



Rapport sur la situation en matière de développement durable

Communication au conseil du 15 novembre 2017 dans le cadre du débat d'orientations budgétaires 2018

Sommaire

ELEMENTS DE CONTEXTE ET CONTENU DU RAPPORT	3
1. LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	4
1.1 Mettre en œuvre le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France	4
1.2 Développer l'offre de transports collectifs	9
2. PRESERVER LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX ET LES RESSOURCES.....	21
2.1 Prendre en compte les aspects environnementaux dans les projets d'infrastructures de transports collectifs	21
2.2 Renouveler les bus pour réduire les émissions de polluants atmosphériques.....	25
2.3 Faciliter l'accès aux transports en commun en cas d'épisode de pollution.....	26
2.4 Une vigilance accrue sur la qualité de l'air dans les espaces ferroviaires souterrains	26
3. ASSURER LA COHESION SOCIALE ET LA SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GENERATIONS.....	27
3.1 Une tarification vecteur de cohésion sociale et territoriale	27
3.2 Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous.....	28
3.3 Faciliter le transport des élèves et étudiants	32
3.4 Améliorer l'intermodalité au service des territoires	33
4. L'EPANOUISSEMENT DE TOUS LES ETRES HUMAINS	36
4.1 Etre à l'écoute des usagers	36
4.2 Améliorer les conditions de transport	39
4.3 Améliorer l'expérience voyageur	42
5. LA TRANSITION VERS UNE ECONOMIE CIRCULAIRE.....	46
5.1 Une incitation via les marchés publics.....	46
5.2 Une incitation via les contrats avec les opérateurs	46

ELEMENTS DE CONTEXTE ET CONTENU DU RAPPORT

Afin de permettre la modernisation de son outil comptable, le Syndicat des transports d'Île-de-France a décidé le 28 juin 2017 d'adopter, à compter de 2018, le cadre budgétaire et comptable de la M57 défini pour les métropoles créées par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Ce changement de cadre budgétaire et comptable s'accompagne d'une obligation pour Île-de-France Mobilités d'établir annuellement et de présenter avant les débats sur le projet de budget, un rapport sur la situation en matière de développement durable.

Ce rapport porte sur le fonctionnement d'Île-de-France Mobilités, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation, conformément aux dispositions des articles L5217-10-2 et D5217-8 du code général des collectivités territoriales. Il explicite les politiques, orientations et programmes d'Île-de-France Mobilités contribuant à chacun des cinq engagements en matière de développement durable définis au code de l'environnement :

1. La lutte contre le changement climatique ;
2. La préservation de la biodiversité, des milieux, des ressources ainsi que la sauvegarde des services qu'ils fournissent et des usages qui s'y rattachent ;
3. La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
4. L'épanouissement de tous les êtres humains ;
5. La transition vers une économie circulaire.

1. LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités peut agir sur différents leviers principaux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier :

- en tant que pilote du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France,
- en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, sur l'offre de transports collectifs et l'intermodalité et le renouvellement des flottes de véhicules de transports collectifs.

1.1 Mettre en œuvre le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé. Il fixe les objectifs d'évolution de la mobilité entre 2010 et 2020 pour réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements en Île-de-France sur la période, se conformant ainsi à l'engagement pris au niveau national. Le PDUIF vise ainsi à la fois :

- une augmentation de 20 % de l'usage des transports collectifs et de 10 % des modes actifs (marche et vélo),
- une réduction de 2 % des déplacements individuels motorisés.

Le PDUIF identifie 34 actions à mettre en œuvre sur la période 2010-2020, au sein de neuf défis, portant sur l'ensemble des modes de déplacements ainsi que sur les comportements.

Île-de-France Mobilités assure un rôle de pilotage, d'évaluation en continu et d'animation de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle locale.

Le bilan à mi-parcours 2010-2015

Le principe d'une évaluation en continu de la mise en œuvre des actions et de l'évolution de la mobilité est inscrit dans le PDUIF. A cet effet, Île-de-France Mobilités recueille de nombreux indicateurs de suivi de manière régulière depuis 2011 en associant l'ensemble des partenaires du PDUIF.

En 2016, un bilan à mi-parcours portant sur la période 2010-2015 a été publié. Cette évaluation a permis d'appréhender les évolutions de la mobilité :

- poursuivant la tendance des années 2000, l'usage des transports collectifs a continué de croître entre 2010 et 2015, en moyenne de 1,3 % par an. Cette croissance a concerné tous les territoires franciliens et plus particulièrement la petite couronne (+ 2,4 % par an) et la grande couronne (+ 2,8 % par an),

- les trafics routiers ont diminué dans Paris et en petite couronne tandis que la tendance est plus contrastée en grande couronne mais globalement stable. On estime une diminution de 0,5 % par an en moyenne régionale.

L'évolution de la mobilité 2010-2015 s'inscrit donc dans les objectifs du PDUIF pour les transports collectifs et les réseaux routiers. Concernant les modes actifs, on ne connaît pas leur évolution, si ce n'est pour la pratique du vélo à Paris qui a augmenté sur la période.

Concernant le programme d'actions, le bilan permet de conclure que les actions du PDUIF dont la mise en œuvre est la plus avancée sont celles qui bénéficient :

- d'un pilotage clairement établi,
- de financements ou de subventions identifiés, en particulier de la part de la Région Île-de-France ou d'Île-de-France Mobilités.

En revanche, les actions dont la mise en œuvre est plus difficile :

- ne sont pas toujours les plus coûteuses,
- sont moins maîtrisées techniquement ou pas encore appropriées,
- font peur par leur ampleur.

La feuille de route du PDUIF 2017-2020

Le PDUIF s'inscrit dans une perspective à 2020. Toutefois, le contexte des politiques de déplacements évolue de manière continue depuis 2010. La Région Île-de-France porte une ambition très forte pour améliorer les conditions de déplacement. La révolution des transports se concrétise par de nouveaux programmes d'action du Conseil régional d'Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités. Par ailleurs, les avancées technologiques laissent entrevoir des bouleversements prochains dans la manière de se déplacer.

Le comité de pilotage du PDUIF du 7 novembre 2016 a validé le principe de donner un nouveau souffle au PDUIF avec l'élaboration d'une feuille de route pour les années 2017 à 2020. Cette feuille de route constitue un document cadre pour l'ensemble des acteurs franciliens de la mobilité. Elle poursuit trois objectifs :

- Conforter les actions initialement inscrites au PDUIF au vu des conclusions du bilan à mi-parcours 2010-2015 :
 - celles qui ont bien avancé et qu'il s'agit de poursuivre ;
 - celles qui n'ont pas avancé et qu'il faut renforcer ou adapter ;
- Intégrer la révolution des transports via les nouveaux plans d'actions et de financements de la Région et d'Île-de-France Mobilités :
 - plan régional pour la qualité de l'air, plan « anti-bouchon » pour changer la route, plan vélo, plan fret,
 - plan de modernisation du matériel roulant, Plan bus ambitieux, plan d'action pour de nouvelles gares en Île-de-France, intermodales et multiservices, plan d'action en faveur des services émergents de mobilité, services numériques aux voyageurs,

- Anticiper les ruptures dans les solutions de mobilité, rendues possibles par les évolutions technologiques.

En 2017, afin d'élaborer la feuille de route 2017-2020, Île-de-France Mobilités a mis en place un dispositif de concertation et de co-élaboration spécifique. Huit séminaires de travail ont été organisés en partenariat avec les départements franciliens et la chambre de commerce et d'industrie Versailles Yvelines. Ces séminaires se sont tenus en mars et avril 2017 dans chacun des départements. Ils ont rassemblé plus de 600 personnes, élus, agents des collectivités, autres acteurs de la mobilité dans les territoires.

Afin d'échanger ensemble pour comprendre les difficultés rencontrées et identifier les freins à lever, ces séminaires ont allié présentations de bonnes pratiques et échanges par table. Ces échanges ont permis de recueillir des contributions reflétant des attentes largement partagées comme la coordination des acteurs à l'échelle locale ou la nécessité de plus partager les expériences. Des comptes-rendus de chaque séminaire sont téléchargeables sur le site internet du PDUIF.

La feuille de route a été présentée au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 3 octobre 2017. Elle fera l'objet d'une vaste diffusion en fin d'année.

Pilotage et animation du PDUIF en 2016 et 2017

La mise en œuvre des actions du PDUIF repose sur l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France. Ces acteurs sont multiples :

- par leur nature institutionnelle, publique ou privée,
- par la nature de leur intervention : autorité organisatrice de la mobilité, maître d'ouvrage, financeurs, gestionnaire d'infrastructure, exploitants, usagers,
- par leur domaine d'intervention : transports collectifs, voirie, exploitation routière, marchandises, aménagement, etc.,
- par le nombre de collectivités locales puisque l'Île-de-France compte huit départements, une métropole, 53 Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI), 11 Etablissements publics territoriaux (EPT) et 1277 communes.

Île-de-France Mobilités a mis en place un large dispositif d'animation pour accompagner et mobiliser l'ensemble de ces acteurs et en particulier les nombreuses communes et intercommunalités. Ce dispositif est fondé sur :

- **un comité de pilotage politique** organisé pour la première fois en novembre 2016 pour présenter le bilan à mi-parcours du PDUIF,
- **des comités de pilotage techniques** organisés régulièrement depuis 2011,
- les **Assises annuelles de la mobilité en Île-de-France** au cours desquelles sont remis les **Trophées de la mobilité**. Ces Assises constituent un événement majeur pour les acteurs de la mobilité francilienne. Les dernières Assises se sont tenues en novembre 2016 et ont rassemblé 300 personnes.

Les lauréats des Trophées de la mobilité 2016 ont été :

Catégorie	Lauréat - Projet
Espace public et accessibilité	Département du Val-de-Marne - Programme de mise en accessibilité des points d'arrêt de bus Parc d'affaires Noveos - Déploiement d'une signalétique piétonne sur le parc d'affaires
Vélo	Ville de Sceaux - Généralisation du « cédez le passage » au feu rouge pour les cyclistes
Transports en commun	FlexCité, filiale de RATP Dév - Information voyageurs temps réel par SMS pour le transport à la demande de personnes à mobilité réduite
Modes individuels motorisés, sécurité routière	Parc naturel régional du Gâtinais français - Déploiement d'un réseau d'autostop organisé adapté aux territoires ruraux dans le sud de l'Essonne et de Seine-et-Marne Association Pouces d'Yvelines - Déploiement d'un réseau d'autostop organisé adapté aux territoires ruraux dans les Yvelines
Marchandises	Phenix - Création de circuits logistiques courts pour récupérer et redistribuer aux associations les invendus alimentaires de petites surfaces commerciales

- **Un site internet dédié, www.pduif.fr** Ce site internet constitue un centre de ressources sur les différentes thématiques du PDUIF. Il est régulièrement mis à jour avec un agenda des conférences ou formations en lien avec les défis du PDUIF, des liens vers des guides techniques (CEREMA), des exemples de bonnes pratiques, des liens vers des collectivités ayant réalisé des PLD, etc.

Accompagnement des EPCI dans l'élaboration de plans locaux de déplacements par Île-de-France Mobilités

L'élaboration de plans locaux de déplacements (PLD) est une spécificité prévue en Île-de-France par le Code des transports. Les PLD sont élaborés à l'initiative d'un EPCI ou d'un syndicat mixte.

Le PLD constitue l'outil privilégié pour développer une politique globale de mobilité sur un territoire, assurer la cohérence entre communes voisines. Le bilan à mi-parcours du PDUIF montre l'importance dans un contexte budgétaire restreint de prioriser entre les actions possibles et d'adopter une démarche programmatique. Le PLD est le cadre adapté à cette priorisation et le PDUIF recommande qu'ils soient conçus comme des programmes d'actions

à une échéance de 5 ans. A mi-2017, dix PLD, conformes au PDUIF 2010-2020, ont été adoptés ou sont en cours d'élaboration.

Île-de-France Mobilités subventionne les études d'élaboration des PLD (dans la limite de 25 % du montant total dépensé et d'un plafond correspondant à 1,52 euros par habitant) et les accompagne :

- En amont de la démarche, Île-de-France Mobilités donne son avis sur le cahier des charges de l'étude qui sera confiée par l'EPCI ou le syndicat mixte à un prestataire.
- Pendant la démarche, Île-de-France Mobilités participe aux réunions techniques sur les sujets qui relèvent directement de sa compétence (transports collectifs) mais aussi plus largement aux comités techniques et aux comités politiques afin de rappeler les orientations du PDUIF et l'importance de définir des actions concrètes. Les services d'Île-de-France Mobilités conseillent les services des intercommunalités à leur demande sur tout sujet ayant trait au pilotage de la démarche et à l'articulation avec le PDUIF.

Enfin, Île-de-France Mobilités est amenée à donner son avis sur le projet de PLD arrêté. Cet avis est annexé aux documents d'enquête publique du PLD.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités met en place des outils pour accompagner les collectivités dans l'élaboration des PLD :

- **Guide méthodologique pour l'élaboration d'un PLD**, mai 2015 : rédigé par Île-de-France Mobilités, ce guide apporte des éléments concrets pour élaborer un PLD (calendrier, contenu des actions, méthodologie pour les études, animation). Le guide est en ligne sur le site du PDUIF, www.pduif.fr.
- **Plaquette de présentation des PLD** éditée en 2016 et disponible en ligne.
- **Formation des bureaux d'étude** : un atelier a été organisé en 2015, qui sera reconduit en 2017.
- **Formation des commissaires enquêteurs** en mars 2016 au cours d'une journée de formation organisée par la Compagnie des commissaires enquêteurs d'Île-de-France : sensibilisation aux enjeux de mobilité, attendus des PLD et des plans locaux d'urbanisme vis à vis du PDUIF.
- une adresse mail, pduif@stif.info pour répondre aux questions des collectivités ou autres acteurs sur le PDUIF et sa mise en œuvre.

Accompagnement des collectivités dans l'élaboration d'autres planifications

Au-delà des PLD, d'autres documents de planification élaborés par les communes ou EPCI sont amenés à traiter de la question des déplacements. C'est le cas en particulier des plans locaux d'urbanisme (PLU) et des plans climat air énergie territoriaux (PCAET).

Île-de-France Mobilités a ainsi élaboré un guide méthodologique afin d'accompagner les communes et intercommunalités dans la prise en compte des prescriptions et

recommandations du PDUIF dans les PLU. Ce guide explicite le lien entre l'aménagement et les déplacements et décrit de façon plus précise l'articulation entre PDUIF et PLU. Il est constitué de fiches thématiques portant sur les normes de stationnement pour les véhicules motorisés et les vélos, l'espace public, l'intensification urbaine, les projets d'infrastructures de transports collectifs et le transport de marchandises.

En tant que personne publique associée, Île-de-France Mobilités est également amenée à donner un avis sur les projets de PLU. Outre la bonne prise en compte des projets d'infrastructures de transports collectifs, Île-de-France Mobilités s'assure de l'intégration des prescriptions du PDUIF en matière de normes de stationnement dans les constructions neuves. De janvier 2016 à mi-2017, ce sont ainsi près de 40 avis qui ont été rendus sur ce sujet.

Île-de-France Mobilités a participé en juin 2017 à l'atelier Mobilité du cycle de formation « intégration de la qualité de l'air dans les plans climat » animé par Airparif et l'ARENE. Cet atelier a permis d'expliciter l'articulation entre le PDUIF, les PLD et les PCAET, et de mettre en avant les apports des actions du PDUIF et des PLD en matière de qualité de l'air.

1.2 Développer l'offre de transports collectifs

Île-de-France Mobilités met en œuvre une politique d'amélioration constante de l'offre de transports collectifs, en agissant sur l'ensemble des leviers :

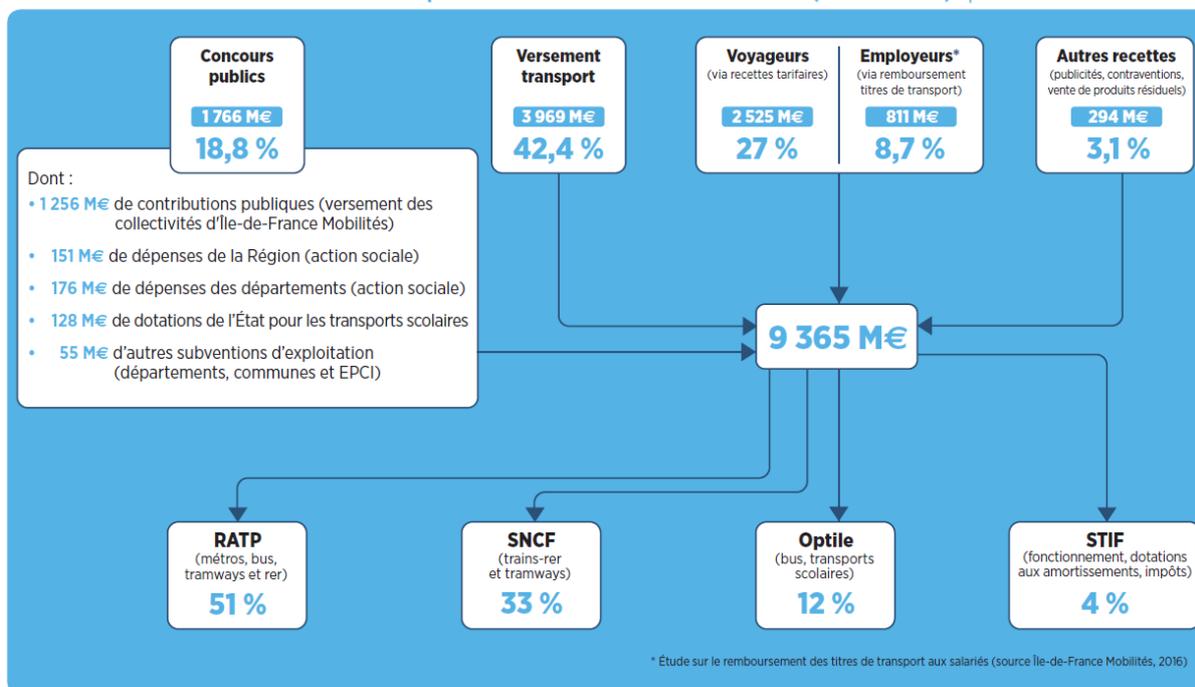
- le développement et la qualité de l'offre sur le réseau existant,
- l'extension du réseau grâce à la mise en service de nouvelles infrastructures,
- le renouvellement du matériel roulant,
- le développement des services aux voyageurs tels que l'information ou la billettique.

L'ensemble de cette politique cohérente vise à créer les conditions d'un report modal des modes individuels motorisés vers les transports collectifs, et donc à réduire les émissions de gaz à effet de serre du trafic routier.

Financement des transports en commun d'Île-de-France

Île-de-France Mobilités veille à l'équilibre financier des transports en commun franciliens. En 2016, les dépenses pour l'ensemble des modes se sont élevées à près de 9,4 milliards d'euros.

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



Au sein de ce montant global, en 2016, le budget d'Île-de-France Mobilités a atteint 6,2 milliards d'euros. L'essentiel de ce budget est financé par le versement transport.

Recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités

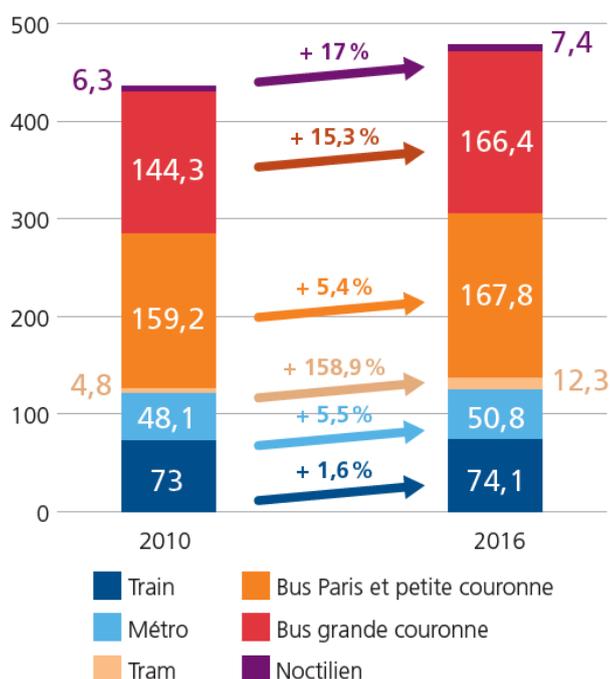
Montant des recettes (en millions d'Euros courants)	2015	2016
Produit du versement transport	3 753	3 969
Contributions publiques	1 243	1 256
Autres subventions publiques	339	333
Recettes diverses	348	643
Total	5 683	6 201

Evolution de l'offre et de la fréquentation des transports en commun

Sur la période 2010-2016, l'offre de transports collectifs a globalement augmenté de 9 à 10 % et la fréquentation de 10 à 11 %.

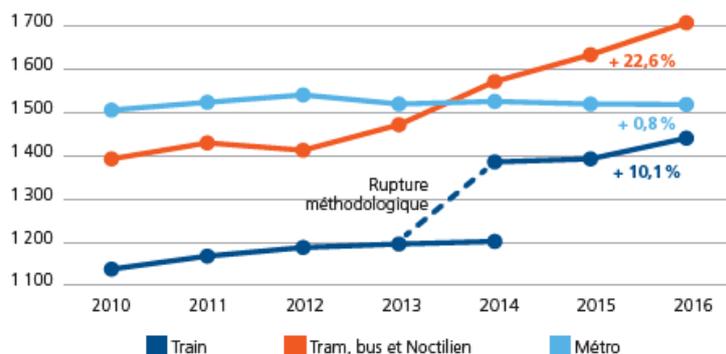
La croissance de l'offre a concerné l'ensemble des modes de transports collectifs et l'ensemble des territoires franciliens.

Évolution de l'offre commerciale théorique annuelle sur le réseau francilien (en millions de trains ou véhicules x km)



Source : Île-de-France Mobilités, 2017.

Évolution de la fréquentation annuelle par mode (en millions de voyages)



Source : Île-de-France Mobilités, 2017.

Renforts d'offre ferrée (Train, Métro, Tram)

Le tableau ci-après récapitule les renforts d'offre décidés et/ou mis en service sur le réseau ferré en 2016 et au 1^{er} semestre 2017. L'ensemble de ces renforts représente un coût de fonctionnement supplémentaire de plus de 52 millions d'Euros en année pleine (dont 29 millions pour le Tram 11 Express).

Ligne concernée	Description	Décision prise le	Date de mise en œuvre
Train E	Mise en service de la gare Rosa Parks et compléments d'offre	11/02/2015	15/12/2015
Trains L2 / U	Refonte de grille	11/02/2015	15/12/2015
Trains C, D, H, J, N, P, R et U	Renforts d'offre divers mis en œuvre au service annuel 2016 (adaptation de la composition des trains, mise en cohérence du service entre samedi et dimanche, renfort pointe de soirée...)	11/02/2015	15/12/2015
Train K	Refonte de grille, cadencement	30/03/2016	13/12/2016
Trains D, H, P et U	Renforts d'offre mineurs mis en œuvre au service annuel 2017 (ou anticipés au service annuel 2016)	30/03/2016	13/12/2016
Métro 1	Renfort à l'heure de pointe jours ouvrables : 7 rames	01/06/2016	04/07/2016
Train L2	Création d'un train supplémentaire en contre-pointe du matin	01/06/2016	01/09/2016
Tram 11 Express	Mise en service	11/01/2017	01/07/2017
Orlyval	Prolongation du service de 23h00 jusqu'à 23h40	11/01/2017	01/01/2017
Train A / L3	Refonte de grille	22/03/2017	15/12/2017
Train J6	Refonte de grille	22/03/2017	15/12/2017
Trains C, D, H, J, K, L, N, P, U et Tram 4	Réalisation d'une offre de samedi pour le lundi de Pentecôte	22/03/2017	Dès 2018

Le tableau ci-après récapitule les renforts d'offre décidés et/ou mis en service sur les trams en 2016 et au 1^{er} semestre 2017, pour un montant annuel de près de 300 000 Euros.

Ligne concernée	Description	Décision prise le	Date de mise en œuvre
Tram 2	Amélioration de la fréquence en période de pointe du matin (de 4 min à 3min30)	06/12/2016	12/12/2016
Tram 5	Renfort d'offre pour améliorer la desserte du marché de Saint-Denis	28/06/2017	01/07/2017

Un plan bus ambitieux

En décembre 2016, Île-de-France Mobilités a décidé la mise en œuvre d'un grand plan d'actions pour promouvoir le développement et l'usage du bus. Ce plan porte à la fois sur le développement de l'offre bus, le renouvellement des matériels et l'amélioration de l'information voyageurs. Il vise à apporter des réponses différenciées et adaptées à chacun des territoires franciliens, en tenant compte des évolutions urbaines en cours. Ce plan bus va relever cinq défis pour un réseau de bus accessible à tous, pour tous les territoires, avec une meilleure continuité dans le temps, confortable et respectueux de l'environnement, et 100 % numérique.

Le tableau ci-dessous récapitule les renforts et opérations de restructuration d'offre décidés en 2016 et au 1^{er} semestre 2017 sur les lignes de bus RATP. Le coût de l'ensemble de ces renforts représente environ 19,5 millions d'Euros en année pleine. Cela intègre la restructuration bus autour de la mise en service du Tram 11 Express le 1^{er} juillet 2017.

Lignes RATP renforcées dans le cadre du plan bus

Ligne	Origine-destination	Département	Décision prise le	Date de mise en place
56	PARIS (Porte de Clignancourt) PARIS (Château de Vincennes) PARIS (Château de Vincennes)	75-94	06/12/2016	12/12/2016
112	SAINT-MAUR-DES-FOSSES (La Varenne-Chennevières)	75-94	06/12/2016	03/01/2017
116	ROSNY-SOUS-BOIS (Rosny-Bois-Perrier RER) - SAINT-MAUR-DES-FOSSES (Champigny-Saint-Maur RER)	93-94	06/12/2016	12/12/2016
163	RUEIL-MALMAISON (Rueil-Ville) PARIS (Porte de Champerret)	92-75	06/12/2016	01/09/2016
166	GENNEVILLIERS (ZAC des Louvresses) PARIS (Porte de la Chapelle)	75-93-92	06/12/2016	03/01/2017
173	PARIS (Porte de Clichy) LA COURNEUVE (La Courneuve 8 mai 1945)	75-93	06/12/2016	03/01/2017
174	PUTEAUX (La Défense) CLICHY-SAINT-OUEN (Gare de Saint-Ouen RER)	92-93	06/12/2016	03/01/2017
238	SAINT-GRATIEN (Gare RER) LEVALLOIS-PERRET (Pont de Levallois-Bécon)	92-95	06/12/2016	03/01/2017
241	RUEIL-MALMAISON (Rueil-Malmaison RER) PARIS (Porte d'Auteuil)	92	06/12/2016	03/01/2017
258	RUEIL-MALMAISON (La Jonchère) PUTEAUX (La Défense)	92	06/12/2016	01/09/2016
259	SAINT GERMAIN EN LAYE (Saint Germain en Laye RER) NANTERRE (Nanterre Anatole France)	78-92	06/12/2016	01/09/2016
276	PUTEAUX (La Défense) GENNEVILLIERS (Les Courtilles)	92	06/12/2016	03/01/2017
283	ORLYBUS : PARIS (Denfert-Rochereau) ORLY (Aéroport d'Orly Terminaux Ouest / Sud)	75-94	06/12/2016	01/07/2016
538	COLOMBES/GENNEVILLIERS (Gare du Stade/Les Courtilles) GENNEVILLIERS (Port de Gennevilliers)	92	06/12/2016	03/01/2017
190	CLAMART (Petit Clamart – RD906) ISSY-LES-MOULINEAUX (Mairie d'Issy)	92	22/03/2017	01/05/2017
220	BRY-SUR-MARNE (Bry-sur-Marne RER) TORCY (Torcy RER)	77-94	22/03/2017	18/04/2017

Lutter contre le changement climatique

250	AUBERVILLIERS (Fort d'Aubervilliers) - GONESSE (Gonesse-ZI de la Fontaine Cypière)	93-95	22/03/2017	18/04/2017
379	VELIZY-VILLACOUBLAY (Vélizy 2) ANTONY (Antony-La Croix de Berny RER)	78-92	22/03/2017	18/04/2017
92	PARIS (Porte de Champerret) PARIS (Gare Montparnasse)	75	28/06/2017	02/10/2017
93	SURESNES (Suresnes - De Gaulle) PARIS (Invalides)	75-92	28/06/2017	06/11/2017
114	VINCENNES (Château de Vincennes) VILLEMOMBLE (Villemomble - Les Coquetiers)	75-93-94	28/06/2017	04/09/2017
124	VINCENNES (Château de Vincennes) VAL-DE-FONTENAY (Gare de Val-de-Fontenay)	75-93-94	28/06/2017	04/09/2017
132	PARIS (Bibliothèque François Mitterrand) VITRY-SUR-SEINE (Vitry-sur-Seine - Moulin Vert)	75-94	28/06/2017	02/10/2017
211	CHELLES (Terre Ciel) TORCY (Torcy RER)	77	28/06/2017	04/09/2017
306	SAINT-MAUR-DES-FOSSES (Gare de Saint-Maur - Créteil RER) NOISY-Le-GRAND (Noisy-le-Grand - Mont-d'Est RER)	93-94	28/06/2017	04/09/2017
528	PARIS (Gare Saint-Lazare) PARIS (Porte de Clichy)	75	28/06/2017	02/10/2017*

* date de mise en place théorique (en attente confirmation officielle RATP)

Lignes RATP restructurées dans le cadre de la mise en service du Tram 11 Express

Ligne	Origine-destination	Département	Décision prise le	Date de mise en place
133	SARCELLES (Sarcelles Bois d'Ecouen) Le BOURGET (Le Bourget RER)	93-94	28/06/2017	01/07/2017
156	EPINAY-SUR-SEINE (Gare d'Epinay-Villetaneuse) VILLETANEUSE (Villetaneuse - Université Paris 13)	93-94	28/06/2017	01/07/2017
168	SAINT-DENIS (Saint-Denis Université) SARCELLES (Sarcelles Chantepie)	93-94	28/06/2017	01/07/2017
237	SAINT-OUEN (Mairie de Saint-Ouen) EPINAY-SUR-SEINE (Gare d'Epinay-sur-Seine)	93	28/06/2017	01/07/2017
249	LES LILAS (Porte des Lilas) DUGNY (Dugny Centre-Ville)	75-93	28/06/2017	01/07/2017
256	SAINT-GRATIEN (Lycée d'Enghien) SAINT-DENIS (Saint-Denis Université)	93-94	28/06/2017	01/07/2017
268	SAINT-DENIS (Saint-Denis Université) ARNOUVILLE-LES-GONESSE (Villiers-le-Bel - Arnouville RER)	93-95	28/06/2017	01/07/2017
269	SARCELLES (Garges-Sarcelles) ATTAINVILLE (Hôtel de Ville d'Attainville)	95	28/06/2017	01/07/2017
270	SARCELLES (Garges-Sarcelles) STAINS (Stains - la Cerisaie) Ancien terminus : SARCELLES (Garges-Sarcelles RER)	95	28/06/2017	01/07/2017
333	GARGES-LES-GONESSE (Garges-Sarcelles RER) GARGES-LES-GONESSE (Garges l'Argentière)	95	28/06/2017	01/07/2017
337	MONTMAGNY (Deuil-la-Barre, Zone Artisanale du Moutier) STAINS (Gare de Pierrefitte - Stains)	93-94	28/06/2017	01/07/2017
353	SAINT-DENIS (Saint-Denis Université) SAINT-DENIS (ZAC Landy Nord)	93	28/06/2017	01/07/2017
356	DEUIL-LA-BARRE (Deuil-la-Barre - Marché des Mortefontaines) SAINT-DENIS (Cité Floréal) Ancien terminus : SAINT-DENIS (ZAC Landy Nord)	93-95	28/06/2017	01/07/2017
361	ARGENTEUIL (Gare d'Argenteuil) PIERREFITTE-SUR-SEINE (Gare de Pierrefitte - Stains RER)	93-95	28/06/2017	01/07/2017
370	SAINT-BRICE (Marché de Saint-Brice) ARNOUVILLE-LES-GONESSE (Villiers-le-Bel - RER)	95	28/06/2017	01/07/2017

Lutter contre le changement climatique

Les tableaux ci-dessous récapitulent les renforts d'offre décidés et/ou mis en service en 2016 et au 1^{er} semestre 2017 dans le cadre des contrats avec les opérateurs privés (contrats de type 2 puis de type 3) et des délégations de service public. Le coût de l'ensemble de ces renforts représente environ 16,8 millions d'Euros en année pleine.

Lignes CT2/CT3 renforcées / restructurées

Dépt	Réseau	Objet du projet	Décision prise le	Date de mise en place
77	SIYONNE	modifier l'offre des lignes régulières en cohérence avec le projet de développement du transport à la demande	30/03/2016	02/05/2016
77	Aérial	cadencer la ligne 1 et en améliorer la lisibilité, renforcer ponctuellement les lignes 2 et 8	30/03/2016	30/05/2016
77	COMETE	refondre et développer le réseau Comète, pour une meilleure desserte des gares de Moret Veneux et Champagne sur Seine.	30/03/2016	29/08/2016
91	Centre Essonne	créer la ligne 420 reprenant la partie nord de la ligne 402 et renforcer les niveaux d'offre de ces 2 lignes	28/06/2017	29/08/2016
95	Parisis et Valbus	Restructuration de Franconville	AP*	02/05/2017
95	Stivo	pérenniser l'offre de la ligne 29 entre la gare de Neuville et l'Île de Loisirs	AP*	17/06/2017
91	Les Ulis - Massy - Saclay	mettre en place une expérimentation de transport à la demande sur la zone d'activités de Courtabœuf (zones 8 et 9) pour 6 mois	28/06/2017	01/07/2017
94	Bord de l'eau	renforcer la ligne 3 aux heures de pointe et aux heures creuses, le samedi et pendant les vacances d'été	28/06/2017	03/07/2017
77	Pep'S	Renfort lignes 32 (simplification et desserte systématique de Villages Nature depuis le RER E) et 34 (cadencement) Création des lignes 35 (desserte directe des gares de Chessy en semaine) et 47 (Villages Nature depuis les gares de Chessy)	AP*	10/07/2017
78	Plaine de Versailles	renforcer la ligne Express 15 (Saint-Cloud / Plaisir) sujette à des surcharges récurrentes	28/06/2017	31/07/2017
91	Val d'Essonne	clarifier la vocation des lignes 207 et 208 autour de Mennecy et des lignes scolaires, faciliter les correspondances bus-train	28/06/2017	28/08/2017
93	Goussainville	renforcer la ligne 11 en heure de pointe	28/06/2017	28/08/2017
95	Grand'R	expérimentation TAD Flexo sur la gare de Louvres et renfort des lignes R5 et R6	28/06/2017	28/08/2017
78	Albatrans	première étape de la restructuration de la ligne 91-06 desservant le plateau de Saclay	AP*	28/08/2017
91	Orgebus - Genovebus	renforcer la desserte des quartiers ouest de Brétigny-sur-Orge et Saint-Michel-sur-Orge par les lignes DM2B et DM16	28/06/2017	04/09/2017
95	Haut Val d'Oise	renforcer la ligne C restructuration et renfort d'offre	28/06/2017	04/09/2017

Lutter contre le changement climatique

95	Grand'R	renforcer l'offre matin et soir de la ligne R5	28/06/2017	04/09/2017
93	TRA	restructuration liée au Tram 11 Express	AP*	04/09/2017
95	Goëlys	renfort d'offre et mise en correspondance des horaires avec la ligne K	AP*	04/09/2017
91	Arpajonnais	renfort d'offre scolaire	AP*	04/09/2017

*AP : autorisation provisoire d'exploitation, dans l'attente de la décision définitive du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France

Lignes en délégation de service public renforcées / restructurées

Dépt	Réseau / Ligne	Objet du projet	Décision prise le	Date de mise en place
77	Filéo	adapter l'offre de Filéo Villeparisis et de Filéo Saint-Pathus	13/07/2016	13/07/2016
77	Meaux-Melun	desserte de Villages Nature	22/03/2017	01/07/2017

Île-de-France Mobilités a approuvé en mars 2017 un plan d'actions pour le développement du réseau nocturne de bus Noctilien, selon 4 axes :

- développer l'offre des principales lignes radiales actuelles (15 lignes radiales de proche couronne et 1 ligne radiale de grande couronne ont été renforcées courant 2017)
- renforcer la capacité de la rocade parisienne au moyen de bus articulés (horizon 2018)
- créer de nouvelles lignes le long des lignes de train-RER et en rocade en proche couronne (horizon 2019-2020)
- prolonger des lignes radiales ou traversantes actuelles, afin de mailler et d'assurer des correspondances avec les nouvelles dessertes et de mieux desservir la grande couronne (horizon 2018-2019).

Le tableau ci-dessous récapitule les évolutions d'offre sur les lignes Noctilien exploitées par SNCF et la RATP.

Evolutions d'offre sur les lignes Noctilien exploitées par SNCF et la RATP

Ligne	Origine-destination	Département	Décision prise le	Date de mise en place
N21	PARIS (Châtelet) CHILLY-MAZARIN (Chilly-Mazarin Place de la Libération)	75-92-91	22/03/2017	22/05/2017
N23	PARIS (Châtelet) CHELLES (Chelles-Gournay RER)	75-77-94	22/03/2017	22/05/2017
N31	PARIS (Gare de Lyon) ORLY (Aéroport d'Orly – Terminal Sud)	75-91-92-94	22/03/2017	22/05/2017
N32	PARIS (Gare de Lyon) BOISSY-SAINT-LEGER (Boissy-Saint-Léger RER)	75-94	22/03/2017	22/05/2017
N34	PARIS (Gare de Lyon-Diderot-Diderot) TORCY (Torcy RER)	75-94	22/03/2017	22/05/2017

Lutter contre le changement climatique

N43	PARIS (Gare de l'Est) SARCELLES (Gare de Sarcelles – Saint-Brice)	75-93-95	22/03/2017	22/05/2017
N45	PARIS (Gare de l'Est) MONTFERMEIL (Hôpital de Montfermeil)	75-93	22/03/2017	22/05/2017
N52	ARGENTEUIL (Collège Claude Monet) PARIS (Gare Saint-Lazare)	75-92-95	22/03/2017	22/05/2017
N53	NANTERRE (Nanterre Université) PARIS (Gare Saint-Lazare)	75-92	22/03/2017	22/05/2017
N71	SAINT-MAUR-DES-FOSSES (Saint-Maur Créteil RER) BOURG-LA-REINE (Bourg-la-Reine RER) PARIS (Châtelet)	91-92-94	22/03/2017	22/05/2017
N122	SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE (Saint-Rémy-Lès-Chevreuse RER)	75-91	22/03/2017	18/04/2017
N22	PARIS (Châtelet) JUVISY-SUR-ORGE (Juvisy-sur-Orge RER)	75-91-94	28/06/2017	16/10/2017*
N41	PARIS (Gare de l'Est) VILLEPARISIS – MITRY-MORY (Villeparisis - Mitry-le-Neuf RER)	75-93	28/06/2017	16/10/2017*
N44	PARIS (Gare de l'Est) SARCELLES (Gare de Garges - Sarcelles)	75-93-95	28/06/2017	16/10/2017*
N62	PARIS (Gare Montparnasse) LE-PLESSIS-ROBINSON (Robinson RER)	75-92	28/06/2017	16/10/2017*
N63	PARIS (Gare Montparnasse) MASSY-PALaiseAU (Massy-Palaiseau RER)	75-91-92	28/06/2017	16/10/2017*

** date de mise en place théorique (en attente confirmation)*

Enfin, des réflexions ont été menées sur une restructuration importante du réseau de bus à Paris. Elles ont abouti à l'approbation par le conseil d'Île-de-France Mobilités, le 28 juin 2017, de la nouvelle carte du réseau de bus à Paris. Le résultat est un réseau plus simple, adapté aux besoins réels des habitants, avec de nouveaux quartiers desservis notamment dans l'Est de Paris.

- Au final, plus de la moitié des lignes parisiennes « à deux chiffres » seront modifiées (46 sur 60) et 4 nouvelles lignes seront créées : 45 de Concorde à Aubervilliers / St-Denis ; 59 de Clamart-Percy à Place d'Italie ; 71 de Porte de la Villette à Bibliothèque François-Mitterrand ; 77 de Joinville-le-Pont à Gare de Lyon.
- Pour améliorer la connexion entre Paris et les communes limitrophes, 6 lignes de bus « à 3 chiffres » seront également modifiées et quatre de ces lignes seront prolongées dans Paris créant de nouvelles dessertes : il s'agit des lignes 163, 201, 215 et 325.

La cible de mise en œuvre du projet est l'horizon fin 2018, sous réserves de réalisation des aménagements de voirie par la Ville de Paris (gestionnaire de voirie), de l'amélioration de leur contrôle par la Préfecture et de l'augmentation de la capacité de remisage bus par la RATP.

L'expérimentation de navettes autonomes

Enfin, des solutions innovantes de transports publics vont progressivement s'ajouter à l'offre existante. **Des expérimentations de véhicules autonomes** ont ainsi été réalisées pour le dernier kilomètre de trajet des voyageurs, sur le pont Charles de Gaulle à Paris entre les gares de Lyon et d'Austerlitz début 2017, et sur l'Esplanade de Paris La Défense depuis le mois de juin.



Les nouvelles infrastructures mises en service en 2016 et 2017

Les projets d'infrastructures pilotés par Île-de-France Mobilités visent à fiabiliser ou à développer le réseau de transports collectifs franciliens afin d'en favoriser l'usage en répondant aux besoins quotidiens de mobilité. Ces projets sont de nature diverse : train, métro, tramway, bus en site propre, télécabine, pôles d'échanges, dépôts bus.

Île-de-France Mobilités assure leur pilotage en qualité d'autorité organisatrice de la mobilité. A ce titre, elle veille au respect des programmes, des coûts et des délais des opérations conduites sous une maîtrise d'ouvrage tierce : SNCF Réseau, SNCF Mobilités, RATP, Société du Grand Paris, Départements notamment. Pour certains projets, Île-de-France Mobilités intervient en qualité de maître d'ouvrage. Il s'agit notamment des projets suivants : nouvelle branche du Tram 4, Tram 7 phase 2, Tram 9, Tram 10, Tram 12 (Tram-Train Massy-Evry), Tram 13 (Tangentielle Ouest), T Zen 4, T Zen 5.

Projet	Maître d'ouvrage	Mise en service
Pôle Rosa Parks (train E)	SNCF	décembre 2015
Tram 6 Châtillon-Montrouge - Viroflay Rive droite : Section souterraine de Vélizy-Villacoublay à Viroflay	CD 92 - RATP	juin 2016
Bus 91.06 : Prolongement du site propre entre l'Ecole Polytechnique et le Christ de Saclay	Île-de-France Mobilités	<i>avril 2016 (partiel)</i> octobre 2016
Bus 20 en site propre Villiers-le-Bel-Arnouville-Gonesse - > Parc des Expositions	CD 95	novembre 2016
Tram 11 Express	SNCF	juillet 2017

Avancement des autres projets d'infrastructures

Le tableau ci-dessous récapitule l'état d'avancement des projets d'infrastructures de transports collectifs à mi-2017.

Etudes préalables
Métro10 Ivry
Tram 10 prolongement au nord
Dépôt Bondoufle
Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales
Tram 8 Rosa Parks
TCSP Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles
TCSP Massy - Les Champarts
Pôle de Melun
Pôle de Noisy-le-Sec
Concertation préalable / Débat public
Pôle de Poissy
Pôle de Saint-Denis
Tripôle Gare de Lyon - Bercy - Austerlitz
Schéma de principe
Métro 1 à Val-de-Fontenay
Métro 11 phase 2
Tram 1 à Rueil-Malmaison
Tram 3 Porte Maillot/Dauphine
Tram 12 express à Versailles
Tram 13 express phase 2
Câble A - Téléval
T Zen 1 phase 2
TCSP Altival
TCSP du Mantois
TCSP Esbly - Val d'Europe
TCSP Sénia - Orly
Bipôle Gare du nord - gare de l'est
Pôle de Mantes-la-Jolie
Pôle Val-de-Fontenay

Avant-projet

Méto 15 Est

Méto 15 Ouest

Méto 17 Nord

Méto 18

Tram 1 PACT

Tram 1 à Colombes phase 2 (à Gabriel Péri)

Tram 11 express phase 2

T Zen 3

T Zen 4

T Zen 5

Est TVM

Dépôt bus Melun

PRO

Méto 14 nord

Méto 14 sud

Méto 16 - Méto 17

Tram 1 à Val-de-Fontenay

Tram 7 phase 2

Tram 10

T Zen 2

Travaux

RER E à l'ouest

Méto 4 Automatisation

Méto 4 à Bagneux

Méto 11 à Rosny-Bois Perrier

Méto 12 à Mairie d'Aubervilliers

Méto 14 à Mairie de Saint-Ouen

Méto15 Sud

Tram 1 à Colombes phase 1 (à Quatre Routes)

Tram 3 de Porte de La Chapelle à Porte d'Asnières

Tram 4 Clichy-Montfermeil

Tram 9

Tram 12 Express

Tram 13 Express Saint-Germain - Saint-Cyr

Pôle de Châtelet-Les Halles

Pôle de Juvisy

Pôle de Versailles Chantiers

Dépôt bus Vélizy

2. PRESERVER LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX ET LES RESSOURCES

2.1 Prendre en compte les aspects environnementaux dans les projets d'infrastructures de transports collectifs

L'ensemble des projets d'amélioration ou d'extension du réseau de transports en commun francilien est soumis à des procédures administratives prévues dans la réglementation en vigueur, plus particulièrement dans le code des transports, le code de l'environnement et le code de l'urbanisme.

A chaque étape clé de l'élaboration d'un projet, l'ensemble des études techniques, d'insertion urbaine et environnementale est synthétisé dans un dossier soumis à l'approbation du conseil d'Île-de-France Mobilités. Il s'agit notamment du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales qui sert de support à la concertation préalable, du schéma de principe, du dossier d'enquête publique et de l'avant-projet arrêtant définitivement le programme, le coût et le planning de réalisation du projet.

Il est recherché, tout au long de la conception du projet, l'insertion urbaine et environnementale dans les territoires traversés la plus harmonieuse, limitant à la fois les impacts fonciers et environnementaux et répondant aux besoins de desserte identifiés pour les habitants.

L'ensemble de ces projets d'infrastructures de transports collectifs sont en outre soumis à une démarche d'évaluation environnementale, conformément aux droits européen et français. Elle permet au maître d'ouvrage d'intégrer les enjeux environnementaux dès la conception du projet, par une approche globale. Elle permet également de garantir l'information du public et permettre sa participation dès l'élaboration du projet.

Île-de-France Mobilités est donc soumise à cette obligation lorsqu'elle exerce la maîtrise d'ouvrage d'un projet.

Ainsi, Île-de-France Mobilités réalise une étude d'impact dès la conception de chaque projet, afin d'intégrer l'ensemble des enjeux environnementaux par une approche globale : utilisation des ressources naturelles, impact sur la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat, le paysage, le patrimoine culturel, la santé humaine...

L'étude d'impact comprend une analyse de l'état initial du site et de son environnement, la justification des différents choix réalisés, l'étude des effets du projet. Ces éléments permettent au maître d'ouvrage Île-de-France Mobilités d'anticiper les conséquences dommageables sur l'environnement pour pouvoir y remédier, en visant, dès la conception du projet :

- à éviter en priorité les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ;
- à défaut, d'en réduire la portée ;
- et en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites.

Ces mesures environnementales, dites mesures ERC (Evitement, Réduction, Compensation) sont présentées dans l'étude d'impact de chaque projet.

L'étude d'impact permet également de garantir l'information du public et permettre sa participation dès l'élaboration du projet, à travers l'enquête publique. Elle permet aussi d'éclairer l'autorité administrative amenée à prendre sa décision pour autoriser ou refuser le projet (la Préfecture du département concerné, pour la plupart des projets de transports portés par Ile-de-France Mobilités).

L'intérêt général du projet est apprécié notamment à partir de l'analyse des impacts sur l'environnement, des différentes alternatives envisagées, des mesures prises pour éviter, réduire, et le cas échéant compenser les impacts notables du projet sur l'environnement.

Depuis 2012, de nombreux projets portés par Ile-de-France Mobilités ont suivi ce processus, jusqu'à obtention de la Déclaration d'utilité publique, comme par exemple :

Projet	Déclaration d'utilité publique
TCSP Massy-Saclay	2012
Tram 12 express Massy - Evry	
Prolongement du Tram 7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge	2013
Prolongement du Tram 4 à Clichy-Montfermeil	
BHNS de Gonesse	
Tram 13 express phase 1 Saint-Germain - Saint-Cyr	2014
Prolongement du Tram 1 de Bobigny à Val-de-Fontenay	
Prolongement de la ligne de métro 11 à Rosny - Bois Perrier	
Tram 9 Porte de Choisy - Orly Ville	
Prolongement du Tram 1 d'Asnières Gennevilliers-Les-Courtilles au Tram 2 Colombes	2015

Plusieurs enquêtes publiques se sont tenues en 2016 et ont débouché sur des déclarations d'utilité publique pour les projets suivants :

Projet	Déclaration d'utilité publique
Métro 14 nord Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis Pleyel	28-déc-15
Métro 14 sud Olympiades - Orly	29-juil-16
Métro 15 est Saint-Denis Pleyel - Champigny centre	13-févr-17
Métro 15 ouest Saint-Cloud - Saint-Denis Pleyel	28-nov-16
Métro 17 nord Le Bourget - Le Mesnil-Amelot	14-févr-17
Métro 18 Orly - Versailles	28-mars-17
Tram 10 Antony - Clamart	11-oct-16
T Zen 3 Paris 19 ^{ème} - Les Pavillons-sous-Bois	Déclaration de projet 15/12/2016
T Zen 4 Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes	08-déc-16
T Zen 5 Paris 13 ^{ème} - Choisy	16-déc-16

Une fois le projet déclaré d'utilité publique, Ile-de-France Mobilités, lorsqu'elle exerce la maîtrise d'ouvrage des projets, mène différentes procédures réglementaires, sur des thématiques ciblées liées à la protection de l'environnement, avant la réalisation des travaux :

- **L'évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau**

A titre d'exemple, le 24 avril 2017, Ile-de-France Mobilités a obtenu l'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'eau délivrée par le Préfet des Yvelines pour le projet Tram 13 express phase 1 reliant Saint-Cyr-l'École à Saint-Germain-en-Laye, et s'articulant autour d'une ligne existante.

Les aménagements envisagés étaient en effet soumis à autorisation pour la réalisation des aménagements hydrauliques relatifs au projet de Tram 13 Express, et la régularisation des ouvrages hydrauliques de la ligne de la Grande Ceinture préexistante. L'enquête publique menée entre décembre 2016 et janvier 2017 a permis d'informer la population sur la nature des aménagements hydrauliques et de leurs incidences sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux.

- **La demande de dérogation au titre des espèces protégées**

Certaines espèces animales et végétales, de forte valeur écologique et menacées, donnent lieu à une protection particulière, par arrêtés pris à l'échelle nationale ou régionale. Il est interdit de leur porter atteinte directement ou à leur milieu, sauf dérogation accordée par l'Etat, dans le cadre d'une procédure spécifique prévue à l'article L. 411-2 du Code de l'environnement. Pour tout projet d'infrastructure susceptible d'avoir un impact sur des espèces protégées, Ile-de-France Mobilités doit faire une demande de « dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées » auprès de l'Etat. Cette demande fait l'objet d'une consultation du public.

- **La demande d'autorisation de défrichement**

Les massifs forestiers sont protégés par le code forestier. Tout défrichement, quelle qu'en soit la surface, affectant un massif forestier de plus de 4 ha, est soumis à demande d'autorisation préalable. Pour tout projet d'infrastructure impactant un massif forestier, Ile-de-France Mobilités doit donc faire une demande d'autorisation à l'Etat. Cette demande fait l'objet d'une consultation du public.

Ile-de-France Mobilités met en place des mesures compensatoires sur le long-terme.

Pour chacun des impacts résiduels significatifs du projet sur les milieux naturels, la délivrance des autorisations par l'Etat est subordonnée à la mise en place, par le maître d'ouvrage, de mesures de compensation environnementale.

Pour satisfaire à ses obligations réglementaires, et parce qu'une attention particulière est accordée à la prise en compte de l'environnement dans la conception des projets d'investissement, Île-de-France Mobilités est accompagné depuis plus de 4 ans par un opérateur de compensation spécialiste en biodiversité et en gestion forestière, CDC Biodiversité, pour la définition et la mise en œuvre des mesures compensatoires, qui s'effectue sur de nombreuses années : identification puis sécurisation des terrains susceptibles d'accueillir des mesures de compensation (par conventionnement avec des acteurs publics, ou à défaut par acquisition), élaboration et mise en œuvre de plans de gestion (restauration / réhabilitation, travaux d'entretien, suivi des indicateurs de gestion), sur des durées longues, allant de 15 à 30 ans.

De nombreux projets de compensation environnementale sont en cours d'élaboration.

- **La compensation « défrichement »**

- exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie le cas échéant d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5. Ile-de-France Mobilités privilégie des projets de boisement/reboisement dans le département de réalisation du projet de transport ;
- réalisation de travaux d'amélioration sylvicole ;
- versement d'une indemnité au Fonds stratégique de la forêt et du bois.

Illustration : Afin de compenser les défrichements réalisés pour la construction du site de maintenance et de remisage du futur Tram 9 sur le site des Vœux à Orly, Ile-de-France Mobilités a choisi de participer financièrement à l'opération de boisement compensateur au sein du massif forestier de Saint Germain Laval, sur la commune de Coutençon en Seine-et-Marne. Le projet consiste à faire exploiter les peupleraies par les propriétaires, à replanter des essences plus nobles et plus diversifiées (en cours depuis 2016) et à gérer le boisement pendant 20 ans.

- **La compensation « écologique »**, réponse globale de compensation et d'accompagnement pour les projets ayant des impacts résiduels portant sur le milieu naturel, afin de restaurer des milieux favorables aux espèces impactées par le projet (faune, flore).

Illustration : Malgré les mesures d'évitement mises en place pour optimiser l'emprise du projet, le tracé du Tram 10 impacte 1 hectare de boisements et de milieux semi-ouverts lors de la traversée de la forêt de Meudon, et 3,5 ha de boisements pour le site de maintenance et de remisage. En compensation de ces impacts, Ile-de-France mobilités s'est engagée à restaurer notamment 4 parcelles fortement dégradées au sein du Bois Carreau et du Bois de la Béguinière, avec un plan de gestion sur 30 ans (mesure de compensation validée en mars 2017, en lien avec la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées).

- **La compensation « foncière »**, pour les bois et forêts du domaine forestier privé de l'Etat et relevant du régime forestier, par principe inaliénables. Ce principe de compensation foncière permet de pérenniser et d'étendre les forêts domaniales en Ile-de-France.

Illustration : Dans le cadre du projet de Tram 13 Express, plusieurs hectares de forêt domaniale sont impactés. En mars 2017, Ile-de-France Mobilités a ainsi fait l'acquisition d'un bois privé d'une surface de 37,1 ha, le bois de la Duchesse, situé sur la commune de Bonnelles (78) afin de l'échanger avec l'Etat contre les emprises nécessaires au projet dans la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye.

2.2 Renouveler les bus pour réduire les émissions de polluants atmosphériques

Île-de-France Mobilités a décidé de renouveler massivement la flotte francilienne pour développer un réseau de bus propres (carburants alternatifs, bio-GNV, tout électriques), en se fixant pour objectif :

- pour l'ensemble de la flotte francilienne : 30 % de bus propres (carburants alternatifs, électriques ou bio-GNV en 2020) et tous les véhicules neufs propres en 2029 ;
- pour les zones urbaines les plus polluées : intégralité du parc de bus propres en 2025.

Au 1^{er} juin 2017, le parc francilien de bus et cars comprenait une part de 12,7 % de véhicules propres, selon la répartition suivante en nombre de véhicules :

	Bus RATP		Bus et cars CT3 et DSP	
Electriques	42	0,9 %	4	0,1 %
Gaz naturel pour véhicules (GNV)	140	3,0 %	84	1,7 %
Hybrides	724	15,7 %	225	4,5 %
Nombre total de véhicules	4 626		4 961	
Part de véhicules propres		19,6 %		6,3 %

Entre janvier 2016 et mi-2017, ce sont ainsi 585 bus propres qui ont été livrés.

En 2016, la ligne 341 de la RATP est devenue la première ligne de bus entièrement électrique de France avec 23 bus électriques livrés.

La RATP et Île-de-France Mobilités ont également passé commande en novembre 2016 de 20 nouveaux bus électriques de marque Bluebus afin de tester la charge rapide en terminus par prise (ligne 115) et pantographe inversé (ligne 126). Par ailleurs, 5 Bluebus ont été commandés pour la ligne 72, qui devrait à terme être intégralement convertie à l'électrique.

Cela implique également l'adaptation des centres bus aux nouvelles technologies : il a ainsi été décidé d'adapter 8 centres bus GNV et 7 centres bus électriques d'ici 2020.

Enfin, Île-de-France Mobilités a souhaité réaliser des tests d'émissions de polluants en situation réelle sur un échantillon représentatif de bus franciliens. Cela permettra de comparer les types de bus selon leurs normes Euro et leurs technologies et de s'assurer de la réalité des baisses d'émissions de polluants pour les bus de nouvelle génération. Ces tests sont réalisés dans le cadre d'une convention avec Airparif approuvée en juin 2017.

2.3 Faciliter l'accès aux transports en commun en cas d'épisode de pollution

L'Île-de-France est régulièrement confrontée à des épisodes de pollution, avec dépassement du seuil d'alerte ou persistance de dépassement du seuil d'information pour les particules ou pour l'ozone.

Ces épisodes de pollution s'accompagnent en général de mesures de restriction de circulation, déclenchées sur décision préfectorale. Ces mesures sont complétées conformément au code de l'environnement par une mesure tarifaire incitative pour l'utilisation des transports en commun, afin d'inciter les Franciliens à laisser leur véhicule au garage et à privilégier les transports collectifs.

En 2016, Île-de-France Mobilités a mis en place la gratuité des transports en commun pendant 6 jours, ce qui a conduit à des pertes de recettes estimées à 23 millions d'euros. L'augmentation de la fréquentation des transports collectifs a été évaluée à 5 % environ pendant les jours concernés.

Compte tenu du fort impact financier de la mesure de gratuité sur les recettes, Île-de-France Mobilités a créé en janvier 2017 une nouvelle tarification incitative, le forfait «anti-pollution», comme la réglementation le lui permet depuis la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015. Ce tarif dézonné de 3,80 € la journée est très incitatif pour les automobilistes de grande couronne et permet d'éviter les effets d'aubaine sans pénaliser les habitants des zones 1 et 2.

Au premier semestre 2017, le forfait antipollution a été mis en place 3 jours en janvier (249 000 unités vendues) et 1 jour en juin (96 500 unités vendues).

2.4 Une vigilance accrue sur la qualité de l'air dans les espaces ferroviaires souterrains

Au-delà de la qualité de l'air dans l'environnement extérieur, Île-de-France Mobilités est également attentive à la qualité de l'air dans les espaces ferroviaires souterrains (tunnels, espaces voyageurs, ateliers...). C'est pourquoi elle a intégré dans les contrats passés avec RATP et SNCF une clause relative à la surveillance de la qualité de l'air dans ces espaces et à la mise en place de plans d'actions visant à réduire significativement l'exposition des salariés et usagers. Les plans d'actions portent en particulier sur :

- la réduction à la source des émissions de particules liées au freinage des trains par la généralisation du freinage électrique sur les nouveaux trains,
- l'amélioration du renouvellement d'air des espaces grâce à une meilleure ventilation,
- la réduction des émissions des véhicules de chantier,
- le transfert en surface des ateliers de maintenance du métro lorsque l'activité le permet.

Cette clause fait l'objet d'un reporting annuel de la part des opérateurs.

3. ASSURER LA COHESION SOCIALE ET LA SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GENERATIONS

3.1 Une tarification vecteur de cohésion sociale et territoriale

Les transports en commun sont un important facteur de cohésion sociale et les frais de transport peuvent constituer un frein aux déplacements des personnes les plus modestes.

Île-de-France Mobilités a mis en place avec la Région Île-de-France la tarification Solidarité Transport pour permettre aux personnes en situation de précarité de se déplacer en bénéficiant d'importantes réductions dans les transports publics franciliens. Le Navigo Gratuité et le Navigo Solidarité permettent aux bénéficiaires des minima sociaux (RSA, CMU-C, ASS) de voyager gratuitement ou à prix très réduit (réduction de 75 % sur les forfaits Navigo mois et semaine et de 50 % sur les billets) sur l'ensemble du réseau de transport francilien. On dénombre début 2017 environ 625 000 bénéficiaires de la tarification Solidarité Transport.

Les forfaits Améthyste sont réservés aux personnes âgées et/ou handicapées sous conditions de ressources, ainsi qu'aux anciens combattants. Ces forfaits annuels permettent de se déplacer de manière illimitée sur tous les modes de transport à l'intérieur des zones de validité. Ils sont achetés et distribués par les Départements et la Ville de Paris qui peuvent moduler les critères d'éligibilité et demander une participation financière aux bénéficiaires. En 2016, ce dispositif comptait 314 000 bénéficiaires.

Le dispositif est complété par d'autres tarifications spécifiques destinées à certains publics ciblés (jeunes en insertion, personnes atteintes de cécité, anciens combattants...).

La tarification est également un vecteur de cohésion territoriale.

La mise en place des forfaits toutes zones (Navigo et Imagin'R), qui permettent aux abonnés de se déplacer dans toute l'Île-de-France pour les prix des anciens forfaits zones 1-2, est intervenue au 1^{er} septembre 2015.

Les ventes de forfaits Navigo ont été fortement augmentées : de janvier à mai 2016 par rapport à la même période en 2015, les ventes ont progressé en moyenne de respectivement 4 % pour les abonnements annuels (Navigo Annuel et cartes Imagin'R) et de 14 % pour les abonnements mensuels et hebdomadaires. Toutefois, cela s'est fait au détriment des ventes d'abonnements courts (titres une journée type Mobilis) et de billets et tickets t+, qui ont chuté respectivement de 23 %, 10 % et 18 %.

La mobilité des abonnés a augmenté, pour les utilisateurs de tous les types de forfaits : les validations d'abonnements sont plus nombreuses en heures creuses et en heures de pointe du soir en zone 1 et 2, et toute la journée en zone 3 à 5.

La fréquentation des trains et des bus desservant les zones où la baisse des prix a été la plus marquée a été dynamisée juste après la mise en place des forfaits Toutes Zones.

Le bilan global est une forte diminution des recettes voyageurs entre 2015 et 2016, estimée à 487 millions d'Euros pour l'année 2016, soit environ 12 % des recettes totales.

Tableau 1. Evolution des ventes en volume d'unités avant et après la mise en place des Forfaits Toutes Zones

	Avant forfaits Toutes Zones		Après forfaits Toutes Zones		
	Moyenne sur 2 ans juillet 2013-juin 2015 / juillet 2012-juin 2014	Janvier à août 2015 / 2014	Septembre 2015 / 2014	Octobre 2015 / 2014	Janvier à mai 2016 / 2015
Navigo Annuel	2.6%	2.2%	5.4%	2.6%	4.0%
Imagine R étudiants	-0.1%	-0.9%	-1.1%	1.1%	4.5%
Imagine R scolaires	0.5%	0.3%	0.0%	3.1%	2.5%
Total NAVIGO ANNUEL & IMAGINE R	1.5%	1.0%	2.7%	2.3%	3.8%
Navigo mois	0.4%	-0.9%	10.0%	12.8%	15.8%
Forfait Solidarité Mois	5.6%	3.9%	12.9%	16.5%	15.5%
Navigo semaine	-5.8%	-3.1%	-17.1%	-2.1%	14.1%
Forfait Solidarité Semaine	3.7%	5.4%	-29.5%	-25.1%	-21.4%
Total ABONNEMENTS MENSUELS & HEBDO	-0.5%	-0.6%	1.0%	8.1%	13.9%
Mobilis*	-1.2%	-4.7%	-13.7%	-14.8%	-22.3%
Paris Visite*	-1.9%	3.5%	0.6%	-6.8%	-26.3%
Tickets jeunes week-end*	-2.8%	-10.4%	-19.6%	-2.0%	-21.6%
Total ABONNEMENTS COURTS*	-1.8%	-4.1%	-11.3%	-10.0%	-23.1%
Ticket t + et Ticket d'accès à bord*	-1.3%	-1.6%	-4.4%	-7.8%	-9.8%
Billets banlieue* (yc complément de parcours)	-3.7%	-1.2%	-16.5%	-19.5%	-22.4%
Total BILLETS & TICKETS*	-1.9%	-1.5%	-7.1%	-10.3%	-12.7%

3.2 Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements a été rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

La mise en œuvre du Schéma Directeur d'accessibilité (SDA)

L'accessibilité des transports collectifs concerne les véhicules, les gares ou arrêts, l'information voyageurs, ainsi que les équipements. L'objectif est que les personnes à mobilité réduite puissent entrer, circuler et utiliser l'ensemble des services comme les autres voyageurs.

Le SDA Ad'AP (SDA agenda d'accessibilité programmée) fixe les actions à mettre en œuvre, les responsables de ces actions, ainsi que la programmation des réalisations et leur financement. Le SDA Ad'AP a été approuvé par Île-de-France Mobilités en juillet 2015 puis par chaque préfet de département et par le préfet de la Région Île-de-France en mars 2016.

Concernant le volet ferré du SDA, le réseau de référence est à ce jour composé de 268 gares dont 65 de la RATP. A l'adoption du SDA, il restait 143 gares SNCF à rendre accessibles pour un programme évalué à 1,454 milliards d'euros (2009).

En 2016, 12 gares parmi les 143 gares du programme ont été déclarées accessibles, 15 le seront en 2017 et 43 sont en travaux en 2017 :

Gare	Ligne	Département
12 gares déclarées accessibles en 2016		
Chaville Rive Gauche	N	92
Chaville Rive Droite	L	92
Esbly	P	77
Lagny-Thorigny	P	77
Le Bras de Fer	D	91
Montsout-Maffliers	H	95
Parc des Expositions	B	93
Sarcelles Saint-Brice	H	95
Saint-Cloud	L	92
Saint-Leu La Forêt	H	95
Saint-Ouen l'Aumône Liesse	H	95
Yerres	D	91
15 gares déclarées accessibles en 2017		
Arpajon	C	91
Boussy-Saint-Antoine	D	91
Combs-la-Ville	D	77
Coulommiers	P	77
Dourdan	C	91
Epinay-sur-Orge	C	91
Fontainebleau	R	77
Garches Marne la Coquette	L	92
Garges-Sarcelles	D	95
La Barre Ormesson	H	95
Les Vallées	L	92
Nemours	R	77
Pierrefitte - Stains	D	93
Saint-Gratien	C	95
Val d'Argenteuil	J	95
43 gares en travaux en 2017		
Arpajon	C	91
Avenue du Président Kennedy	C	75
Avenue Foch	C	75
Avenue Henri Martin	C	75
Bécon-les-Bruyères	L	92
Boulainvilliers	C	75
Cernay	C, H	95
Champ de courses d'Enghien	H	95
Champ de Mars-Tour Eiffel	C	75
Choisy-le-Roi	C	94
Combs-la-Ville	D	77

Corbeil-Essonnes	D	91
Dourdan	C	91
Dourdan la Forêt	C	91
Epinay-sur-Orge	C	91
Epinay-Villetaneuse	H	93
Ermont Eaubonne	C, J, H	95
Ermont Halte	H	95
Fontainebleau	R	77
Gennevilliers	C	92
Houdan	N	78
Invalides	C	75
Issy Val de Seine	C	92
Javel	C	75
Juvisy	C, D	91
La Barre Ormesson	H	95
Le Stade	J	92
Les Vallées	L	92
Maisons-Alfort Alfortville	D	94
Montfort l'Amaury Méré	N	78
Montigny-Beauchamp	C, H	95
Musée d'Orsay	C	75
Nemours	R	77
Neuilly Porte Maillot	C	75
Paris Austerlitz	C	75
Pereire Levallois	C	75
Persan-Beaumont	H	95
Plaisir Grignon	N	78
Pont de l'Alma-Musée du quai Branly	C	75
Porte de Clichy	C	75
Saint-Gratien	C	95
Vernouillet Verneuil	J	78
Versailles Chantiers	C, N, U	78

Concernant l'Ad'ap routier, depuis 2015, Île-de-France Mobilités est passée d'une logique d'instruction des demandes de subventions pour la mise en accessibilité des points d'arrêt à une logique d'animation de l'Ad'AP routier. Ainsi, en 2015, plus de 620 collectivités ont été contactées par Île-de-France Mobilités pour :

- établir le diagnostic d'accessibilité des points d'arrêt des 860 lignes prioritaires inscrites au SDA Ad'Ap, soit 320 lignes situées en proche couronne (réseau RATP) et 540 lignes situées en grande couronne (réseau OPTILE et Noctilien SNCF) ,
- s'engager sur la programmation des travaux de mise aux normes des 18 000 points d'arrêt (en termes de calendrier et de financement).

