouveau montant du marché s'élève à 18 924 137,08 € HT.

ARTICLE 4 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE