

**RECUEIL DES  
ACTES ADMINISTRATIFS  
D'ÎLE-DE-FRANCE  
MOBILITÉS**

**N° 159-1**

**Conseil du 12/11/24**

**Date de publication : lundi 25 novembre 2024**

## INFORMATIONS

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

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

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

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

## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                                                                     | <b>Page<br/>s</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>Instances, Fonctionnement</b>                                                                                                                                                                    |                   |
| Délibération n° 20241112-145 : Modification du règlement intérieur du Conseil                                                                                                                       | 9                 |
| Délibération n° 20241112-146 : Election au sein des commissions techniques                                                                                                                          | 11                |
| Délibération n° 20241112-147 : Election des membres de la commission d'appel d'offres                                                                                                               | 14                |
| Délibération n° 20241112-148 : Election des membres de la commission de délégation de service public                                                                                                | 16                |
| Délibération n° 20241112-149 : Désignation des représentants d'Île-de-France Mobilités au sein du groupement des autorités responsables de transports (GART)                                        | 18                |
| Délibération n° 20241112-150 : Comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié institué au sein de la société nationale SNCF                                                       | 20                |
| Délibération n° 20241112-151 : Comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares institué au sein de la société SNCF Réseau                                               | 22                |
| Délibération n° 20241112-152 : Mise à jour du tableau des effectifs                                                                                                                                 | 24                |
| Délibération n° 20241112-153 : Ouverture de postes susceptibles d'être pourvus par des contractuels                                                                                                 | 31                |
| Délibération n° 20241112-154 : Composition du Comité social territorial (CST) et de la Formation spécialisée en santé, sécurité et conditions de travail (F3SCT) - membres titulaires et suppléants | 33                |
| <b>Budget, Tarification</b>                                                                                                                                                                         |                   |
| Délibération n° 20241112-155 : Débat d'orientation budgétaire 2025                                                                                                                                  | 36                |
| Délibération n° 20241112-156 : Révolution de la billettique pour les tickets                                                                                                                        | 37                |
| Délibération n° 20241112-157 : Convention chèque mobilité avec la Région Île-de-France pour les millésimes 2025-2026                                                                                | 42                |
| <b>Contrats, Conventions</b>                                                                                                                                                                        |                   |
| Délibération n° 20241112-158 : Avenant n° 11 au Contrat RATP                                                                                                                                        | 44                |
| Délibération n° 20241112-159 : Approbations de conventions partenariales                                                                                                                            | 45                |
| Délibération n° 20241112-160 : Ville de Rueil-Malmaison                                                                                                                                             | 47                |
| Délibération n° 20241112-161 : Grand Paris Seine Ouest                                                                                                                                              | 49                |
| Délibération n° 20241112-162 : Grand Orly Seine Bièvre                                                                                                                                              | 51                |
| Délibération n° 20241112-163 : Ville de Nanterre                                                                                                                                                    | 53                |
| Délibération n° 20241112-164 : Ville de Suresnes                                                                                                                                                    | 55                |
| Délibération n° 20241112-165 : Ville de Puteaux                                                                                                                                                     | 57                |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Délégations de service public</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                |    |
| Délibération n° 20241112-166 : Choix du mode de gestion de la ligne N                                                                                                                                                                                                                                                               | 59 |
| Délibération n° 20241112-167 : Choix du mode de gestion Concession de service public Exploitation des lignes de bus desservant la communauté d'agglomération de Plaine Vallée - Forêt de Montmorency (Lot n°5)                                                                                                                      | 61 |
| Délibération n° 20241112-168 : Choix du mode de gestion Concession de service public Exploitation des lignes de bus desservant la communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie et la communauté de communes des Deux Morins - lot n°12                                                                                       | 63 |
| Délibération n° 20241112-169 : Choix du mode de gestion : Concession de service public relative à l'exploitation de lignes de bus desservant le territoire des Communauté de Communes de la Bassée Montois, Communauté de Communes du Provinois, et l'est de la Communauté de Communes de la Brie et Seine Nangissienne (lot n° 14) | 65 |
| Délibération n° 20241112-170 : Concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'Est de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est et la Communauté d'Agglomération Vallée de la Marne - DSP n°9                                                                                        | 67 |
| Délibération n° 20241112-171 : Concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus du secteur Boucle Nord de Seine - DSP n°42                                                                                                                                                                                        | 69 |
| Délibération n° 20241112-172 : Concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant les bords de Marne - DSP n°45                                                                                                                                                                                          | 71 |
| Délibération n° 20241112-173 : Avenant n°1 au Contrat de service public relatif à l'exploitation de la ligne 15 sud                                                                                                                                                                                                                 | 73 |
| Délibération n° 20241112-174 : Avenant n°2 au Contrat de service public relatif à l'exploitation des lignes 16 et 17                                                                                                                                                                                                                | 75 |
| <b>Offre de transport</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |    |
| Délibération n° 20241112-175 : Avenant n°2 à la convention de délégation de compétence des circuits spéciaux scolaires dans le département de l'Essonne exécutée en régie par la commune de Sermaise                                                                                                                                | 77 |
| <b>Qualité de service et billettique</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                            |    |
| Délibération n° 20241112-176 : Création du Conseil stratégique de sûreté dans les transports en commun franciliens                                                                                                                                                                                                                  | 79 |
| Délibération n° 20241112-177 : Résilience et cybersécurité des SI, compléments lots 6, 8, 9, 11 et nouveau lot 12                                                                                                                                                                                                                   | 81 |
| Délibération n° 20241112-178 : Renouvellement de douze ascenseurs en gares de Val d'Argenteuil, Grigny Centre, Conflans Fin d'Oise, Emerainville et Tournan                                                                                                                                                                         | 83 |
| Délibération n° 20241112-179 : Renouvellement de quatre escaliers mécaniques en gares de la Plaine Stade de France, Versailles Chantiers et Ozoir-la-Ferrière                                                                                                                                                                       | 85 |
| Délibération n° 20241112-180 : Régularisation de subventions                                                                                                                                                                                                                                                                        | 87 |
| <b>Investissements sur les matériels roulants et dans les gares</b>                                                                                                                                                                                                                                                                 |    |
| Délibération n° 20241112-181 : Convention de financement pour la commande complémentaire de MP14 et d'équipements embarqués à destination des lignes 4, 11 et 14                                                                                                                                                                    | 89 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Délibération n° 20241112-182 : Modification sécuritaire des phares des trains des RER A et B (spécificité technique d'interopérabilité OPE) - Convention de financement RATP                                                                                                                                                                                                                  | 91  |
| Délibération n° 20241112-183 : Renouvellement du matériel roulant RER C - Expression fonctionnelle du besoin Z2N NG et Convention de financement n°1 des études d'avant-projet de l'adaptation des infrastructures au futur matériel roulant                                                                                                                                                  | 93  |
| Délibération n° 20241112-184 : Etudes d'avant-projet d'adaptation des infrastructures de la ligne P au futur matériel roulant - Convention de financement                                                                                                                                                                                                                                     | 95  |
| Délibération n° 20241112-185 : Centre de commandement unifié pour les RER B et D - Acquisition foncière - Convention de financement                                                                                                                                                                                                                                                           | 97  |
| Délibération n° 20241112-186 : Ligne L - Indépendance électrique de l'atelier de maintenance de Levallois - Convention de financement relative à l'acquisition des fournitures et aux premiers travaux                                                                                                                                                                                        | 99  |
| Délibération n° 20241112-187 : Ligne P - Convention étude d'avant-projet électrification et travaux de régénération axe La Ferté Milon                                                                                                                                                                                                                                                        | 101 |
| Délibération n° 20241112-188 : Convention de financement n°5 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D - part sol                                                                                                                                                                              | 103 |
| Délibération n° 20241112-189 : Convention de financement relative aux besoins complémentaires de la phase travaux n°1 du projet Bipôle Gare de l'Est - Gare du Nord                                                                                                                                                                                                                           | 105 |
| Délibération n° 20241112-190 : Modernisation des gares d'Île-de-France Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE et aux premiers travaux du projet SNCF de désaturation de la gare de Sartrouville                                                                                                                                                                 | 107 |
| Délibération n° 20241112-191 : Modernisation des gares d'Île-de-France - Gare de Villeneuve-Saint-Georges - Avenant n°1 à la convention de financement relative à l'engagement des études projet et premiers travaux de restructuration du bâtiment voyageurs (phase 1) - Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études d'avant-projet de modernisation de la gare (phase 2) | 109 |
| Délibération n° 20241112-192 : Pôle de Rosny-Bois-Perrier - Convention de financement relative aux travaux de restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier                                                                                                                                                                                                                            | 111 |
| Délibération n° 20241112-193 : Pôle d'échanges multimodal Le Bourget-Drancy - Convention de financement relative aux études complémentaires au schéma de principe                                                                                                                                                                                                                             | 114 |
| Délibération n° 20241112-194 : AVP modificatif                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 116 |
| Délibération n° 20241112-195 : Convention de financement REA 3 relative aux travaux                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 118 |
| Délibération n° 20241112-196 : Convention de financement des surcoûts des projets SDLB Massy verin en fosse (VEF) et SDLB Massy poste de redressement (PRA)                                                                                                                                                                                                                                   | 120 |
| Délibération n° 20241112-197 : Etudes d'avant-projet pour la suppression du PN23 (Brétigny) dans le cadre de la modernisation ferroviaire du Val d'Orge                                                                                                                                                                                                                                       | 122 |

## Projets d'infrastructures

|                                                                                                                                                                                                                                      |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Délibération n° 20241112-198 : Avis sur l'AVP de la ligne 15 Est-lot 1 (Champigny Centre - Bobigny Pablo Picasso) sous maîtrise d'ouvrage de la Société des grands projets                                                           | 124 |
| Délibération n° 20241112-199 : Interconnexions ferroviaires de la ligne 18 (Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers)                                                                                                                  | 126 |
| Avis sur l'avant-projet SNCF de l'interconnexion RER C - Transilien N et U - M18 en gare de Versailles Chantiers et convention de financement relative aux études projets et à la passation des marchés des travaux (phases DCE-ACT) |     |

|                                                                                                                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Délibération n° 20241112-200 : Convention de financement relative à la réalisation de l'opération REA 1 et acquisitions foncières                                                | 130 |
| Délibération n° 20241112-201 : Protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet                                                                                | 132 |
| Délibération n° 20241112-202 : Cinquième convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires du Tram 12 Express entre Massy et Evry-Courcouronnes | 134 |
| Délibération n° 20241112-203 : T Zen 4 - Première convention de financements complémentaires - Centre Hospitalier Sud Francilien                                                 | 136 |
| Délibération n° 20241112-204 : Bus Bords de Marne - Convention de financement relative aux études d'avant-Projet et premières acquisitions foncières                             | 138 |

## Marchés

|                                                                                                                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Délibération n° 20241112-205 : Convention de groupement de commandes pour l'acquisition des "automates franciliens"                                                                                          | 140 |
| Délibération n° 20241112-206 : Marché n°2024-047 d'assistance à maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités pour la définition et la mise en œuvre de mesures compensatoires                                | 142 |
| Délibération n° 20241112-207 : Marché public de travaux n°2022-065 de plateforme tramway, voie Ferrée et ligne Aérienne de Contact du prolongement de la ligne de tramway T7, d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge | 144 |
| Délibération n° 20241112-208 : Avenant n°4 au marché n°2019-015 Maîtrise d'œuvre Ligne du Tram 13 express entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER (phase 2)                                              | 146 |
| Délibération n° 20241112-209 : Avenant n°2 au marché n°2022-053 de gestion transitoire de la gare d'Orly                                                                                                     | 148 |
| Délibération n° 20241112-210 : Câble 1 - Avenant n°4 au marché 2019-40                                                                                                                                       | 150 |
| Délibération n° 20241112-211 : Tram 13 Express - Phase 2 Saint-Germain GC et Achères-Ville RER - Avenant n°4 au marché n°2018-042                                                                            | 152 |
| Délibération n° 20241112-212 : Tram 7 - Prolongement entre Athis-Mons et Juvisy - Avenant n°6 au marché n°2012-098                                                                                           | 154 |

## Hors classement

|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Délibération n° 20241112-224 : 001_A_Navigo Liberté pour tous                    | 156 |
| Délibération n° 20241112-225 : 002_A_plafonnement Navigo Liberté                 | 157 |
| Délibération n° 20241112-226 : 003_A_support Navigo Easy                         | 159 |
| Délibération n° 20241112-227 : 004_V_RER C - Communication à BFM                 | 160 |
| Délibération n° 20241112-274 : 005_V_RER C - Trains YETI                         | 161 |
| Délibération n° 20241112-266 : 006_A_IA remplacer humains                        | 163 |
| Délibération n° 20241112-229 : 007_A_accessibilité gare Villeneuve-Saint-Georges | 165 |
| Délibération n° 20241112-230 : 008_A_accessibilité gare Sartrouville             | 167 |
| Délibération n° 20241112-267 : 009_A_Gouvernance IA                              | 169 |
| Délibération n° 20241112-231 : 010_A_Régie_Bus (Lot14)                           | 171 |
| Délibération n° 20241112-232 : 011_A_Régie_Bus (Lot12)                           | 173 |
| Délibération n° 20241112-233 : 012_A_Régie_Bus (Lot5)                            | 175 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Délibération n° 20241112-234 : 013_A_Régie_LigneN                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 177 |
| Délibération n° 20241112-235 : 014_A_Conseil_Sécurité_Opposition                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 178 |
| Délibération n° 20241112-236 : 015_A_Billetique_PassRegional                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 180 |
| Délibération n° 20241112-268 : 016_A_Billetique_ReportModal                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 181 |
| Délibération n° 20241112-265 : 017_V_Intégration_Syndicats                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 182 |
| Délibération n° 20241112-238 : 018_A_Correspondance tram bus                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 183 |
| Délibération n° 20241112-239 : 019_A_Intermodalité et pass groupe                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 185 |
| Délibération n° 20241112-240 : 020_V_Logements RATP                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 187 |
| Délibération n° 20241112-275 : 021_A_Régie ligne N                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 188 |
| Délibération n° 20241112-241 : 022_A_Régie DSP 9                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 189 |
| Délibération n° 20241112-242 : 023_A_Régie DSP 42                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 190 |
| Délibération n° 20241112-243 : 024_A_Régie DSP 45                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 191 |
| Délibération n° 20241112-269 : 025_A_DCE RER C en CPI                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 193 |
| Délibération n° 20241112-245 : 026_A_DCE RERC critère                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 194 |
| Délibération n° 20241112-246 : 027_A_Hausse VM                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 196 |
| Délibération n° 20241112-247 : 028_V_Hausse VM zone premium                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 198 |
| Délibération n° 20241112-248 : 029_V_RER A trains longs soir                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 199 |
| Délibération n° 20241112-249 : 030_V_financement Services express régionaux métropolitains                                                                                                                                                                                                                                                           | 200 |
| Délibération n° 20241112-250 : 031_A_ecotaxe poids lourds                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 201 |
| Délibération n° 20241112-251 : 032_A_gel tarifs                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 203 |
| Délibération n° 20241112-252 : 033_V_sécurité                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 205 |
| Délibération n° 20241112-253 : 034_A_MES TZEN 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 207 |
| Délibération n° 20241112-270 : 035_V_présence gares                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 209 |
| Délibération n° 20241112-276 : 036_A_régie DSP 9                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 212 |
| Délibération n° 20241112-277 : 037_A_régie DSP 42                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 214 |
| Délibération n° 20241112-278 : 038_A_régie DSP 45                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 216 |
| Délibération n° 20241112-271 : 039_V_aménagement ligne P                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 218 |
| Délibération n° 20241112-256 : 040_A_CCU Denfert                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 220 |
| Délibération n° 20241112-257 : 041_A_TarifJeuneAeroports                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 222 |
| Délibération n° 20241112-258 : 042_A_TarifJeuneNavigoJour                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 224 |
| Délibération n° 20241112-259 : 043_A_TarifRéduitJeune                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 226 |
| Délibération n° 20241112-272 : 044_A_BilanOptile_CET                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 228 |
| Délibération n° 20241112-261 : 045_A_CarnetTickets                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 229 |
| Délibération n° 20241112-262 : 046_A_Ligne 15 Est_soutien collectivités                                                                                                                                                                                                                                                                              | 231 |
| Délibération n° 20241112-264 : 047_A_Ligne 15 Est_tenue chantiers                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 232 |
| Délibération n° 20241112-273 : 048_A_Gratuité groupe enfant                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 233 |
| Délibération n° 20241112-213 : Décisions pouvant être prises par délégation par le directeur général après avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures conformément à la délibération n°20240206-003 : Opérations individualisées dont la subvention d'Île-de-France Mobilités est comprise entre 200 000 et 2 000 000 € H | 235 |

Délibération n° 20241112-214 : Pour information : A titre de compte rendu, opérations individualisées faisant l'objet d'attribution de subventions d'investissement inférieures à 200 000 € HT dans le cadre de la délégation d'attribution du Conseil au directeur général

---

237



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-145**

### **INSTALLATION DE QUATRE ADMINISTRATEURS - MODIFICATION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET ÉLECTION AU SEIN DE DIVERSES INSTANCES**

#### **MODIFICATION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU CONSEIL**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n° 20220210-001 du 10 février 2022 portant modification du règlement intérieur du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20241112-145 à 20241112-149 ;

**CONSIDÉRANT** la désignation d'un représentant des employeurs par la présidente du conseil d'administration ;

**CONSIDÉRANT** qu'il convient de permettre au représentant des employeurs de siéger au sein des commissions techniques ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** adopte la nouvelle rédaction de l'article 5 du règlement intérieur du conseil d'Île-de-France Mobilités :

Le paragraphe suivant :

*« Chaque commission technique est composée de 9 membres ainsi répartis :*

- *5 conseillers choisis parmi les représentants du conseil régional d'Île-de-France,*
- *2 conseillers choisis parmi les représentants du conseil de Paris,*

- 1 conseiller choisi parmi les représentants des départements de la petite couronne d'Île-de-France (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne),
- 1 conseiller choisi parmi les représentants des départements de la grande couronne d'Île-de-France (Essonne, Seine-et-Marne, Val-d'Oise et Yvelines),

sans préjudice de l'élection éventuelle du représentant de la chambre de commerce et d'industrie d'Île-de-France et/ou du représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale et/ou du représentant des associations des usagers des transports. »

est intégralement remplacé par :

« Chaque commission technique est composée de 9 membres ainsi répartis :

- 5 conseillers choisis parmi les représentants du conseil régional d'Île-de-France,
- 2 conseillers choisis parmi les représentants du conseil de Paris,
- 1 conseiller choisi parmi les représentants des départements de la petite couronne d'Île-de-France (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne),
- 1 conseiller choisi parmi les représentants des départements de la grande couronne d'Île-de-France (Essonne, Seine-et-Marne, Val-d'Oise et Yvelines),

sans préjudice de l'élection éventuelle du représentant de la chambre de commerce et d'industrie d'Île-de-France et/ou du représentant des présidents des établissements publics de coopération intercommunale et/ou du représentant des associations des usagers des transports et/ou du représentant des employeurs. »

**ARTICLE 2 :** adopte la version consolidée du règlement intérieur du conseil d'Île-de-France Mobilités, qui figure en annexe de la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-146**

### **INSTALLATION DE QUATRE ADMINISTRATEURS - MODIFICATION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET ÉLECTION AU SEIN DE DIVERSES INSTANCES**

### **ELECTION AU SEIN DES COMMISSIONS TECHNIQUES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la décision n° 20240199 du 7 juin 2024 de la présidente du conseil d'administration portant désignation du représentant des employeurs au Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération n° CR 2024-039 du 26 septembre 2024 du conseil régional d'Île-de-France portant désignation de ses 17 représentants au Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération n° SP-2024-1-046 du 30 septembre 2024 du conseil départemental de l'Essonne portant désignation de son représentant au Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération n° 20240206-001 du 6 février 2024 Conseil d'Île-de-France Mobilités portant élection des membres de la commission économique et tarifaire ;
- VU** la délibération n° 20221207-208 du 7 décembre 2022 du Conseil d'Île-de-France Mobilités portant élection des membres de la commission de l'offre de transport et de la commission qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers ;
- VU** le règlement intérieur du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20241112-145 à 20241112-149 ;

**CONSIDÉRANT** la désignation du représentant des employeurs ;

**CONSIDÉRANT** les désignations de Xavier MELKI, de Jean-Louis DURAND, de Jean-Philippe LUCE et de Sophie RIGAULT au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : Jean-Louis DURAND et Daniel WEIZMANN sont élus membres de la commission économique et tarifaire ;

Ainsi, la commission économique et tarifaire se compose de :

|                                                     |                                                        |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Représentant le conseil régional d'Île-de-France    | Grégoire DE LASTEYRIE                                  |
|                                                     | Florence de PAMPELONNE                                 |
|                                                     | Jean-Louis DURAND                                      |
|                                                     | Fabien GUILLAUD-BATAILLE                               |
|                                                     | Isabelle BERESSI                                       |
| Représentant le conseil de Paris                    | David BELLARD                                          |
|                                                     | Jack-Yves BOHBOT                                       |
| Représentant les départements de la petite couronne | Corentin DUPREY                                        |
| Représentant les départements de la grande couronne | Patrick STEFANINI<br><i>président de la commission</i> |
| Représentant des employeurs                         | Daniel WEIZMANN                                        |

**ARTICLE 2** : Xavier MELKI et Sophie RIGAULT sont élus membres de la commission de l'offre de transport ;

Ainsi, la commission de l'offre de transport se compose de :

|                                                     |                                                        |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Représentant le conseil régional d'Île-de-France    | Romain MARIA                                           |
|                                                     | Florence de PAMPELONNE                                 |
|                                                     | Xavier MELKI                                           |
|                                                     | Jean-Baptiste PEGEON                                   |
|                                                     | Philippe JURAYER                                       |
| Représentant le conseil de Paris                    | Rémi FERAUD                                            |
|                                                     | Christophe NAJDOVSKI                                   |
| Représentant les départements de la petite couronne | Olivier CAPITANIO<br><i>président de la commission</i> |
| Représentant les départements de la grande couronne | Sophie RIGAULT                                         |

**ARTICLE 3** : Jean-Philippe LUCE est élu membre de la commission qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers ;

Ainsi, la commission qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers se compose de :

|                                                  |                                                       |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Représentant le conseil régional d'Île-de-France | Delphine BURKLI<br><i>présidente de la commission</i> |
|                                                  | Pierre DENIZIOT                                       |
|                                                  | Jean-Philippe LUCE                                    |
|                                                  | Pierre-Jean BATY                                      |
|                                                  | François PARADOL                                      |

|                                                     |                      |
|-----------------------------------------------------|----------------------|
| Représentant le conseil de Paris                    | Jacques BAUDRIER     |
|                                                     | Christophe NAJDOVSKI |
| Représentant les départements de la petite couronne | Eric BERDOATI        |
| Représentant les départements de la grande couronne | Philippe ROULEAU     |

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-147**

### **INSTALLATION DE QUATRE ADMINISTRATEURS - MODIFICATION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET ÉLECTION AU SEIN DE DIVERSES INSTANCES**

### **ELECTION DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'APPEL D'OFFRES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-5, L.1414-1 à L.1414-4, D.1411-3 et D.1411-4 ;
- VU** le code de la commande publique et notamment son article R.2162-24 ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°20231012-155 du 12 octobre 2023 portant élection des membres de la commission d'appel d'offres ;
- VU** le règlement intérieur du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20241112-145 à 20241112-149 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : élit pour siéger à la commission d'appel d'offres :

- Membres titulaires :
  - Delphine BURKLI
  - Pierre DENIZIOT
  - Romain MARIA
  - Bernard GOBITZ
  - Isabelle BERESSI
- Membres suppléants :
  - Florence de PAMPELONNE
  - Jean-Louis DURAND

- Marianne DURANTON
- David BELLIARD
- Jean-Baptiste PEGEON

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-148**

### **INSTALLATION DE QUATRE ADMINISTRATEURS - MODIFICATION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET ÉLECTION AU SEIN DE DIVERSES INSTANCES**

### **ELECTION DES MEMBRES DE LA COMMISSION DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-5, D.1411-3 à D.1411-5 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20231012-156 du 12 octobre 2023 portant élection des membres de la commission de délégation de service public ;
- VU** le règlement intérieur du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20241112-145 à 20241112-149 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : élit pour siéger à la commission de délégation de service public :

- Membres titulaires :
  - Delphine BURKLI
  - Pierre DENIZIOT
  - Romain MARIA
  - Bernard GOBITZ
  - Isabelle BERESSI
- Membres suppléants :
  - Florence de PAMPELONNE
  - Jean-Louis DURAND
  - Marianne DURANTON

- David BELLIARD
- Jean-Baptiste PEGEON

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-149**

### **INSTALLATION DE QUATRE ADMINISTRATEURS - MODIFICATION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR ET ÉLECTION AU SEIN DE DIVERSES INSTANCES**

### **DÉSIGNATION DES REPRÉSENTANTS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS AU SEIN DU GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORTS (GART)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n°2008/764 du 2 octobre 2008 portant adhésion du STIF au GART ;
- VU** les statuts du GART, approuvés par son assemblée générale du 21 janvier 2020 ;
- VU** le règlement intérieur du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20241112-145 à 20241112-149 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : désigne en tant que représentants titulaires d'Île-de-France Mobilités au sein du GART :

- Grégoire de LASTEYRIE,
- Stéphane BEAUDET,
- Jean-Baptiste PEGEON ;

**ARTICLE 2** : désigne en tant que représentants suppléants d'Île-de-France Mobilités au sein du GART :

- Delphine BURKLI,

- Sophie RIGAULT,
- Fabien GUILLAUD-BATAILLE.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-150**

### **DÉSIGNATION DU REPRÉSENTANT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS AUX COMITÉS CONSULTATIFS DES PARTIES PRENANTES DE LA SNCF ET DE SNCF RÉSEAU**

### **COMITÉ CONSULTATIF DES PARTIES PRENANTES DU GROUPE PUBLIC UNIFIÉ INSTITUÉ AU SEIN DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE SNCF**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le décret n° 2019-1384 du 17 décembre 2019 relatif au comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié institué au sein de la société nationale SNCF ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°20210720-205 du 20 juillet 2021 portant désignation de son représentant au comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié institué au sein de la société nationale SNCF ;
- VU** le règlement intérieur du conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20241112-150 à 20241112-151 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** désigne Grégoire de LASTEYRIE pour représenter Île-de-France Mobilités au comité consultatif des parties prenantes du groupe public unifié institué au sein de la société nationale SNCF.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-151**

### **DÉSIGNATION DU REPRÉSENTANT D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS AUX COMITÉS CONSULTATIFS DES PARTIES PRENANTES DE LA SNCF ET DE SNCF RÉSEAU**

### **COMITÉ CONSULTATIF DES PARTIES PRENANTES DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET DES GARES INSTITUÉ AU SEIN DE LA SOCIÉTÉ SNCF RÉSEAU**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le décret n° 2019-1385 du 17 décembre 2019 relatif au comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares institué au sein de la société SNCF Réseau ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°20210720-206 du 20 juillet 2021 portant désignation de son représentant au comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares institué au sein de la société SNCF Réseau ;
- VU** le règlement intérieur du conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20241112-150 à 20241112-151 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** désigne Stéphane BEAUDET pour représenter Île-de-France Mobilités au comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares institué au sein de la société SNCF Réseau.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-152**

### RESSOURCES HUMAINES

### MISE À JOUR DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général de la fonction publique et notamment ses articles L.313-1 et L.332-8 ;
- VU** la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique et notamment son article 44 ;
- VU** la loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et notamment son article 2 ;
- VU** l'avis des comités sociaux territoriaux du 21 juin 2023, du 20 mars 2024 et du 23 octobre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-152 à 20241112-154 ;

**CONSIDÉRANT** que les besoins du service nécessitent la création d'emplois permanents ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** au titre des emplois permanents :

- il est transformé 4 postes de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial en 4 postes de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial principal de 2<sup>ème</sup> classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial principal de 1<sup>ère</sup> classe ;
- il est transformé 3 postes de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial principal de 2<sup>ème</sup> classe en 3 postes de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial principal de 1<sup>ère</sup> classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial principal de 1<sup>ère</sup> classe en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial principal de 2<sup>ème</sup> classe ;

- il est transformé 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint technique territorial en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint technique territorial principal de 2<sup>ème</sup> classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial ;
- il est transformé 4 postes de catégorie B du grade de rédacteur en 4 postes de catégorie B du grade de rédacteur principal de 2<sup>ème</sup> classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur principal de 1<sup>ère</sup> classe en 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur ;
- il est transformé 10 postes de catégorie A du grade d'attaché en 10 postes de catégorie A du grade d'attaché principal ;
- il est transformé 3 postes de catégorie A du grade d'attaché en 3 postes de catégorie A du grade d'ingénieur ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché hors classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché en 1 poste de catégorie A du grade d'administrateur ;
- il est transformé 2 postes de catégorie A du grade d'attaché principal en 2 postes de catégorie A du grade d'attaché ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché hors classe en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché ;
- il est transformé 4 postes de catégorie A du grade d'ingénieur en 4 postes de catégorie A du grade d'ingénieur principal ;
- il est transformé 7 postes de catégorie A du grade d'ingénieur en 7 postes de catégorie A du grade d'attaché ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur hors classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal en 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef hors classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'administrateur hors classe en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché.

**ARTICLE 2** : au titre des emplois permanents :

Les postes ci-dessous pourront être pourvus par le recrutement d'un agent contractuel en cas de recrutement infructueux de fonctionnaire dans les conditions fixées aux articles L. 332-8 2°, L. 332-12 et L. 332-14 du Code général de la fonction publique :

- il est créé 7 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;

- Un poste Chef de projet systèmes transverses au sein de la Direction du numérique. Les missions principales du poste s'articuleront autour de la gestion des projets SI du backoffice IDFM, notamment le Système d'Information des données voyageurs, la spécification et la coordination des projets avec les directions métier, la supervision de la réalisation avec les prestataires, le suivi des applications, l'animation des relations techniques avec les transporteurs, et la gestion des risques projet.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Un poste Chef de projet data analyst au sein de la Direction du numérique. Les missions principales du poste s'articuleront autour du développement d'analyses statistiques et d'algorithmes prédictifs à partir de jeux de données historiques, de la mise en place de solutions de machine learning et d'intelligence artificielle pour renforcer le potentiel analytique, et du croisement de données de domaines variés.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Un poste Chef de projet réversibilité SI bus 2025 au sein de la Direction du numérique. Les missions principales du poste s'articuleront autour de la coordination des sujets cyber liés à l'exploitation des lignes de bus, à l'appui de la transition opérationnelle cyber pour la transition d'exploitation par les nouveaux opérateurs de transport.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Un poste de Chargé de projet contrat T12 / T13 au sein de la Direction ferroviaire. Les missions principales du poste s'articuleront autour du pilotage de la phase pré-exploitation puis de l'exploitation des contrats et de la gestion contractuelle avec les opérateurs de transport.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Deux postes de Chargé de projet acquisitions et gestion du patrimoine au sein de la Direction des infrastructures.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Un poste de Chargé de projet conception, aménagement et exploitation des maisons du vélo au sein de la Direction offre de services et marketing. Les missions principales du poste s'articuleront autour de la recherche de locaux pour la création des maisons du vélo, du suivi du contrat véligo location et de l'appui aux collectivités dans le cadre du dispositif de financement des maisons du vélo.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

-il est créé 7 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial ;

- Un poste de Chargé de projet événementiel au sein du Cabinet. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'organisation d'événements tels que

inaugurations, visites de terrain et séminaires, avec la coordination logistique, le respect du protocole, la préparation de dossiers pour les représentants de l'établissement, et l'animation d'un réseau de contacts dédiés.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des attachés territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Un poste de Chargé de projet commerces et services au sein de la Direction offre de services et marketing. Les missions principales du poste s'articuleront autour du développement du concept des points multi-services, du pilotage du programme Gares de Demain et de la valorisation des espaces en gares.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des attachés territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Un poste de Chargé de mission stratégie au sein de la Direction stratégie territoires et voyageurs. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'instruction de projets stratégiques avec les différentes instances institutionnelles et les différents régulateurs.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des attachés territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Deux postes de Coordinateur territorial de la sûreté au sein de la Direction sûreté. Les missions principales du poste s'articuleront autour de la politique de sûreté des opérateurs et de la coordination des agents de sécurité déployés sur le réseau francilien.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des attachés territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

- Deux postes de Chargé de projet offre bus au sein de la Direction mobilités de surface. Les missions principales du poste s'articuleront autour du pilotage et de la gouvernance des contrats.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 6 ou 7.

La rémunération sera calculée par référence à la grille indiciaire du cadre d'emplois des attachés territoriaux.

La rémunération sera déterminée en prenant compte notamment les fonctions occupées, et la qualification détenue par l'agent ainsi que de son expérience.

### **ARTICLE 3 : au titre des emplois non-permanents :**

-Il est créé 1 contrat de projet de catégorie A d'une durée de 3 ans.

- Chargé de projet « négociations sociales » CESCO.

Le projet étant en lien avec le futur Centre de supervision et de coordination opérationnelles, les missions principales du poste s'articuleront autour de la négociation et de la formalisation d'un accord de substitution, puis d'un accord d'établissement et de la préparation et la mise en place d'un Comité Social Unique (CSU).

**ARTICLE 4** : modifie le tableau des emplois conformément à l'annexe de la présente délibération ;

**ARTICLE 5** : précise que les crédits nécessaires à la rémunération et aux charges des agents recrutés en application de la présente délibération sont inscrits au budget ;

**ARTICLE 6** : l'intérêt du service l'exigeant et pour tenir compte de la nature particulière de la mission, autorise les remboursements aux frais réels des dépenses engagées, liées aux frais de transport, de repas et de logement, sur présentation des justificatifs adéquats, pour les agents missionnés aux sommets internationaux de l'UITP ainsi qu'aux AG de l'EMTA.

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

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



Valérie PECRESSE

## ANNEXE A LA DELIBERATION

| Catégorie                                                                                                                                                                                     | Avantages en nature                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Cadre d'emploi et grade                                                                | Effectifs budgétaires | Effectifs pourvus |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------|
| <b>Emplois fonctionnels</b><br>(emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- véhicule de fonction*,</li> <li>- téléphonie mobile et tablette, - participation aux frais de déjeuner,</li> <li>- déplacements domicile-travail,</li> <li>- action sociale**.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Directeur général</b>                                                               | <b>1</b>              | <b>1</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Directeur général adjoint</b>                                                       | <b>2</b>              | <b>2</b>          |
| <b>Agent comptable</b>                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- téléphonie mobile et tablette, - participation aux frais de déjeuner,</li> <li>- déplacements domicile-travail,</li> <li>- action sociale**.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Nommé par arrêté du ministre du budget</b>                                          | <b>1</b>              | <b>1</b>          |
| <b>Contrats de droit privé régis par le code du travail</b>                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Fonctions d'encadrement : centre de supervision et coordination opérationnelles</b> | <b>2</b>              | <b>0</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Chargé de mission centre de supervision et coordination opérationnelles</b>         | <b>1</b>              | <b>0</b>          |
| <b>Catégories A***</b><br>(emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)      | <ul style="list-style-type: none"> <li>-- téléphonie mobile et tablette pour les directeurs,</li> <li>- téléphonie mobile pour les chefs de département et leurs adjoints ainsi que pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner,</li> <li>- déplacements domicile-travail,</li> <li>- action sociale**.</li> </ul> | <b>Cadre supérieur du règlement de gestion</b>                                         | <b>3</b>              | <b>3</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Ingénieur général</b>                                                               | <b>1</b>              | <b>1</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Ingénieur en chef hors classe</b>                                                   | <b>8</b>              | <b>7</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Ingénieur en chef</b>                                                               | <b>6</b>              | <b>6</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Administrateur général</b>                                                          | <b>0</b>              | <b>0</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Administrateur hors classe</b>                                                      | <b>3</b>              | <b>2</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Administrateur</b>                                                                  | <b>3</b>              | <b>3</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Cadre du règlement de gestion</b>                                                   | <b>9</b>              | <b>9</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Ingénieur hors classe</b>                                                           | <b>7</b>              | <b>6</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Ingénieur principal</b>                                                             | <b>77</b>             | <b>65</b>         |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Ingénieur</b>                                                                       | <b>128</b>            | <b>91</b>         |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Attaché hors classe</b>                                                             | <b>4</b>              | <b>3</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Directeur territorial (grade en extinction)</b>                                     | <b>0</b>              | <b>0</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Attaché principal</b>                                                               | <b>64</b>             | <b>50</b>         |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Attaché</b>                                                                         | <b>210</b>            | <b>174</b>        |
| <b>Catégorie B***</b><br>(emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de</li> </ul>                                                                                                                                                                                                           | <b>Agent de maîtrise du règlement de gestion</b>                                       | <b>3</b>              | <b>3</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Technicien principal de 1<sup>re</sup> classe</b>                                   | <b>0</b>              | <b>0</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Technicien principal de 2<sup>e</sup> classe</b>                                    | <b>2</b>              | <b>2</b>          |
|                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Technicien</b>                                                                      | <b>0</b>              | <b>0</b>          |

|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                        |     |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----|-----|
| d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)                                                                                                                                          | déjeuner,<br>- déplacements domicile-travail,<br>- action sociale**.                                                                                                                                                                                                                  | Rédacteur principal de 1 <sup>re</sup> classe          | 9   | 7   |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Rédacteur principal de 2 <sup>e</sup> classe           | 21  | 18  |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Rédacteur                                              | 42  | 37  |
| <b>Catégorie C***</b><br>(emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois) | - téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner,<br>- déplacements domicile-travail,<br>- action sociale**. | Agent d'exécution du règlement de gestion              | 4   | 4   |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Agent de maîtrise principal                            | 1   | 1   |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Agent de maîtrise                                      | 0   | 0   |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Adjoint technique principal 1 <sup>re</sup> classe     | 1   | 1   |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Adjoint technique principal 2 <sup>e</sup> classe      | 1   | 1   |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Adjoint technique                                      | 0   | 0   |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Adjoint administratif principal 1 <sup>re</sup> classe | 30  | 23  |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Adjoint administratif principal 2 <sup>e</sup> classe  | 25  | 22  |
|                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Adjoint administratif                                  | 12  | 11  |
| TOTAL                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                        | 683 | 556 |

\* y compris les dépenses normales de fonctionnement,

\*\* l'action sociale intègre l'ensemble des dispositifs créés par les délibérations n° 2008/468 du 9 juillet 2008 modifiée et n° 2013/553 du 11 décembre 2013, \*\*\* des véhicules de service sont à disposition des agents pour les besoins du service.



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-153**

### RESSOURCES HUMAINES

## OUVERTURE DE POSTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE POURVUS PAR DES CONTRACTUELS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général de la fonction publique et notamment ses articles L.313-1 et L.332-8 ;
- VU** la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique et notamment son article 44 ;
- VU** la loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et notamment son article 2 ;
- VU** l'avis des comités sociaux territoriaux du 21 juin 2023, du 20 mars 2024 et du 23 octobre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-152 à 20241112-154 ;

**CONSIDÉRANT** que les besoins du service nécessitent la création d'emplois permanents ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** à compter du 12 novembre 2024 les emplois suivants sont susceptibles d'être pourvus par un contractuel recruté dans les conditions fixées aux articles L. 332-8 2°, L. 332-12 et L. 332-14 du Code général de la fonction publique :

| Natures des fonctions exercées par le contractuel | Catégorie hiérarchique | Cadre d'emploi correspondant au niveau de rémunération*   |
|---------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Chargé de projet expertise environnementale (713) | A                      | Attachés territoriaux<br>IM 390 / 821<br>Diplôme Niveau 6 |

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-154**

### RESSOURCES HUMAINES

#### **COMPOSITION DU COMITÉ SOCIAL TERRITORIAL (CST) ET DE LA FORMATION SPÉCIALISÉE EN SANTÉ, SÉCURITÉ ET CONDITIONS DE TRAVAIL (F3SCT) - MEMBRES TITULAIRES ET SUPPLÉANTS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, et notamment ses articles 32 et 32-1 ;
- VU** le décret n° 2021-571 du 10 mai 2021 relatif aux comités sociaux territoriaux des collectivités territoriales et de leurs établissements publics ;
- VU** l'avis du comité technique du 14 février 2022 ;
- VU** la délibération n° 20220525-059 du 25 mai 2022 relative à la création et composition du comité social territorial ;
- VU** le procès-verbal des opérations électorales pour l'élection des représentants du personnel au comité social territorial en date du 8 décembre 2022 ;
- VU** le rapport n° 20241112-152 à 20241112-154 ;

**CONSIDÉRANT** qu'aucun membre suppléant des représentants de l'établissement n'a été désigné auparavant pour siéger au sein du Comité Social Territorial et de la Formation Spécialisée d'Île-de-France Mobilités ;

**CONSIDÉRANT** la nomination de Madame Georgeault, nouvelle directrice de la direction des ressources humaines et de la Transformation ;

**CONSIDÉRANT** la démission de deux représentantes du personnel de la Formation Spécialisée en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail ;

**CONSIDÉRANT** les nouvelles désignations des représentantes du personnel par l'UNSA ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : désigne en tant que représentants de l'établissement pour siéger au sein du Comité Social Territorial :

| Titulaires                                | Suppléants                                           |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Monsieur Grégoire de Lasteyrie, Président | Monsieur Stéphane Beudet                             |
| Monsieur Laurent Probst                   | DGA<br>Madame Elodie Hanen<br>Monsieur Pierre Ravier |
| Madame Valerie Georgeault                 | Madame Jimena Nicolet                                |
| Monsieur Emmanuel Grandjean               | Monsieur Guillaume Brassier                          |

**ARTICLE 2** : désigne en tant que représentants de l'établissement pour siéger au sein de la Formation Spécialisée d'Île-de-France Mobilités :

| Titulaires                         | Suppléants                                           |
|------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Monsieur Laurent Probst, President | DGA<br>Madame Elodie Hanen<br>Monsieur Pierre Ravier |
| Madame Valerie Georgeault          | Madame Jimena Nicolet                                |
| Monsieur Emmanuel Grandjean        | Monsieur Eric Bailly                                 |

**ARTICLE 3** : la liste des agents élus en tant que représentants du personnel pour siéger au sein du Comité Social d'Île-de-France Mobilités est composée comme suit :

| Titulaires                     | Suppléants                |
|--------------------------------|---------------------------|
| Madame Aline Starck Titulaire  | Madame Angélique Almeida  |
| Madame Valérie Brynaert-Herpin | Madame Carole Caudron     |
| Monsieur Sébastien Lapraye     | Madame Virginie Jordana   |
| Monsieur Stéphane Roca         | Monsieur Emmanuel Ferrand |

**ARTICLE 4** : la liste des agents désignés par l'organisation syndicale habilité pour siéger au sein de la Formation Spécialisée en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail d'Île-de-France Mobilités est composée comme suit :

| Titulaires                | Suppléants               |
|---------------------------|--------------------------|
| Monsieur Olguerde MEIGNAN | Madame Khadidja SELAHDJA |
| Monsieur Pierre PITOUX    | Monsieur Smain HACHEMI   |
| Monsieur Michaël MARTIAL  | Madame Aline STARCK      |
| Monsieur Loïc BERTON      | Madame Mahtab FATHI      |

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-155**

### **DÉBAT D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE 2025**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code des juridictions financières, dans sa rédaction issue de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), et notamment de son article 107 ;
- VU** la délibération n°2017/433 approuvant le cadre budgétaire et comptable M57 ;
- VU** le rapport n° 20241112-155 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** prend acte que la présentation du rapport d'orientation budgétaire 2025 susvisé a bien donné lieu à un débat ;

**ARTICLE 2 :** prend acte de la communication du rapport sur la situation en matière de développement durable, annexé à la présente délibération.

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

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

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-156**

# RÉVOLUTION DE LA BILLETTIQUE POUR LES TICKETS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n°2019/323 du 9 octobre 2019 relative au programme de modernisation de la billettique ;
- VU** la délibération n°2023/221 du 7 décembre 2023 relative aux évolutions tarifaires ;
- VU** le rapport n° 20241112-156 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, est créé un billet dématérialisé non nominatif chargeable sur support « Navigo Easy » et sur smartphone compatible utilisable en Île-de-France sur l'ensemble du réseau ferré et métro. Le réseau ferré correspond aux lignes de RER ; aux trains ; au funiculaire de Montmartre ; et aux futures lignes du Grand Paris Express, à l'exception des stations aéroportuaires.

Ce billet porte la dénomination « Ticket Métro Train RER ».

Ce billet permet :

- l'entrée depuis la voie publique dans une gare du métro ou du réseau ferré ;
- d'effectuer des trajets sur l'ensemble du métro et du réseau ferré ;
- d'effectuer des correspondances entre la zone contrôlée du métro et les zones contrôlées du réseau ferré sous réserve qu'il n'y ait pas de passage par la voie publique (hors exceptions spécifiquement autorisées) et que ces correspondances se succèdent dans un délai inférieur ou égal à 2h après l'entrée depuis la voie publique ;
- la sortie du réseau vers la voie publique depuis une gare du métro ou du réseau ferré.

Le « Ticket Métro Train RER » sera disponible à la vente à l'unité à plein tarif, à l'unité à tarif réduit.

Il n'est pas autorisé sur les tramways T2 et T4.

**ARTICLE 2** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 est créé un billet dématérialisé non nominatif chargeable sur support « Navigo Easy » et sur smartphone compatible utilisable en Île-de-France sur le réseau dit de « surface » sur l'ensemble des lignes de bus, les Noctiliens, les lignes de tramways, y compris T2 et T4, et le téléphérique.

Ce billet porte la dénomination « Ticket Bus Tram ».

Ce billet permet :

- d'effectuer un trajet dans un seul sens sur une ligne du réseau de surface jusqu'au terminus, l'aller-retour et l'interruption de parcours sur une même ligne ne sont pas autorisées ;
- d'effectuer des correspondances sur le réseau de surface, sous réserve que le délai entre la première et la dernière validation d'entrée soit inférieur ou égal à 1h30 et qu'il n'y ait pas d'interruption de parcours.

Le « Ticket Bus Tram » sera disponible à la vente à l'unité à plein tarif et à l'unité tarif réduit.

**ARTICLE 3** : les tramways T11, T12 et T13, dits Trams-trains sont accessibles avec un « Ticket Bus Tram » à partir d'une date fixée par décision du directeur général. Jusqu'à cette date le « Ticket Métro Train RER » et le « Paris Région <> Aéroports » sont acceptés sur ces tramways.

**ARTICLE 4** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, est créé un billet dématérialisé non nominatif chargeable sur support « Navigo Easy » et sur smartphone compatible permettant d'effectuer des trajets depuis et à destination des stations ferrées aéroportuaires « Aéroport d'Orly », « Aéroport Charles de Gaulle 1 » et « Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV » en empruntant le réseau ferré et le métro sur l'ensemble de l'Île-de-France. Il permet les trajets entre ces stations et l'accès à Orlyval.

Ce billet porte la dénomination « Paris Région <> Aéroports ».