En 2016, les collectivités qui n'avaient pas répondu en 2015 ont toutes été relancées.

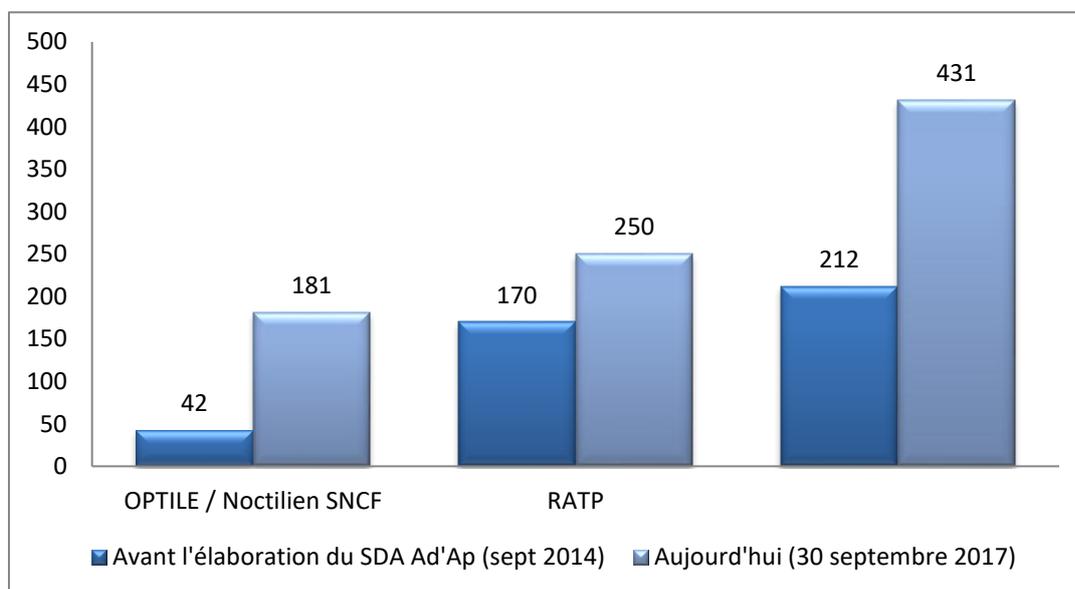
Par ailleurs, en 2016, une nouvelle base de données sur les 18 000 points d'arrêts de l'Ad'AP a été mise au point par Île-de-France Mobilités.

La mobilisation d'Île-de-France Mobilités sur l'Ad'AP porte ses fruits :

- 212 lignes étaient accessibles en septembre 2014 avant l'Ad'AP.
- 431 lignes sont accessibles en septembre 2017, soit une augmentation de plus de 100 %, et quatre fois plus de lignes accessibles en grande couronne.

La situation au 30 septembre 2017 est la suivante :

- 250 lignes sont accessibles en petite couronne (RATP),
- 181 lignes sont accessibles en grande couronne (OPTILE et Noctilien SNCF).



Île-de-France Mobilités a subventionné la mise en accessibilité de 908 arrêts sur la seule année 2016. Depuis 2006, elle a financé la mise aux normes de plus de 12 000 arrêts pour un montant d'environ 102 millions d'Euros.

Services PAM : des services complémentaires pour répondre aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap

Le service PAM est un transport à la demande spécialisé réservé aux personnes les plus lourdement handicapées : celles dont la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) reconnaît l'incapacité à un taux d'au moins 80 %, ainsi qu'aux personnes âgées pour les départements qui ont souhaité élargir le service. Conçu pour aider à l'insertion des personnes handicapées dans la vie sociale, il donne une priorité d'accès pour les déplacements domicile – travail et santé, mais permet également des déplacements pour des motifs de loisirs, visites à des amis et à la famille, pour des raisons administratives, etc.

Le service PAM est un transport d'adresse à adresse (et non de point d'arrêt à point d'arrêt), avec un service d'accompagnement depuis ou jusqu'au véhicule, ce qui en fait un service de

nature différente des prestations traditionnelles de transport public. Cette nature particulière explique sa tarification plus élevée que celle de droit commun et ce service ne peut être assimilé à du transport régulier ou à un transport à la demande classique.

Créé par le STIF en 2002, la mise en œuvre du service est déléguée aux 8 départements d'Île-de-France. Ces derniers appliquent le Règlement Régional dit de « PAM II », en vigueur depuis 2009. Le service coûte 42 M€ par an, dont 12 M€ financés par Île-de-France Mobilités.

Avec 13 400 utilisateurs réguliers ayant réalisé au moins une course sur l'année (sur près de 43 000 inscrits) et plus de 750 000 courses en 2016, le PAM a trouvé son public.

Nombre de courses annuelles effectuées par les véhicules du réseau PAM

	2015	2016
PAM 75	302 813	294 154
PAM 77	127 238	126 982
PAM 78	69 550	65 509
PAM 91	46 960	45 506
PAM 92	31 380	34 889
PAM 93	58 662	52 891
PAM 94	59 336	57 105
PAM 95	59 767	94 825
PAM IDF	755 706	771 861

Source : Île de France Mobilités d'après données des transporteurs PAM

L'information voyageurs accessible à tous

Il existait à fin 2016 deux sites et applications d'Île-de-France Mobilités en matière d'information voyageurs en Île-de-France :

- Vianavigo, site d'informations générales et de recherche d'itinéraires
- Infomobi, site d'informations à destination des personnes en situation de handicap.

Ces deux sites fusionnent en 2017 afin de proposer un seul portail des services d'information pour tous les publics, y compris ceux à mobilité réduite.

3.3 Faciliter le transport des élèves et étudiants

Faciliter le transport des scolaires, cela passe d'abord par une politique tarifaire avantageuse pour l'accès au réseau de transports collectifs. La carte Imagin'R, valable sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France, bénéficie à près de 880 000 jeunes tous les mois en 2016/2017. L'abonnement Imagin'R coûte la moitié du prix d'un abonnement Navigo, et fait dans certains cas l'objet de subventions complémentaires de la part du Département.

Cela passe aussi par l'organisation de circuits spécifiques pour acheminer les élèves vers leur établissement scolaire, là où l'offre de transports collectifs n'est pas adaptée. 45 000 élèves utilisent l'un des 880 circuits de ramassage scolaire mis en place par Île-de-France Mobilités.

En complément, les transports scolaires adaptés permettent chaque année à plus de 10 000 jeunes Franciliens en situation de handicap de se rendre dans leur établissement scolaire. Il s'agit d'un service spécifique réalisé avec des véhicules de petite capacité et adaptés aux besoins des élèves (aménagement pour fauteuil roulant ou ambulance par exemple). Ces transports se font de porte à porte et sont adaptés aux horaires des cours.

Île-de-France Mobilités a décidé en juin 2017 d'élargir le bénéfice de ces transports scolaires classiques et adaptés en assouplissant les conditions pour y accéder.

3.4 Améliorer l'intermodalité au service des territoires

Les pôles d'échanges multimodaux sont les lieux d'interface entre un mode de transports collectifs structurant d'un territoire (train, métro, tramway, bus express) et les autres modes de déplacements. Ils représentent une étape essentielle des déplacements quotidiens des voyageurs au cœur des enjeux de mobilité, d'aménagement et de développement urbains. En Île-de-France, les pôles d'échanges sont essentiellement ferroviaires avec 455 gares, qui constituent autant de portes d'entrée sur les territoires, ainsi que 302 stations de métro. L'adaptation et la modernisation de ces gares et stations aux besoins des voyageurs sont un véritable défi.

Île-de-France Mobilités a approuvé en mai 2017 les grands principes d'un plan de développement des nouvelles gares d'Île-de-France, à la fois intermodales et multiservices. L'ensemble de ces programmes représente un budget global de 3 milliards d'euros d'ici 2025 (montant y compris la mise en accessibilité des gares).

Le programme porte en premier lieu sur la rénovation et l'amélioration du confort dans les gares (amélioration des circulations en gare, amélioration de l'information voyageurs grâce à plus de signalétique et d'écrans, création d'espaces de travail connectés, confortables et chauffés en gare, installation de toilettes, etc.), ainsi que sur le développement d'espaces commerciaux et de services.

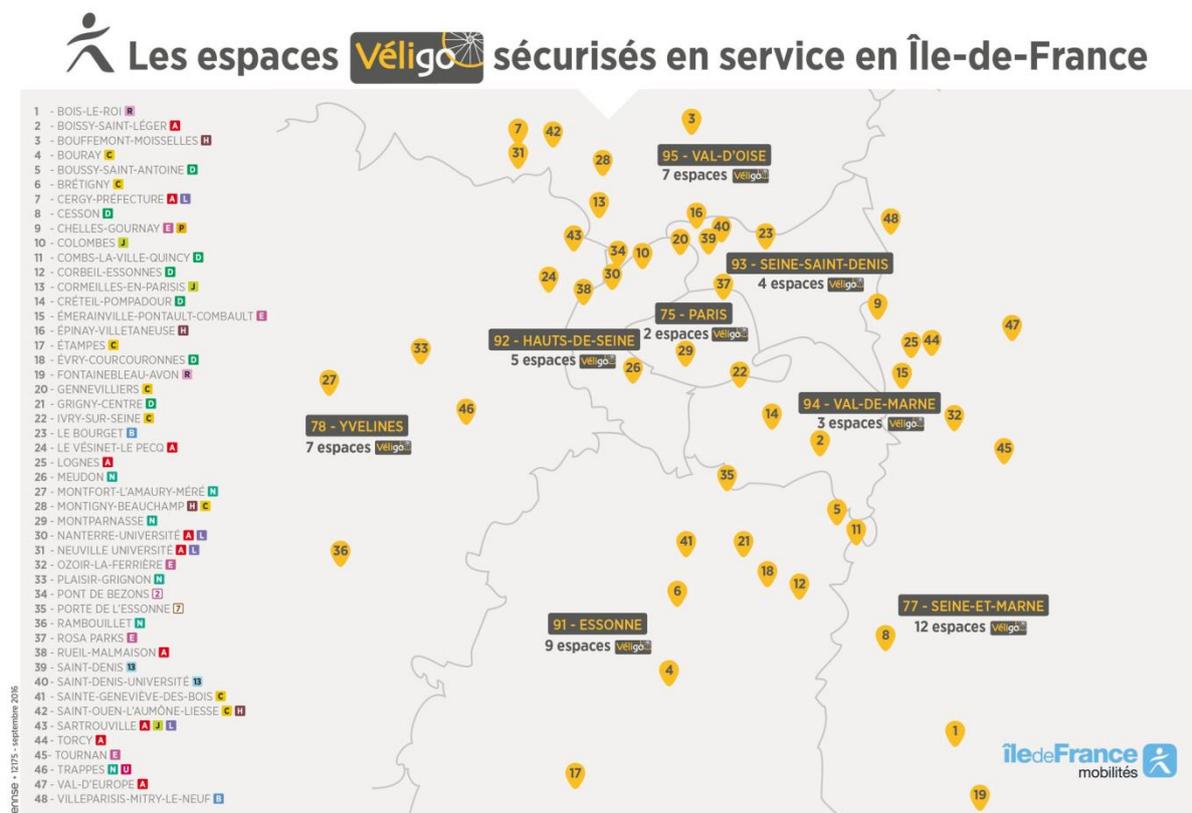
L'effort de rénovation est engagé dans plus de 150 gares où des travaux sont en cours ou à l'étude.

En tant que carrefour des mobilités, les nouvelles gares ferroviaires doivent aussi faciliter les connexions avec les autres modes de transports traditionnels (bus, vélo, voiture, etc.) et les nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, glisse urbaine, free floating, vélo électrique, etc.).

Ainsi, dans la continuité de la démarche de rénovation des gares franciliennes, Île-de-France Mobilités a également entériné en mai 2017 un plan ambitieux de rénovation des gares routières afin de les faire évoluer en « éco-stations bus ». Ces stations bus devront permettre un meilleur confort d'attente pour les usagers, renforcer leur sentiment de

sécurité, leur procurer une meilleure lisibilité de la station tout en améliorant leur intégration dans leur environnement immédiat. Le programme de rénovation et création concernera environ 50 stations bus d'intérêt régional sur 10 ans pour un budget de 200 millions d'euros, au rythme d'environ 5 par an. Deux projets sont actuellement à l'étude avec la station bus de Château de Vincennes et celle de la rue de Bercy (Gare de Lyon).

Île-de-France Mobilités encourage aussi l'usage du vélo comme mode de rabattement vers la gare avec la création de 20 000 places de stationnement Véligo d'ici 2020. A mi 2017, ce sont ainsi plus de 8 000 places qui ont été financées dans 127 gares. Île-de-France Mobilités a également décidé en juin 2017 le lancement prochain d'un service régional de location longue durée de 10 000 vélos à assistance électrique.



La voiture n'est pas oubliée puisqu'il existe en 2017 plus de 100 000 places de stationnement dans près de 550 parkings à proximité des gares dont 51 sont labellisés Parc Relais par Île-de-France Mobilités. Le schéma directeur des Parcs Relais, révisé en octobre 2016, ambitionne de financer 10 000 places complémentaires d'ici 2021 dans les gares de grande couronne où les usagers disposent de peu d'alternative à l'utilisation de leur voiture. Les nouveaux Parcs Relais seront également équipés :

- de places réservées et avantages tarifaires pour les covoitureurs,
- de points de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables,
- de places réservées à l'autopartage (si opportun).

Plus de 6 500 places de Parcs Relais sont ainsi en travaux ou en programmation pour un début de livraison dès fin 2017.

Île-de-France Mobilités a également décidé de soutenir le covoiturage, qui peut s'avérer une solution pertinente, notamment lorsque l'offre de transports en commun est insuffisante (nuit, zones peu denses...). Trois axes ont été retenus : la création de places réservées dans les Parcs Relais, une aide à l'arbitrage du choix de mobilité du voyageur par l'intégration du covoiturage dans Vianavigo et une expérimentation d'aide financière. Sur ce dernier point, Île-de-France Mobilités a mis en place l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage » entre octobre et décembre 2017 à travers un partenariat conclu avec une quinzaine d'entreprises de covoiturage en leur accordant respectivement jusqu'à 50 000 Euros d'aide financière pour le développement de nouvelles offres promotionnelles visant à convertir d'avantages de Franciliens au covoiturage.

4. L'EPANOUISSEMENT DE TOUS LES ETRES HUMAINS

4.1 Etre à l'écoute des usagers

Des échanges réguliers avec les usagers

Le voyageur est au cœur de la politique et des projets décidés et mis en œuvre par Île-de-France Mobilités. Au-delà des procédures de concertation obligatoires liées aux grands projets d'investissement, Île-de-France Mobilités organise des échanges réguliers avec les associations d'usagers dans différents cadres tout au long de l'année.

Des comités de ligne se tiennent chaque année qui visent à instaurer un échange entre Île-de-France Mobilités, les représentants des usagers, les élus locaux et les opérateurs dans le but de développer et d'améliorer la qualité de service du transport public de voyageurs sur une ligne donnée : retour sur le fonctionnement de la ligne (offre et qualité de service notamment), projets d'amélioration et perspectives d'évolution. Ce sont six comités de ligne qui ont été organisés en 2016 et au 1^{er} semestre 2017 : Trains E et P (Paris est), Train L (Paris Saint-Lazare - branches L2 et L3 jusqu'à Nanterre université), Train J (Paris Saint-Lazare - desserte de Mantes-la-Jolie et Gisors), Train C, Train A et Train B.

Des dispositifs de co-construction des refontes d'offre sur le réseau ferré ont été mis en place depuis 2015. Sous l'égide d'Île-de-France Mobilités, les opérateurs concernés organisent des ateliers territoriaux associant élus locaux et associations d'usagers afin de contribuer à élaborer de manière concertée une nouvelle offre de transport. Un comité de ligne vient conclure le cycle de la concertation. Cette co-construction a porté :

- En 2015 sur la refonte de l'offre du Train L / branches L2 (Versailles Rive Droite / Saint-Nom-la-Bretèche) sur le réseau Saint-Lazare, mise en œuvre au service annuel 2016 ;
- En 2016, sur les refontes de l'offre du Train A, du Train L / branche L3 (Cergy-Pontoise) et du Train J / branche J6 (dessertes de Mantes-la-Jolie et Gisors) qui seront mises en œuvre au service annuel 2018.

Au 1^{er} semestre 2017, des co-constructions ont été engagées sur le Train D dans la perspective du service annuel 2019 et sur le Train C dans la perspective du service annuel 2020.

Des réunions de retours d'expérience (REX) sont organisées sur la gestion des situations perturbées. Elles s'appuient sur des témoignages concrets de voyageurs ayant rencontré des difficultés importantes pendant leurs déplacements suite à un incident précis. Ces retours d'expérience sont l'occasion pour les opérateurs de transport de proposer, en présence des associations d'usagers et sous l'égide d'un administrateur d'Île-de-France Mobilités, des solutions concrètes et opérationnelles afin d'améliorer la gestion des situations perturbées et la qualité du service. En 2016, deux retours d'expérience ont été organisés sur le Train C, l'un en octobre sur la journée du 19 juillet 2016 ayant cumulé de nombreux

incidents, l'autre en novembre sur les travaux d'été intra muros avec la prise en charge et la communication délivrée aux voyageurs.

Les « Témoins de ligne » de l'AUT Île-de-France sont un dispositif conçu en partenariat avec la RATP et financé à 100 % par Île-de-France Mobilités. Ce dispositif permet de recueillir les témoignages d'un panel d'environ 750 voyageurs sur les dysfonctionnements du réseau RATP, témoignages qui font ensuite l'objet de réponses de la RATP. Des réunions semestrielles en présence d'usagers qui ont témoigné sont organisées pour faire un point sur les témoignages remontés, les sujets d'actualité, mais surtout afin de permettre des échanges liés à un thème choisi au préalable par les partenaires. Une réunion a ainsi été organisée le 26 avril 2017 pour présenter le bilan de la restructuration du réseau de bus dans Paris.

Au-delà de ces différents dispositifs, Île-de-France Mobilités entretient une **relation permanente avec les associations et collectifs d'usagers**, par des réunions régulières et complémentaires des dispositifs décrits plus haut afin de faire le point sur leurs préoccupations, mais aussi d'aborder des dossiers spécifiques à certaines lignes, principalement du réseau ferré. Ainsi, 40 réunions avec des associations d'usagers ont été organisées en 2016 (dont 2 en présence de la présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités) et 16 réunions se sont tenues au premier trimestre 2017.

La concertation autour du plan bus

Une vaste consultation régionale a été lancée en septembre 2016 sur les attentes des voyageurs et des acteurs locaux pour l'élaboration du plan bus ambitieux porté par Île-de-France Mobilités. Plus de 5 000 personnes se sont exprimées via le site internet mis en place, les réseaux sociaux ou encore dans les réunions publiques et les réunions de travail. Les attentes qui ont été formulées lors de cette consultation ont été intégrées dans le plan de modernisation du réseau de bus décidé par Île-de-France Mobilités en décembre 2016. Elles portaient notamment sur l'adaptation des bus et des fréquences des lignes surchargées, le rééquilibrage du réseau de bus pour mieux desservir tous les territoires de la région, le développement de l'offre aux heures creuses, en soirée et le weekend, et la réalisation d'aménagements pour garantir la régularité des bus.

Une consultation a également été organisée fin 2016 sur le projet de réorganisation du réseau de bus à Paris. Plus de 2 000 avis et propositions ont été exprimés par les voyageurs, les associations et les élus lors des réunions publiques, sur internet et via des cahiers d'acteurs. L'ensemble des acteurs se sont accordés sur la nécessité de réorganiser les lignes de bus dans Paris et celles en lien avec les communes limitrophes. Le projet présenté a été jugé cohérent et ambitieux pour un meilleur équilibre entre l'offre de transport du centre de Paris et celle des quartiers et communes périphériques. Ces échanges ont permis d'optimiser le projet porté par Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris, avec le soutien de la RATP. Île-de-France Mobilités a ainsi pu arrêter la nouvelle carte des bus desservant Paris ainsi que plusieurs lignes de la proche couronne en juin 2017, incluant la modification de 52 lignes et la création de 4 nouvelles lignes.

Associer les Franciliens au choix du design de leurs transports en commun

Le design au service des transports en commun est avant tout une preuve de l'attention portée aux voyageurs, il contribue à concevoir et à créer des services et des moyens de transports à la fois plus performants, plus confortables, plus esthétiques et qui répondent à l'évolution des besoins des voyageurs.

Deux consultations ont ainsi été menées en 2017 :

- Dans le cadre de la création des lignes de Trams 9 et 10, Île-de-France Mobilités a associé les Franciliens au choix du design extérieur et intérieur des futurs Trams. Menée durant un mois à partir du 18 janvier 2017, cette consultation a permis de recueillir l'avis de près de 42 000 Franciliens.

Consultation
sur le design des futurs Trams
en Île-de-France

Vous avez été 41 631
à participer à la consultation
sur le design des Trams 9 et 10

Vous avez été 75,66 %
à choisir le design extérieur 2.

Vous avez été 64,58 %
à choisir le design intérieur C.

Merci pour votre participation !



Tous vos transports en
Île-de-France

- Une autre consultation s'est tenue fin juin / début juillet 2017 pour inviter les Franciliens à choisir la nouvelle gamme de tissus qui sera utilisée à partir de l'été 2018 dans l'ensemble des transports en commun d'Île-de-France (bus, tram, métro, train). L'application d'un tissu unique sur l'ensemble du matériel roulant d'Île-de-France va permettre d'harmoniser l'identité régionale, d'améliorer et standardiser la qualité du tissu tout en intégrant une démarche d'efficacité économique. Près de 70 000 Franciliens ont participé à cette consultation.



4.2 Améliorer les conditions de transport

Améliorer le confort par le renouvellement du matériel roulant

Les lignes de train constituent un maillon essentiel du réseau de transports collectifs, empruntées quotidiennement pour des parcours souvent longs. L'état du matériel roulant est déterminant dans la qualité du service offert, tant pour le confort pendant le voyage que pour la régularité de l'exploitation, en limitant les risques de panne.

Île-de-France Mobilités a ainsi décidé un programme ambitieux de modernisation des trains de l'ensemble des lignes franciliennes au travers du schéma directeur du matériel roulant approuvé en juillet 2016. Au total, ce sont 708 rames neuves ou rénovées qui seront mises en circulation d'ici fin 2021, pour un investissement de près de 10 milliards d'euros (hors coûts d'adaptations d'infrastructures et d'ateliers de maintenance). A mi 2017, 65 % des 708 trains neufs ou rénovés nécessaires étaient déjà commandés, soit 458 trains. 158 trains neufs ou rénovés ont d'ores et déjà été mis en circulation depuis 2016 sur les lignes A, B, C, H, J, K, L, U.

En ce qui concerne le métro, le schéma directeur du matériel roulant élaboré pour définir la stratégie d'acquisition, de rénovation et de mutation des matériels, a été révisé en étroite collaboration avec la RATP en juillet 2016. Dans ce cadre, 12 nouvelles rames MF01 sont déployées en 2017 sur les lignes 2, 5 et 9.

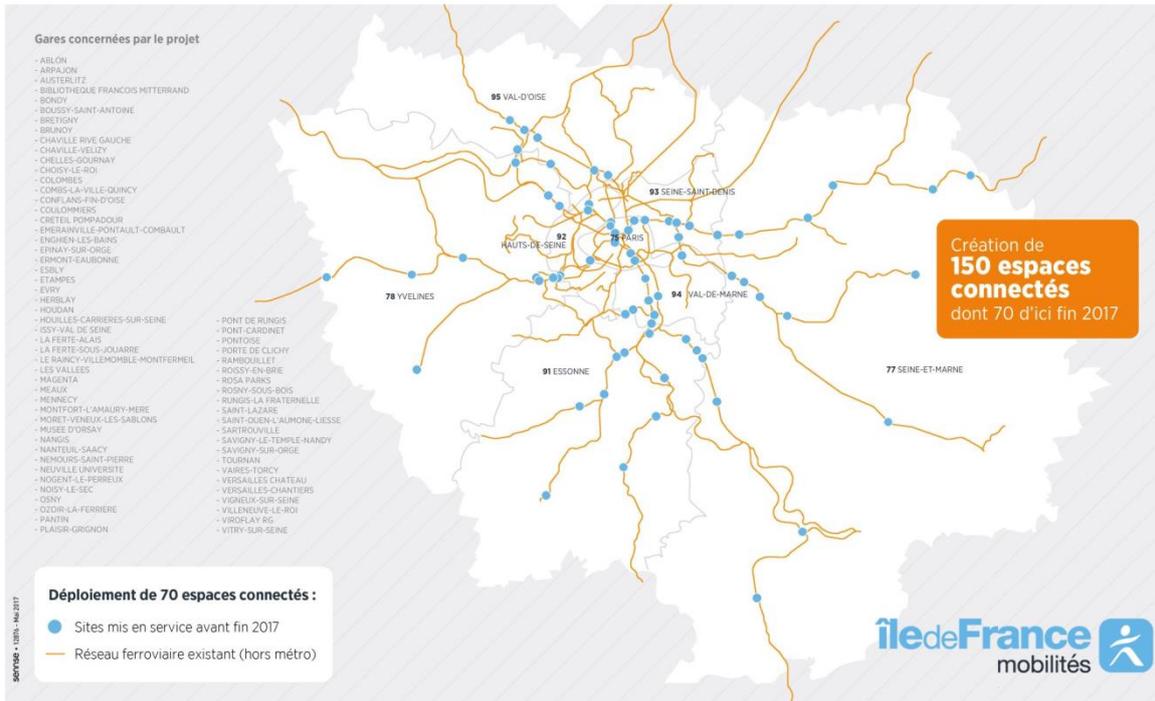
Améliorer le confort dans les gares

Les gares sont par définition des lieux d'attente plus ou moins longue pour les usagers des transports et doivent, par conséquent, être confortables.

L'effort de rénovation est engagé dans plus de 150 gares où des travaux sont en cours ou à l'étude pour l'embellissement des structures, l'amélioration de la circulation (construction de passerelles ou tunnels de franchissement des quais), l'amélioration des flux et de l'information voyageurs grâce à plus de signalétique et d'écrans. Compte-tenu de l'utilisation en hausse des outils numériques, Île-de-France Mobilités a décidé d'investir dans la création dès 2017 de 150 espaces d'attente connectés en gare, équipés de prises électriques et d'une connexion Wi-Fi gratuite. De plus, 120 gares, soit toutes les gares de plus de 5 000 voyageurs par jour, seront équipées de toilettes d'ici 2021 contre 46 seulement actuellement. Île-de-France Mobilités favorisera également le développement des commerces et services au sein des gares à l'image de la gare d'Ermont-Eaubonne déjà équipée de divers commerces (coiffeur, conciergerie, boulangerie, etc.).