Ce billet permet :

- l'entrée depuis la voie publique dans une gare du métro ou du réseau ferré, y compris stations ferrées aéroportuaires ;
- d'effectuer des trajets sur l'ensemble du métro et du réseau ferré ;
- d'effectuer des correspondances entre la zone contrôlée du métro et les zones contrôlées du réseau ferré, y compris stations ferrées aéroportuaires, sous réserve qu'il n'y ait pas de passage par la voie publique (hors exceptions spécifiquement autorisées) et que ces correspondances se succèdent dans un délai inférieur ou égal à 2h après l'entrée depuis la voie publique ;
- la sortie du réseau vers la voie publique depuis une gare du métro ou du réseau ferré, y compris stations ferrées aéroportuaires.

Le « Paris Région <> Aéroports » sera disponible à la vente à l'unité à plein tarif, à l'unité à tarif réduit. Ce ticket est le seul accepté en entrée et en sortie des stations ferrées aéroportuaires.

Ce ticket sera valable sur Orlybus et Roissybus à partir des dates fixées par décision du directeur général.

**ARTICLE 5** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le produit « Navigo Liberté + » disponible sur support Navigo donne accès à l'ensemble des réseaux d'Île-de-France. Ce produit sera disponible sur smartphone compatible à partir d'une date D1 fixée par décision du directeur général entre le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et le 31 mars 2025.

Ce produit est associé à un contrat dont la souscription est conditionnée par l'enregistrement des coordonnées de l'utilisateur et du payeur, ainsi que d'un moyen de paiement dans une base de données dédiée à la gestion des relations avec les voyageurs. Les déplacements de

l'utilisateur du contrat sont facturés au payeur au cours du mois suivant le mois où lesdits déplacements ont été réalisés.

Tant que le moyen de paiement associé au contrat est identifié comme actif et solvable, ce produit tarifaire permet d'accéder aux lignes de bus ; aux Noctiliens ; aux tramways ; aux tramways T11, T12 et T13 ; au téléphérique ; à Roissybus ; à Orlybus ; aux lignes de métro ; aux lignes du réseau ferré sur l'ensemble des parcours en Île-de-France ; et au funiculaire.

Les déplacements réalisés sont facturés sur la base des trajets réalisés en retenant les définitions et règles suivantes :

- Un « trajet Bus Tram payé *a posteriori* » est un parcours effectué après montée et validation dans le réseau de surface, cette montée étant éventuellement suivie d'une ou plusieurs correspondances sur le réseau de surface, sous réserve que les montées et validations dans les véhicules se succèdent dans un délai inférieur ou égal à 1h30 et qu'il n'y ait ni interruption de parcours, ni insertion d'un trajet effectué sur un autre mode.
- Un « trajet Orlybus payé *a posteriori* » est le parcours effectué après montée et validation dans Orlybus sans changement de véhicule.
- Un « trajet Roissybus payé *a posteriori* » est le parcours effectué après montée et validation dans Roissybus sans changement de véhicule.
- Un « trajet Métro Train RER payé *a posteriori* » est un parcours effectué, après entrée depuis la voie publique dans la zone contrôlée du métro ou du réseau ferré, cette entrée pouvant être suivie, dans un délai inférieur ou égal à 2h, par des correspondances entre deux zones ferrées contrôlées sans passage par la voie publique (hors exceptions spécifiquement autorisées).
- Un « trajet aéroport payé *a posteriori* » est un parcours « trajet Métro Train RER payé *a posteriori* » ayant pour gare d'entrée ou de sortie une des stations ferrées aéroportuaires « Aéroport d'Orly », « Aéroport Charles de Gaulle 1 » et « Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV ».
- Un « trajet Roissy zone de proximité payé *a posteriori* » est un parcours « trajet Métro Train RER payé *a posteriori* » incluant une des stations ferrées aéroportuaires de Roissy et une gare dans l'une des 3 zones de proximité de Roissy.
- Un « trajet Bus Tram payé *a posteriori* » dont le début précède de moins de 1h30 le début d'un « trajet Métro Train RER payé *a posteriori* » est gratuit.
- Un « trajet Bus Tram payé *a posteriori* » dont le début suit de moins de 2h le début d'un « trajet Métro Train RER payé *a posteriori* » est gratuit.

Les règles de fonctionnement et de facturation applicables sont décrites dans les Conditions Générales de Ventes et d'Utilisation.

Les prix des trajets sont fixés comme suit au 1<sup>er</sup> janvier 2025 :

|                                                           |         |
|-----------------------------------------------------------|---------|
| • Trajet bus tram payé a posteriori plein tarif :         | 1,60 €  |
| • Trajet bus tram payé a posteriori tarif réduit :        | 0,80 €  |
| • Trajet métro train RER payé a posteriori plein tarif :  | 1,99 €  |
| • Trajet métro train RER payé a posteriori tarif réduit : | 0,99 €  |
| • Trajet aéroport payé a posteriori plein tarif :         | 13,00 € |
| • Trajet aéroport payé a posteriori tarif réduit :        | 6,50 €  |
| • Trajet Orlybus payé a posteriori :                      | 13,00 € |
| • Trajet Roissybus payé a posteriori :                    | 13,00 € |
| • Trajet Roissy zone A payé a posteriori plein tarif :    | 5,95 €  |
| • Trajet Roissy zone A payé a posteriori tarif réduit :   | 2,97 €  |
| • Trajet Roissy zone B payé a posteriori plein tarif :    | 7,05 €  |

- Trajet Roissy zone B payé a posteriori tarif réduit : 3,52 €
- Trajet Roissy zone C payé a posteriori plein tarif : 9,45 €
- Trajet Roissy zone C payé a posteriori tarif réduit : 4,72 €

La liste des stations incluses dans les 3 zones de proximité de Roissy (A, B et C) est fixée par le directeur général.

**ARTICLE 6** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les tarifs TTC des tickets sur support télébillettique sont fixés comme suit :

- ticket Métro Train RER vendu à l'unité à plein tarif : 2,50 €
- ticket Métro Train RER vendu à l'unité à tarif réduit : 1,25 €
- Paris Région <> Aéroports vendu à l'unité à plein tarif : 13,00 €
- Paris Région <> Aéroports vendu à l'unité à tarif réduit : 6,50 €
- ticket Bus Tram vendu à l'unité à plein tarif : 2,00 €
- ticket Bus Tram vendu à l'unité à tarif réduit : 1,00 €
- ticket Orlybus dématérialisé : 13,00 €
- ticket Roissybus dématérialisé : 13,00 €

Les tarifs TTC des billets sur support magnétique appliqués au métro et aux réseaux ferrés, hors trajet incluant au moins une station aéroportuaire, sont fixés aux tarifs suivants :

- ticket t+ à l'unité à plein tarif : 2,50 €
- billet Origine-Destination vendu à l'unité à plein tarif : 2,50 €
- billet Origine-Destination vendu à l'unité à tarif réduit : 1,25 €

Les tarifs des billets sur support magnétique incluant au moins une station aéroportuaire, sont fixés comme suit :

- billet Origine-Destination aéroport vendu à l'unité à plein tarif : 13,00 €
- billet Origine-Destination aéroport vendu à l'unité à tarif réduit : 6,50 €
- Ticket Orlybus : 13,00 €
- Ticket Roissybus : 13,00 €
- Ticket Orlyval : 13,00 €

La vente de ces billets et tickets magnétiques est maintenue à titre transitoire.

**ARTICLE 7** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le forfait « Navigo Jour 1-5 » est renommé « Navigo Jour » et son tarif est fixé à 12,00 € TTC. Ce forfait donne accès à l'ensemble des réseaux d'Île-de-France à l'exception d'Orlyval, Orlybus, Roissybus et aux stations aéroportuaires ferrées : « Aéroport d'Orly », « Aéroport Charles de Gaulle 1 » et « Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV ».

**ARTICLE 8** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les titres suivants ne seront plus disponibles à la vente :

- Les forfaits Paris Visite 1-3 ;
- Le forfait Navigo Jeunes Week-end ;
- Les forfaits Navigo Jour 1-2, 1-3, 1-4, 2-3, 2-4, 2-5, 3-4, 3-5 et 4-5 ;
- Le ticket T9 ;
- Le ticket t+ dématérialisé.

**ARTICLE 9** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'article 5 de la délibération n°2019/323 du 9 octobre 2019 fixant le principe de tarification « bus longue distance » est abrogé. L'ensemble des lignes de bus sont requalifiées en ligne à tarification ordinaire.

**ARTICLE 10** : à l'article 12 de la délibération n° 20231207-221 du conseil d'administration du 7 décembre 2023, le mot « élémentaires » est remplacé par le terme « primaires ». Cette décision est prise afin de permettre la distribution à titre gratuit de carte Navigo Easy à tous les établissements scolaires, y compris les écoles maternelles.

**ARTICLE 11** : à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le Tarif du Paris Visite adulte 1-5 1J est fixé à 29,90 € TTC. Les enfants entre 4 et 10 ans, non inclus, peuvent bénéficier du tarif réduit pour les forfaits Paris Visite.

**ARTICLE 12** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-157**

### **CONVENTION CHÈQUE MOBILITÉ AVEC LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE POUR LES MILLÉSIMES 2025-2026**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 15 janvier 1998 créant le chèque mobilité ;
- VU** les délibérations du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2006/0777 du 20 septembre 2006, n°2008/0923 du 10 décembre 2008, n°2009/0897 du 7 octobre 2009, n°2012/0194 du 11 juillet 2012, n°2015/232 du 8 juillet 2015, n°2018/263 du 11 juillet 2018, n° 20211011/266 du 11 octobre 2021 ;
- VU** la délibération n°20240206-012 du 6 février 2024 approuvant la convention relative à la délivrance et au financement des chèques mobilité ;
- VU** le rapport n° 20241112-157 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention relative à la délivrance et au financement des chèques mobilité passée avec les transporteurs et la Région Île-de-France. Cette convention annule et remplace la convention approuvée par le Conseil du 6 février 2024 ;

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

**ARTICLE 3 :** donne délégation au directeur général pour rédiger et modifier le guide opératoire prévue à l'article 3 de la convention.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', written in a cursive style.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-158**

### **AVENANT N° 11 AU CONTRAT RATP**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et la RATP signé le 16 juin 2021 ;
- VU** le rapport n° 20241112-158 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°11 au contrat 2021-2024 entre Île-de-France Mobilités et la RATP, et ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°11 et ses annexes, approuvé à l'article 1 et annexé à la présente délibération ;

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

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

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

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-159**

### **APPROBATIONS DE CONVENTIONS PARTENARIALES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** le rapport n° 20241112-159 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : approuve les conventions partenariales et les avenants suivants :

| <i>Nom des Collectivités / entreprises</i>                               | <i>Conventions partenariales (CP) / Avenant à une CP</i> |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <i>Communauté d'agglomération du Pays de Fontainebleau</i>               | <i>Convention</i>                                        |
| <i>Etablissement public territorial (EPT) Grand Paris Sud Est Avenir</i> | <i>Convention</i>                                        |
| <i>Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine</i>                  | <i>Avenant n° 1</i>                                      |

|                                                                |                    |
|----------------------------------------------------------------|--------------------|
| <i>Communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines</i> | <i>Avenant n°1</i> |
|----------------------------------------------------------------|--------------------|

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer lesdites conventions et lesdits avenants passés avec les collectivités locales.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-160**

# **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL VILLE DE RUEIL-MALMAISON**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°10 du conseil municipal de Rueil-Malmaison du 8 février 2018 ;
- VU** la délibération n°2018/535 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 ;
- VU** la délibération n°289 du conseil municipal de Rueil-Malmaison du 19 décembre 2019 approuvant l'avenant n°1 ;
- VU** la délibération n°2019/548 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 12 décembre 2019 approuvant l'avenant n° 1 ;
- VU** le rapport n° 20241112-160 à 20241112-165 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n° 2 à la convention de délégation de compétence, en matière de desserte locale, de type services réguliers locaux, conclue entre Île-de-France Mobilités et la commune de Rueil-Malmaison ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant n°2 approuvé à l'article 1<sup>er</sup> et annexé à la présente délibération.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-161**

# **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL GRAND PARIS SEINE OUEST**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest n°CC2015/06/45 du 24 juin 2015 approuvant la convention de délégation de compétence ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/276 du 8 juillet 2015 portant délégation de compétence à la Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest pour l'organisation de dessertes de niveau local ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 26 octobre 2015 et ses avenants n°1 du 30 août 2016, n°2 du 17 janvier 2017, n°3 du 12 mars 2019, n°4 du 12 janvier 2021, n°5 du 2 décembre 2021 et n°6 du 16 janvier 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-160 à 20241112-165 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n° 7 à la convention de délégation de compétence, en matière de desserte locale, de type services réguliers locaux, conclue entre Île-de-France Mobilités et la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant n° 7 approuvé à l'article 1<sup>er</sup> et annexé à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-162**

### **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL GRAND ORLY SEINE BIÈVRE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2019-06-29 1518 du conseil territorial de Grand Orly Seine Bièvre du 29 juin 2019 ;
- VU** la délibération n°2019/204 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 2 juillet 2019 ;
- VU** le rapport n° 20241112-160 à 20241112-165 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n° 1 à la convention de délégation de compétence, en matière de desserte locale, de type services réguliers locaux, conclue entre Île-de-France Mobilités et l'Etablissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant n° 1 approuvé à l'article 1<sup>er</sup> et annexé à la présente délibération.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-163**

### **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL VILLE DE NANTERRE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°209/2017 du conseil municipal de Nanterre du 19 décembre 2017 ;
- VU** la délibération n°2018/534 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 1<sup>er</sup> janvier 2019 entre la Ville de Nanterre et Île-de-France Mobilités pour l'organisation d'un service régulier local ;
- VU** le rapport n° 20241112-160 à 20241112-165 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n° 1 à la convention de délégation de compétence, en matière de desserte locale, de type service régulier local, conclue entre Île-de-France Mobilités et la commune de Nanterre ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant n°1 approuvé à l'article 1<sup>er</sup> et annexé à la présente délibération.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-164**

### **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL VILLE DE SURESNES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°1912-délib-21 du conseil municipal de Suresnes du 11 décembre 2019
- VU** la délibération n°2019/549 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2019 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 27 janvier 2020 entre la Ville de Suresnes et Île-de-France Mobilités pour l'organisation d'un service régulier local ;
- VU** le rapport n° 20241112-160 à 20241112-165 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n° 1 à la convention de délégation de compétence, en matière de desserte locale, de type service régulier local, conclue entre Île-de-France Mobilités et la commune de Suresnes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant n°1 approuvé à l'article 1<sup>er</sup> et annexé à la présente délibération.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-165**

### **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL VILLE DE PUTEAUX**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2011/0497 du 1<sup>er</sup> juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du conseil municipal de Puteaux n°148 du 30 septembre 2014 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2014/492 du 10 décembre 2014 ;
- VU** la convention de délégation de compétence du 15 octobre 2015 entre la Ville de Puteaux et Île-de-France Mobilités pour l'organisation d'un service régulier local et son avenant n°1 ;
- VU** le rapport n° 20241112-160 à 20241112-165 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n° 2 à la convention de délégation de compétence, en matière de desserte locale, de type service régulier local, conclue entre Île-de-France Mobilités et la commune de Puteaux ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant n°2 approuvé à l'article 1<sup>er</sup> et annexé à la présente délibération.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-166**

### **CHOIX DU MODE DE GESTION DE LA LIGNE N**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;
- VU** le règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;
- VU** la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- VU** le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.1411-1 à L.1411-18 ;
- VU** les dispositions du premier alinéa de l'article L. 3114-1, des articles L. 3114-4 et L. 3114-6 du code de la commande publique ainsi que celles du titre III du livre Ier de sa troisième partie à l'exception des articles L. 3134-1 à L. 3134-3 ;
- VU** l'avis de la Commission consultative des services publics locaux du 5 novembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-166 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le principe d'un contrat de service public sous la forme d'une concession de service public, pour l'exploitation des services de la ligne N et la gestion des gares attenantes dédiées à ce service dans la limite des possibilités réglementaires ;

**ARTICLE 2 :** approuve le principe d'une procédure de passation conforme aux règles prévues par le code des transports et applicables aux contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, renvoyant essentiellement aux dispositions applicables aux concessions et aux délégations de service public ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à prendre tout acte nécessaire au bon déroulement de la procédure en amont du choix de l'opérateur et publier l'avis de concession en vue de recueillir des candidatures ;

**ARTICLE 4** : autorise le directeur général à indemniser les candidats non retenus d'un montant pouvant aller jusqu'à 1 200 000 € dans les termes qui seront fixés par le Règlement de la consultation.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-167**

### **CHOIX DU MODE DE GESTION CONCESSION DE SERVICE PUBLIC EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE PLAINE VALLÉE - FORÊT DE MONTMORENCY (LOT N°5)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 à L.1411-18 et R.1411-1 et suivants ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** l'avis de la commission consultative des services publics locaux du 5 novembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-167 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le principe d'une concession de service public pour l'exploitation de lignes de bus desservant la communauté d'agglomération Plaine Vallée – Forêt de Montmorency (Lot n°5) ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à lancer la procédure de passation et notamment l'avis d'appel public à la concurrence en vue de recueillir des candidatures ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à indemniser les candidats non retenus à hauteur de 100 000 € HT.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-168**

### **CHOIX DU MODE DE GESTION CONCESSION DE SERVICE PUBLIC EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION COULOMMIERS PAYS DE BRIE ET LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES DEUX MORINS - LOT N°12**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 à L.1411-18 et R.1411-1 et suivants ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** l'avis de la commission consultative des services publics locaux du 5 novembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-168 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le principe d'une concession de service public pour l'exploitation de lignes de bus desservant la communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie et la communauté de communes des Deux Morins – lot n°12 ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à lancer la procédure de passation et notamment l'avis d'appel public à la concurrence en vue de recueillir des candidatures ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à indemniser les candidats non retenus à hauteur de 100 000 € HT.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-169**

**CHOIX DU MODE DE GESTION : CONCESSION DE SERVICE  
PUBLIC RELATIVE À L'EXPLOITATION DE LIGNES DE BUS  
DESSERVANT LE TERRITOIRE DES COMMUNAUTÉ DE  
COMMUNES DE LA BASSÉE MONTOIS, COMMUNAUTÉ DE  
COMMUNES DU PROVINOIS, ET L'EST DE LA  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA BRIE ET SEINE  
NANGISSIENNE (LOT N° 14)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 à L.1411-18 et R.1411-1 et suivants ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** l'avis de la commission consultative des services publics locaux du 5 novembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-169 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le principe de gestion déléguée à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le territoire des Communauté de Communes de la Bassée Montois, Communauté de Communes du Provinois, et l'est de la Communauté de Communes de la Brie et Seine Nangissienne (lot n° 14) ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à lancer la procédure de passation et notamment l'avis de concession en vue de recueillir les candidatures ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à indemniser les candidats non retenus à hauteur de 100 000 € HT.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', written in a cursive style.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-170**

# **CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT L'EST DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL GRAND PARIS GRAND EST ET LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VALLÉE DE LA MARNE - DSP N°9**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP ;
- VU** la délibération n°20210414-089 du Conseil d'administration du 14 avril 2021 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant de l'Est de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est et la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 16 décembre 2021 et du 16 février 2023 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20241112-170 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le choix de l'entreprise KEOLIS SA en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'Est de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est et la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne ;

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

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-171**

### **CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DU SECTEUR BOUCLE NORD DE SEINE - DSP N°42**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP ;
- VU** la délibération n°2022/0217-010 du Conseil d'administration du 17 février 2022 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Boucle Nord de Seine ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 21 avril 2022 et du 23 mars 2023 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20241112-171 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le choix de l'entreprise RATP CAP ÎLE-DE-FRANCE en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Boucle Nord de Seine ;

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

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

**ARTICLE 4 :** autorise le directeur général à indemniser les candidats perdants dans les termes fixés à l'article 19 du Règlement de la consultation, à hauteur de 250 000 euros chacun.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-172**

# **CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LES BORDS DE MARNE - DSP N°45**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP ;
- VU** la délibération n°20220217-012 du Conseil d'administration du 17 février 2022 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Bords de Marne ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 21 avril 2022 et du 16 février 2023 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20241112-172 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le choix de l'entreprise RATP CAP ÎLE-DE-FRANCE en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Bords de Marne ;

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

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

**ARTICLE 4 :** autorise le directeur général à indemniser les candidats perdants dans les termes fixés à l'article 19 du Règlement de la consultation, à hauteur de 250 000 euros chacun.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-173**

### **AVENANT N°1 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC RELATIF À L'EXPLOITATION DE LA LIGNE 15 SUD**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de service public entre Île-de-France Mobilités et ORA L15 entré en vigueur le 1er octobre 2023 ;
- VU** l'avis conforme de l'Agent comptable d'Île-de-France Mobilités sur la convention de mandat pour la collecte des recettes sur la phase pendant laquelle la gare Villejuif Gustave Roussy n'est desservie que par la ligne 14 ;
- VU** le rapport n° 20241112-173 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant 1 au contrat d'exploitation de la ligne 15 sud et ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°1 et ses annexes, approuvé à l'article 1 et annexé à la présente délibération ;

**ARTICLE 3 :** donne délégation au directeur général pour signer la convention de mandat de recettes attribuée à ORA L15, titulaire du contrat visé à l'article 1 de la présente délibération. La convention de mandat est conclue pour une durée temporaire et, en tout état de cause, prend fin au plus tard à la mise en service de la ligne 15 sud. En cas d'attribution d'une avance permanente, son montant sera plafonné à 100 000 euros.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-174**

### **AVENANT N°2 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC RELATIF À L'EXPLOITATION DES LIGNES 16 ET 17**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de service public entre Île-de-France Mobilités et Keolis Compagnie du Métro du Grand Paris entré en vigueur le 10 juillet 2023 ;
- VU** le rapport n° 20241112-174 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant 2 au contrat d'exploitation des lignes 16 et 17 et ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°2 et ses annexes, approuvé à l'article 1 et annexé à la présente délibération.

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

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

Valérie PECRESSE

**Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20241112-14000-DE-1-1**  
**Date de télétransmission : 13/11/24**  
**Date de réception Préfecture : 13/11/24**



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-175**

# **TRANSPORTS SCOLAIRES ET ADAPTÉS AVENANT N°2 À LA CONVENTION DE DÉLÉGATION DE COMPÉTENCE DES CIRCUITS SPÉCIAUX SCOLAIRES DANS LE DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE EXÉCUTÉE EN RÉGIE PAR LA COMMUNE DE SERMAISE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** La délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20230420-064 du 20 avril 2023 adoptant le règlement régional relatif aux circuits spéciaux scolaires ;
- VU** La délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211209-334 du 9 décembre 2021 portant approbation des conventions de délégations de compétence en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves ;
- VU** La délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20230420-067 du 20 avril 2023 approuvant l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de services spéciaux de transport public routiers réservés aux élèves, réalisés en régie par la commune de Sermaise ;
- VU** le rapport n° 20241112-175 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

**CONSIDÉRANT** qu'il est nécessaire d'actualiser le coût à l'élève des conventions de délégation de compétence en matière de circuits spéciaux scolaires dont les prestations sont effectuées en régie ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétence des circuits spéciaux scolaires de l'Essonne effectué en régie par la commune de Sermaise ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer l'avenant 2 à la convention de délégation de compétence des circuits spéciaux scolaires de l'Essonne effectué en régie par la commune de Sermaise approuvé à l'article 1 et annexé à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-176**

# **CRÉATION DU CONSEIL STRATÉGIQUE DE SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN FRANCILIENS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le rapport n° 20241112-176 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : décide la création d'une instance d'échanges, de réflexions et de concertation réunissant l'ensemble des acteurs de la sûreté dans les transports en commun franciliens, dénommée « Conseil stratégique de sûreté dans les transports en commun franciliens » ;

**ARTICLE 2** : précise que le Conseil stratégique a pour objet de faire le bilan des actions menées par les acteurs de la sûreté dans les transports en commun franciliens au cours de l'année écoulée et de définir des axes stratégiques en matière de sûreté pour l'année à venir ;

**ARTICLE 3** : décide que le Conseil stratégique est présidé par la présidente d'Île-de-France Mobilités ;

**ARTICLE 4** : approuve la composition du Conseil stratégique :

- La présidente d'Île-de-France Mobilités ;
- Le préfet de police, ou son représentant ;
- Le procureur de la République près le tribunal judiciaire de Paris, ou son représentant ;
- Le président de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers d'Île-de-France Mobilités ;
- Les présidents ou les directeurs généraux des entreprises de transport public de personnes ayant conclu un ou plusieurs contrats de service public avec Île-de-France Mobilités ;
- Le directeur général et le directeur de la sûreté d'Île-de-France Mobilités ;
- Les directeurs des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP ;
- Les directeurs sûreté des opérateurs de transport ;

- Un représentant de l'Union des transports publics et ferroviaires ;
- Un représentant de l'Association des maires d'Île-de-France ;
- Un représentant des associations d'usagers ;
- Le vice-président du conseil régional d'Île-de-France en charge des transports ;
- Le vice-président du conseil régional d'Île-de-France en charge de la sécurité et de l'aide aux victimes ;
- Deux spécialistes des transports et de la sûreté désignés par la présidente d'Île-de-France-Mobilités.