Île-de-France Mobilités lance la création d'espaces connectés et confortables en gare



Des exigences en matière de qualité de service

Île-de-France Mobilités a renforcé sensiblement les exigences en matière de qualité de service dans les contrats passés avec la RATP pour la période 2016-2020 et avec SNCF Mobilités pour la période 2016-2019. Île-de-France Mobilités suit à la fois le niveau de qualité de service réalisé (qualité produite) par les opérateurs de transport, mesuré par les indicateurs de qualité de service, et le niveau de qualité de service perçu par les voyageurs, mesuré par une enquête perception. Afin que le ressenti des voyageurs prenne toute sa place, les résultats qui découlent de l'enquête perception sont soumis à un système d'incitation financière, au même titre que les autres indicateurs de mesure (bonus ou malus en fonction de l'évolution de la perception par rapport à l'année précédente).

Le suivi des indicateurs permet à Île-de-France Mobilités de vérifier que la SNCF et la RATP réalisent le service le plus proche possible de celui défini dans les contrats. Ces mesures sont associées à des incitations financières. Le poids des indicateurs dans les bonus/malus est en adéquation avec les attentes des voyageurs.

La priorité est donnée à la ponctualité qui représente 55 % de l'enveloppe globale d'incitation financière pour les trains-rer, 40 % pour le métro et 30 % pour les tramways et les bus. Un calcul mensuel des pénalités est effectué sur les trains-rer. Le suivi est plus fin avec une distinction des heures de pointe et des heures creuses, y compris sur les tramways. Pour le réseau de surface (bus et tramway), la ponctualité/régularité est mesurée un jour sur deux et, depuis 2017, sur toute l'amplitude de fonctionnement des lignes.

L'épanouissement de tous les êtres humains

En dehors de la ponctualité, l'accent est mis sur l'information, deuxième préoccupation des voyageurs. Les derniers contrats prennent en compte l'expérience des voyageurs et la diversité des situations auxquelles ils peuvent être confrontés : situation normale, situation perturbée prévue, situation perturbée imprévue. Le suivi des indicateurs de qualité de service a été approfondi et les exigences renforcées.

D'autres indicateurs sont également suivis comme l'accueil et la propreté des gares, stations et des véhicules, ou la disponibilité des équipements de vente et de confort (ascenseurs, escaliers mécaniques).

Enquête perception de la qualité de service – Thèmes du questionnaire RATP

Thématique	Poids	Question
La ponctualité	4	La régularité
		Le respect des arrêts demandés
		Le respect des gares desservies prévues
L'information en situation normale	2	L'information sous forme d'affiche
		L'information sur les écrans
		La signalétique
L'information en situation perturbée	3	Le délai de l'information
		La communication de l'heure de reprise en cas d'interruption du trafic
		La qualité de l'annonce sonore
		L'information donnée sur la cause de la perturbation
		L'utilité de l'information (Tramway/Bus) / Utilité de l'information pour poursuivre votre trajet (métro/RER)
		La réactualisation de l'information au fur et à mesure de l'évolution de la perturbation
L'ambiance dans les gares, stations et véhicules - Volet propreté	2	La propreté à bord
		La propreté en gare
L'ambiance dans les gares, stations et véhicules - Volet accueil	2	L'amabilité des agents
		L'efficacité de l'agent
		Le délai d'attente pour entrer en contact avec un agent
L'accès aux gares, stations et points d'arrêt	3	Le fonctionnement des escalators et des ascenseurs dans la station
		L'information sur la date prévue de remise en service en cas de panne de longue durée
	1	Le délai de réparation de la panne
La vente	2	Le fonctionnement des distributeurs automatiques des titres de transport
		Le fonctionnement des tourniquets, des valideurs de titres de transport

Enquête perception de la qualité de service – Thèmes du questionnaire SNCF

Thématique	Poids	Question
Ponctualité	4	Régularité
Information statique et dynamique	2	Information sous forme d'affiche Information sur les écrans Signalétique
Gestion des situations perturbées	3	Délai d'information Eléments communiqués sur l'heure de redémarrage du trafic / horaire du prochain train / temps d'attente Qualité sonore de l'annonce Prise en charge en situation perturbée
L'ambiance des espaces	4	Propreté à bord Propreté en gare Proactivité des agents Amabilité des agents Efficacité de l'agent
Accessibilité	3	Fonctionnement des ascenseurs Fonctionnement des escalators
Vente	2	Fonctionnement des distributeurs automatiques

4.3 Améliorer l'expérience voyageur

Île-de-France Mobilités met en place de nombreuses actions afin de faciliter les déplacements et de rendre le temps de trajet en transports collectifs utile et agréable pour le voyageur. Cela passe par une meilleure information voyageur, une modernisation de la billettique, plus de confort et une amélioration de la sûreté.

L'amélioration de l'information de tous les voyageurs avec Smart Vianavigo

L'information voyageurs a été fortement améliorée depuis 2010. Elle est de plus en plus multi-transporteurs. Cette information simplifie l'expérience voyageur en limitant les ruptures et les complexités (changement de mode, achat des titres de transport, validation...), notamment pour toutes les situations de correspondances. Le développement des applications sur smartphone et la diffusion des données en open data rendent possible le développement d'une information réellement multimodale et en temps réel.

L'information voyageurs visuelle et sonore est déployée dans toutes les gares de train-rer, stations de métro et de tramway d'Île-de-France. En ce qui concerne les bus, à fin 2015, l'ensemble des lignes RATP sont équipées du dispositif visuel et sonore à bord et 282 sont équipées du dispositif d'information aux points d'arrêt. Pour les lignes Optile, 90 % des réseaux étaient équipés ou en cours de déploiement d'équipements temps réel à mi-2017. Ce qui représente 3 600 bornes et 4 150 véhicules.

Île-de-France Mobilités s'est fixé l'objectif de couvrir l'intégralité de la région avec des plans de transports par bassin. 43 plans locaux seront disponibles au second semestre 2017 sur les 72 envisagés. Les autres seront finalisés début 2018.

Afin d'offrir aux Franciliens une vision complète de l'ensemble des modes de transport en un seul et même lieu, le site internet Vianavigo propose l'intégralité des informations relatives

aux transports publics (horaires théoriques, temps réel et informations trafic) pour tous les opérateurs franciliens (RATP, SNCF et Optile). Vianavigo a vocation à se transformer progressivement en un véritable calculateur d'itinéraires multimodal en temps réel et prédictif, intégrant aussi des itinéraires vélo (personnel ou en libre-service), des itinéraires optimisés pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que des solutions de covoiturage.

Pour aller plus loin et encourager la centralisation et la mise à disposition des données de mobilité sur l'ensemble de la région, Île-de-France Mobilités a développé et enrichit régulièrement une plateforme open data en ligne (opendata.stif.info) qui regroupe les données de tous les transports en commun franciliens (82 opérateurs de transports en commun), soit 1 500 lignes de bus, plus de 42 000 arrêts et environ 140 000 circulations par jour. On dénombre environ 500 réutilisateurs mensuels des données disponibles sur le portail dont Mappy, Aéroport de Paris, Citymapper, Apple, Karos, Google, Orange, etc.

Le site Vianavigo enregistre à mi-2017 environ 3 500 000 visites par mois sur l'application et le site internet.

L'open data compte plus de 600 réutilisateurs des données et services (horaires théoriques, recherche d'itinéraires, informations temps réel...).

Smart **vianavigo** : un calculateur d'itinéraires nouvelle génération



Billettique : vers un passe universel de toutes les mobilités en Île-de-France

Île-de-France Mobilités s'est engagée dans une révolution numérique et technologique des transports au service des usagers franciliens, avec le lancement du programme Smart Navigo qui vise à faire du passe Navigo le passe universel de toutes les mobilités en Île-de-France.

En 2016, Île-de-France Mobilités a regroupé des services qui étaient offerts aux voyageurs sur différents sites (navigo.fr, rechargercommandernavigo.fr, agence en ligne RATP, imagineR.com, solidaritétransport.com) vers un nouveau site de référence navigo.fr. Il est désormais possible pour le voyageur de gérer son compte client, souscrire un abonnement Navigo annuel, commander un nouveau passe ou le recharger et accéder à des services après-vente.

Depuis avril 2017, les Franciliens peuvent recharger leur abonnement Autolib' directement via un passe Navigo ; cela permet aux abonnés des transports publics d'accéder à un parc de 4 000 voitures et de 6 200 bornes de rechargement.

Autre innovation de l'année 2017, les Franciliens peuvent profiter d'un tarif préférentiel de 40 € par an pour voyager sur la Seine avec Batobus.

Ces deux nouveaux services viennent à s'ajouter à ceux déjà disponibles avec un passe Navigo chargé d'un forfait en cours de validité : Parcs Relais, Véligo et les services de vélos en libre service Vélib', Cristolib (Créteil) et VéLO2 (Cergy-Pontoise).

Renforcer la sûreté et la présence humaine sur les réseaux

En matière de présence humaine, Île-de-France Mobilités finance via les contrats pour la RATP 1 000 agents du Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) (+100 au contrat 2016-2020) et pour SNCF, 750 agents de la Surveillance générale (SUGE) (+40 au contrat 2016-2019) et 172 médiateurs (+50 au dernier contrat). Ces agents sont présents sur les réseaux pendant toute leur amplitude de fonctionnement. Un avenant au contrat avec SNCF voté au conseil du 22 mars 2017 a acté le déploiement de 20 équipes SUGE de cyno-détection, soit 20 agents supplémentaires par rapport à ceux du contrat.

Chaque renfort d'offre sur le réseau SNCF est par ailleurs accompagné d'un accroissement linéaire de ces effectifs, indiqué explicitement dans les devis. Dernier exemple en date, la mise en service du Tram 11 Express en juillet 2017 avec 15 agents supplémentaires de la SUGE.

Sur le réseau SNCF, le nouveau contrat prévoit le recrutement de 200 agents commerciaux supplémentaires dès 2018. Une présence humaine sera garantie jusqu'au dernier train dans toutes les gares de plus de 5 000 montants (ces gares rassemblent 85 % des voyageurs), et des équipes mobiles de ligne seront déployées pour intervenir jusqu'au dernier train dans toutes les gares.

Sur le réseau Optile, Ile-de-France Mobilités finance plus de 550 médiateurs et le conseil du 22 mars 2017 a acté le recrutement de 200 agents de sûreté.

L'ensemble des gares et stations sont équipées de caméras de vidéoprotection. L'objectif est d'arriver à 100 % des bus en 2018 (ce chiffre est déjà atteint pour les bus RATP) et 100 % des trains et RER en 2021.

5. LA TRANSITION VERS UNE ECONOMIE CIRCULAIRE

5.1 Une incitation via les marchés publics

Île-de-France Mobilités intègre dans ses marchés publics, et plus particulièrement dans les marchés de travaux, qui représentent environ 10 à 15 % des marchés passés (113 marchés au total en 2016), des clauses relatives à l'insertion professionnelle. Les titulaires de ces marchés doivent s'engager à réaliser une action d'insertion sociale qui vise à favoriser l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales et/ou professionnelles particulières : demandeurs d'emploi de longue durée, bénéficiaires des minima sociaux, jeunes en difficulté, demandeurs d'emploi de plus de 50 ans, demandeurs d'emploi reconnus travailleurs handicapés... Concrètement, il s'agit de réserver un pourcentage du volume horaire du chantier (en général de l'ordre de 5 %) à ces personnes éloignées du marché du travail, selon plusieurs modalités possibles : recours à la sous-traitance ou à la co-traitance avec une entreprise d'insertion ; mise à disposition de salariés en insertion durant la durée du marché par un organisme extérieur spécialisé ; embauche directe d'une personne en insertion par l'entreprise titulaire en CDI, CDD, contrat d'alternance (apprentissage ou de professionnalisation), contrat aidé.

Dans le cadre des marchés de travaux, Île-de-France Mobilités demande des plans de qualité et des Schémas d'Organisation et de Suivi de l'Élimination des Déchets de chantier (SOSED). En fonction de l'importance des chantiers, les modalités de suivi et de recyclage des déchets font partie des critères de jugement des offres, ou sont une des conditions essentielles de la bonne exécution de ces marchés.

Dans certains marchés, la proposition de variantes est suggérée visant à améliorer l'impact environnemental du projet.

Illustration

Dans un marché relatif aux travaux de voie ferrée et revêtement de plateforme d'un projet de tramway, une clause a été insérée pour inciter les candidats à proposer des variantes intégrant notamment une végétalisation de la plateforme.

5.2 Une incitation via les contrats avec les opérateurs

Les contrats passés par Île-de-France Mobilités avec la RATP et avec SNCF Mobilités pour l'exploitation du réseau de transports sur la période 2016-2020 (resp. 2016-2019) intègrent des clauses sociales :

- préservation des conditions de travail et de la qualité du dialogue social,
- lutte contre le dumping social,
- lutte contre les discriminations (égalité hommes/femmes, insertion professionnelle des jeunes, des seniors et des personnes handicapées),

- engagement en faveur de l'insertion professionnelle.

En 2016 près de 360 000 heures d'insertion ont ainsi été réalisées grâce aux achats de la RATP, bénéficiant à 643 personnes.

Les contrats intègrent également des clauses environnementales :

- politique d'amélioration de la qualité de l'air, notamment dans les espaces souterrains ;
- réduction des nuisances sonores (acoustique, vibrations, points noirs de bruit) ;
- vigilance sur la question des champs électromagnétiques (liés notamment au déploiement de la 3G/4G dans les réseaux).