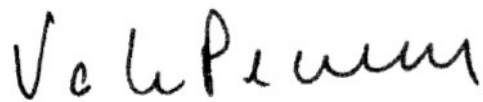
La présidente d'Île-de-France Mobilités peut convier aux réunions du Conseil stratégique toute autre personnalité qualifiée.

**ARTICLE 5** : précise que le Conseil stratégique se réunit au moins une fois par an. En tant que de besoin, une ou plusieurs autres réunions annuelles pourront être décidées par la présidente d'Île-de-France Mobilités.

**ARTICLE 6** : Île-de-France Mobilités assure le secrétariat du Conseil stratégique et transmet à ce titre aux membres du Conseil un ordre du jour avant chaque réunion.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-177**

### **RÉSILIENCE ET CYBERSÉCURITÉ DES SI, COMPLÉMENTS LOTS 6, 8, 9, 11 ET NOUVEAU LOT 12**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Protocole de gouvernance des investissements dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement, entre Île-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, signé le 14 décembre 2020, et ses avenants ;
- VU** la délibération n° 20230628-120 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023 approuvant la convention de financement pour la réalisation des lots 1, 2 et 3 résilience et cybersécurité du SI Transilien ;
- VU** la délibération n° 20231012-155 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023 approuvant la convention de financement pour la réalisation des lots 4, 6, 7, 8, 9 et 11 résilience et cybersécurité du SI Transilien ;
- VU** le rapport n° 20241112-163 ;
- VU** l'avis de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 5 novembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-177 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 5 novembre 2024 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du mardi 5 novembre 2024 ;

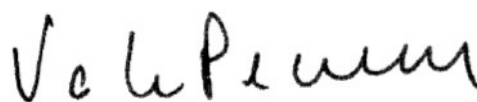
Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement à conclure avec SNCF Voyageurs pour la réalisation du projet « Résilience & Cybersécurité des SI, compléments lots 6, 8, 9, 11 et nouveau lot 12 », pour un montant de 16 944 000 € HT pris en charge à 100% par Île-de-France Mobilités ;

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

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', written in a cursive style.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-178**

### **RENOUVELLEMENT DE DOUZE ASCENSEURS EN GARES DE VAL D'ARGENTEUIL, GRIGNY CENTRE, CONFLANS FIN D'OISE, EMERAINVILLE ET TOURNAN**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 202111011-231 du 11 octobre 2021 approuvant le Règlement Budgétaire et Financier modifié ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2020/643 du 9 décembre 2020 approuvant le protocole de gouvernance des investissements en gares liant Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions ainsi que les conventions types associées à ce protocole ;
- VU** le rapport n° 20241112-178 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement pour le renouvellement de douze ascenseurs en gares de Val d'Argenteuil, Grigny-Centre, Conflans Fin d'Oise, Emerainville et Tournan, attribuant une subvention d'un montant de 6 591 308 euros HT en euros courants à SNCF Gares & Connexions, correspondant à 75 % du montant total, portée par le programme ID 1078 du Plan Pluriannuel d'investissement Gares 2020-2025 ;

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

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-179**

# **RENOUVELLEMENT DE QUATRE ESCALIERS MÉCANIQUES EN GARES DE LA PLAINE STADE DE FRANCE, VERSAILLES CHANTIERS ET OZOIR-LA-FERRIÈRE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 202111011-231 du 11 octobre 2021 approuvant le Règlement Budgétaire et Financier modifié ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2020/643 du 9 décembre 2020 approuvant le protocole de gouvernance des investissements en gares liant Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions ainsi que les conventions types associées à ce protocole ;
- VU** le rapport n° 20241112-179 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement pour le renouvellement de quatre escaliers mécaniques en gares de La Plaine-Stade de France, Versailles-Chantiers et Ozoir-la-Ferrière, attribuant une subvention d'un montant de 2 927 199 euros HT en euros courants à SNCF Gares & Connexions, correspondant à 75 % du montant total, portée par le programme ID 1077 du Plan Pluriannuel d'investissement Gares 2020-2025 ;

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

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-180**

### **RÉGULARISATION DE SUBVENTIONS**

Le Conseil,

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12 et R. 1241-1 à R. 1241-66 et R. 3111-10 à D. 3111-36 ;
- VU** le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, approuvé par délibération n° 20211011-231 du 11 octobre 2021 ;
- VU** la convention C8017 « Déploiement de bornes d'appel d'urgence dans 127 gares d'IDF » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 10/10/2018 ;
- VU** le rapport n° 20241112-180 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

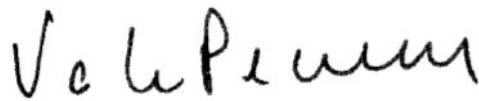
Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la régularisation de subvention attribuée au titre de l'amélioration de la qualité de service, pour l'opération suivante :

- Convention C8017 « Déploiement de bornes d'appel d'urgence dans 127 gares d'IDF » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 10/10/2018 : prorogation du délai de réalisation des travaux et de demande de solde au 24/09/2026.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-181**

### **CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LA COMMANDE COMPLÉMENTAIRE DE MP14 ET D'ÉQUIPEMENTS EMBARQUÉS À DESTINATION DES LIGNES 4, 11 ET 14**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** Le protocole de gouvernance des matériels roulants signé entre la RATP et le Syndicat des Transports d'Île-de-France le 30 mai 2018 ;
- VU** La délibération n°2019/138 du Conseil du Syndicat des Transport d'Île-de-France du 17 avril 2019 relative à la mise à jour du schéma directeur du matériel roulant métro ;
- VU** Le Contrat entre Île-de-France Mobilités et la Régie Autonome des Transports Parisien pour la période 2021-2024, signé le 16 juin 2021 ;
- VU** la délibération 2012/0062 du 8 février 2012 par laquelle le Syndicat des Transports d'Île-de-France a chargé la RATP de mener la procédure d'acquisition du nouveau matériel pneu ;
- VU** la convention entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, la SGP et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et ses prolongements – Convention de fonctionnement phase 1 – Consultation, signature du marché – Matériels roulants MP14-CA-8 voitures, signée le 20 septembre 2013, et son avenant n°1 du 02 avril 2015 ;
- VU** la convention entre le Île-de-France Mobilités, la SGP et la RATP relative à l'acquisition des matériels roulants de la ligne 14 et ses prolongements – Convention de fonctionnement et de financement phase 2 – Exécution du marché – Matériels roulants MP14-CA-8 voitures (37 rames), signée le 16 avril 2015, et son avenant n°1 du 03 octobre 2021 ;
- VU** la convention de financement pour l'acquisition de 35 rames de matériel roulant « MP14 8 Voitures » pour la ligne 14 du métro signée le 18 mars 2015 ;
- VU** la convention relative au financement et aux modalités de suivi de l'opération d'automatisation de la ligne 4 du métro signée le 22 juillet 2014 ;
- VU** la convention de financement pour l'acquisition de matériel roulant l'acquisition de 20 rames de matériel roulant « MP14 6 Voitures » pour la ligne 4 du métro signé le 17 janvier 2017, et son avenant n°1 du 19 novembre 2021 ;
- VU** la convention de financement pour l'acquisition de 20 rames « MP14 5 Voitures » permettant le renouvellement des matériels roulants de la ligne 11 du métro signée le 31 janvier 2018, son avenant n°1 signé en date du 19 novembre 2021, et son avenant n°2 signé en date du 02 février 2023 ;

- VU** la convention de financement pour l'acquisition de 19 rames « MP14 5 Voitures » permettant l'exploitation du prolongement de la ligne 11 du métro signée le 24 février 2021, et son avenant n°1 signé en date du 02 février 2023 ;
- VU** le rapport n° 20241112-181 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : attribue à la RATP une subvention d'un montant de 99,70 millions d'euros courants hors taxes pour l'acquisition de 4 rames MP14-CA 6 voitures, 3 rames MP14-CA 8 voitures et 9 jeux d'équipements embarqués pour les lignes 4, 11 et 14 ;

**ARTICLE 2** : approuve la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour l'acquisition de 7 rames MP14 et d'équipements embarqués pour les lignes 4, 11 et 14 du métro parisien ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 2.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-182**

### **MODIFICATION SÉCURITAIRE DES PHARES DES TRAINS DES RER A ET B (SPÉCIFICITÉ TECHNIQUE D'INTEROPÉRABILITÉ OPE) - CONVENTION DE FINANCEMENT RATP**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** Le Protocole de gouvernance des matériels roulants signé entre la RATP et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France le 30 mai 2018 ;
- VU** Le Contrat entre Île-de-France Mobilités et la Régie Autonome des Transports Parisien pour la période 2021-2024, signé le 16 juin 2021 ;
- VU** la délibération n°2018/167 du Conseil du Syndicat des Transport d'Île-de-France du 11 avril 2018 portant approbation du protocole entre la RATP et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France sur la gouvernance des matériels roulants ;
- VU** la délibération n°2019/138 du Conseil Syndicat des Transport d'Île-de-France du 17 avril 2019 relative à la mise à jour du schéma directeur du matériel roulant métro ;
- VU** le rapport n° 20241112-182 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 4 novembre 2024 ;

Après avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : attribue à la RATP une subvention d'un montant de 2 151 320,00 euros courants hors taxes pour la mise en conformité à la STI OPE de 140 rames MI09 et 43 rames MI2N du RER A ainsi que de 116 rames MI79 et 39 rames MI84 du RER B ;

**ARTICLE 2** : approuve la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour l'opération de mise en conformité des matériels roulants RER vis-à-vis de la STI OPE ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 2.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-183**

# **RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT RER C - EXPRESSION FONCTIONNELLE DU BESOIN Z2N NG ET CONVENTION DE FINANCEMENT N°1 DES ÉTUDES D'AVANT-PROJET DE L'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES AU FUTUR MATÉRIEL ROULANT**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** les délibérations n°2016-109 du 30/03/2016 et n°2016-253 du 13/07/2016 par lesquelles le conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé les orientations du schéma directeur du matériel roulant ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération n° 2019/223 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020 approuvant l'avenant à la convention de financement d'adaptation des infrastructures des lignes C du RER, P et U pour un futur Z2N NG ;
- VU** la délibération n°20220525-094 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (22FER005) ;
- VU** la délibération n°20221010-192 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 octobre 2022 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (22FER017) ;
- VU** la délibération n°20230628-126 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023 approuvant la convention de financement n°2 relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – poursuite des études préliminaires (23FER006) ;
- VU** le rapport n° 20241112-183 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du lundi 4 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve les fonctionnalités et caractéristiques du futur matériel roulant Z2N NG, destiné à la ligne C du RER, telles que définies dans le rapport susvisé et détaillées dans la synthèse de l'Expression Fonctionnelle de Besoins (EFB) annexée à la présente délibération ;

**ARTICLE 2 :** demande à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions de poursuivre les études en vue de limiter au maximum les coûts, la durée des travaux d'adaptation des infrastructures et de fiabiliser le planning global ;

**ARTICLE 3 :** demande à SNCF Voyageurs de travailler un plan de transport adapté robuste permettant d'assurer l'emport et le confort des voyageurs pendant la durée de l'ITC nécessaire aux travaux du tronçon central ;

**ARTICLE 4 :** approuve la convention de financement relative à la tranche 1 des études d'adaptation des infrastructures du RER C pour le déploiement du nouveau matériel roulant ;

**ARTICLE 5 :** autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 4 et annexée à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-184**

### **ETUDES D'AVANT-PROJET D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES DE LA LIGNE P AU FUTUR MATÉRIEL ROULANT - CONVENTION DE FINANCEMENT**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération n° 2019/223 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020 approuvant l'avenant à la convention de financement d'adaptation des infrastructures des lignes C du RER, P et U pour un futur Z2N NG ;
- VU** la délibération n°20220525-094 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (22FER005) ;
- VU** la délibération n°20221010-192 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 octobre 2022 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (22FER017) ;
- VU** la délibération n°20230628-126 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023 approuvant la convention de financement n°2 relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – poursuite des études préliminaires (23FER006) ;
- VU** le rapport n° 20241112-184 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG sur la ligne P (AVP) ;

**ARTICLE 2** : demande à SNCF Réseau de rechercher, lors des études d'avant-projet, à réduire l'impact capacitaire des travaux d'adaptation des infrastructures au futur matériel roulant sur l'axe Paris /Château-Thierry de la ligne P ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-185**

### **CENTRE DE COMMANDEMENT UNIFIÉ POUR LES RER B ET D - ACQUISITION FONCIÈRE - CONVENTION DE FINANCEMENT**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la décision n°DEC20240201 approuvant la convention de financement relative aux premières études pour la réalisation d'un centre de commandement unifié (CCU) du RER B et D ;
- VU** le rapport n° 20241112-185 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement relative à l'acquisition foncière du terrain pour la création d'un centre de commandement unifié (CCU) du RER B et D et des actions en vue de sa démolition ;

**ARTICLE 2 :** attribue un financement de 9,38 M€ courants HT à SNCF Réseau dans le cadre la convention approuvée à l'article 1 ;

**ARTICLE 3 :** demande à SNCF Réseau de restituer rapidement les études préliminaires financées à la suite de la décision 20240201 du 1<sup>er</sup> juillet 2024, afin de préciser l'estimation du coût du projet ;

**ARTICLE 4 :** demande à RATP, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs de rechercher des pistes de valorisation immobilière des espaces libérés qu'il conviendra de considérer dans la poursuite du projet de CCU B/D.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', written in a cursive style.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-186**

### **LIGNE L - INDÉPENDANCE ÉLECTRIQUE DE L'ATELIER DE MAINTENANCE DE LEVALLOIS - CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE À L'ACQUISITION DES FOURNITURES ET AUX PREMIERS TRAVAUX**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** les orientations du Schéma directeur du matériel roulant, adoptées au Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 juillet 2016 ;
- VU** la délibération n° 2016/498 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 15 novembre 2016 approuvant la commande de 52 NAT pour le réseau Transilien de Paris Saint Lazare ;
- VU** la délibération n° 2018/047 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 14 février 2018 approuvant la convention de financement des études préliminaires, d'avant-projet, de projet et DCE des adaptations des installations fixes du périmètre SNCF Réseau en lien avec la réalisation des installations de remisage et de maintenance du matériel roulant des lignes L/A/J, E/P, N et D/R de SNCF Mobilités ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-186 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention relative aux premiers travaux nécessaires à l'indépendance électrique du site de Levallois - ligne L annexée à la présente délibération, d'un montant de 6 M€ HT financés par l'Etat (30%) et la Région Île-de-France (70%) au titre du CPER 2023-2027 ;

**ARTICLE 2** : demande à SNCF Réseau de finaliser et restituer à Île-de-France Mobilités le dossier complet des études détaillées d'ici la fin de cette année, comprenant notamment des

précisions sur les conditions de réalisation des travaux ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-187**

### **LIGNE P - CONVENTION ÉTUDE D'AVANT-PROJET ÉLECTRIFICATION ET TRAVAUX DE RÉGÉNÉRATION AXE LA FERTÉ MILON**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération n°2016/220 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 1<sup>er</sup> juin 2016 approuvant le Schéma Directeur du réseau Paris Est ;
- VU** la délibération n°2019/350 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 9 Octobre 2019 approuvant la convention de financement pour la réalisation du schéma de Principe complémentaire pour l'amélioration de l'offre de la ligne P Nord ;
- VU** la délibération n°20220712-152 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 juillet 2022 approuvant le schéma de principe de l'électrification de l'axe Trilport – La Ferté-Milon ;
- VU** le rapport n° 20241112-187 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement relative au projet d'électrification de la ligne Paris – La Ferté Milon – Etudes et travaux de régénération de la ligne - Etudes d'avant-projet (AVP) d'électrification ;

**ARTICLE 2 :** demande à SNCF Réseau de signer la convention approuvée par le conseil d'administration de décembre 2022 et d'engager au plus vite les études d'avant-projet pour la

désaturation de la ligne P nord par l'électrification de l'axe Trilport - La Ferté-Milon ainsi que les travaux de régénération de la ligne pour rattraper le retard pris par le projet ;

**ARTICLE 3** : demande à SNCF Réseau de rechercher des optimisations du planning du projet d'électrification en lien avec la programmation travaux de l'axe Est ;

**ARTICLE 4** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée par l'article 1.

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

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



---

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-188**

### **CONVENTION DE FINANCEMENT N°5 RELATIVE À LA POURSUITE DES ÉTUDES PROJET ET TRAVAUX DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT ET DU DÉPLOIEMENT DE NEXTEO SUR LE RER B ET LE RER D - PART SOL**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération n°2013/172 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 10 juillet 2013 approuvant le Schéma Directeur du RER B ;
- VU** la délibération n° 2017/631 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 3 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D ;
- VU** la délibération n°2019/224 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 2 juillet 2019 approuvant le dossier d'avant-projet (AVP) du système NExTEO pour les lignes B et D du RER et, notamment, le calendrier de mise en service du système ;
- VU** la délibération n°20220525-089 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études projets et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D ;
- VU** la délibération n°20231012-196 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 octobre 2023 approuvant le Protocole-cadre relatif au financement du projet de déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;
- VU** la délibération n°20231012-196 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 octobre 2023 approuvant le dossier d'Avant-Projet NExTEO pour les lignes B et D du RER, présenté par les maîtres d'ouvrage RATP, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs ;
- VU** la délibération n°20231012-196 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 octobre 2023 approuvant la convention relative au déploiement de NExTEO sur les lignes B et D n°2 (Réalisation du marché industriel) – Part SNCF Voyageurs ;
- VU** la délibération n°20231207-252 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2023 approuvant la convention de financement n°4 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur le

RER b et le RER d - part sol ;  
**VU** le rapport n° 20241112-188 ;  
**VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement « sol » n°5 relative à la poursuite des études projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement du système NExTEO sur le RER B et le RER D, pour un montant total de 116,6 M€ courants ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-189**

### **CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX BESOINS COMPLÉMENTAIRES DE LA PHASE TRAVAUX N°1 DU PROJET BIPÔLE GARE DE L'EST - GARE DU NORD**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** La délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la convention particulière transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la convention particulière transports ;
- VU** la convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 d'Île-de-France signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- Vu** la délibération n°CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2013-116 du 16 mai 2013 approuvant les principales orientations du Schéma de secteur du réseau Est et du RER E et le programme d'études complémentaires pour l'achèvement du schéma directeur ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2015/538 du 7 octobre 2015 approuvant le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) du projet Bipôle ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2017/428 du 28 juin 2017 approuvant le bilan de la concertation du projet Bipôle ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2018/464 du 9 octobre 2018 approuvant le schéma de principe et la convention de financement des

- études relatives à l'élaboration du dossier d'avant-projet ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 2020/499 du 8 octobre 2020 approuvant l'avant-projet du projet Bipôle et la convention de financement n°1 PRO REA relative à la phase travaux ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20211209-354 du 9 décembre 2021 approuvant la convention de financement relative aux études PRO/DCE des éléments 4 et 5 (souterrain Château-Landon, mise en accessibilité des quais 6 à 12) ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240403-076 du 3 avril 2024 approuvant l'AVP modificatif de la liaison Bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord ;
- VU** le rapport n° 20241112-189 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement relative aux besoins complémentaires de la phase travaux n°1 du bipôle d'un montant de 13 501 700 € HT en euros courants sous maîtrise d'ouvrage Gares & Connexions pour les éléments de programme 2, 3, 8, 9, 10, et sous maîtrise d'ouvrage CDG Express pour les éléments 6 et 7 qui se décompose comme suit :

| <b>Périmètre SNCF Gares &amp; Connexions</b>            |                   |                |                         |                 |
|---------------------------------------------------------|-------------------|----------------|-------------------------|-----------------|
| <b>Montants en € HT courants et clés de financement</b> |                   |                |                         |                 |
| Financement en M€ HT des éléments 2,3,8,9,10            | Etat              | Région         | SNCF Gares & Connexions | Total           |
|                                                         | 21,52%            | 50,21%         | 28,27%                  | 100%            |
| <b>Clés de financement</b>                              | 2<br>383 275<br>€ | 5 560 607<br>€ | 3 130 818<br>€          | 11 074 700<br>€ |

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-190**

# **MODERNISATION DES GARES D'ÎLE-DE-FRANCE CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES PROJET, À LA PHASE DCE ET AUX PREMIERS TRAVAUX DU PROJET SNCF DE DÉSATURATION DE LA GARE DE SARTROUVILLE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12 et R. 1241-1 à R. 1241-66 et R. 3111-10 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027 approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération n°2012-163 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 6 juin 2012 portant approbation du Schéma Directeur du RER A ;
- VU** la délibération n°2013-173 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 10 juillet 2013 approuvant la convention de financement relative aux études préliminaires d'aménagement des gares RATP du RER A ;
- VU** la délibération n°2018/467 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 octobre 2018 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour l'aménagement de la gare de Sartrouville ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20240618-129 du 18 juin 2024 approuvant le dossier d'avant-projet relatif à la désaturation de la gare du RER A de Sartrouville ;
- VU** le rapport n° 20241112-190 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement relative aux études Projet (PRO), à la phase DCE et aux premiers travaux du projet SNCF de désaturation de la gare RER de

Sartrouville pour un montant de 812 701,91 M€ HT courants conventionnels ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-191**

**MODERNISATION DES GARES D'ÎLE-DE-FRANCE - GARE DE  
VILLENEUVE-SAINT-GEORGES - AVENANT N°1 À LA  
CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE À  
L'ENGAGEMENT DES ÉTUDES PROJET ET PREMIERS  
TRAVAUX DE RESTRUCTURATION DU BÂTIMENT  
VOYAGEURS (PHASE 1) - AVENANT N°1 À LA CONVENTION  
DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES D'AVANT-  
PROJET DE MODERNISATION DE LA GARE (PHASE 2)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027 approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2009/0567 du 8 juillet 2009, portant approbation du Schéma de Principe du RERD+ ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2013-174 du 10 juillet 2013, portant approbation de la convention de financement relative aux études préalables et d'avant-projet de modernisation des gares du RER D ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017-630 du 3 octobre 2017, portant approbation de l'avant-projet et de la convention de financement relatifs aux études de projets et premiers travaux d'aménagement de la gare de Villeneuve-Saint-Georges ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2019-349 du 9 octobre 2019, portant approbation de l'avant-projet et de l'avenant à la convention de financement pour la réalisation des travaux de rehaussement des quais de la gare de Villeneuve-Saint-Georges pour le déploiement des RER-NG ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211007-284 du 11 octobre 2021, portant approbation de la convention de financements des études d'avant-projet de modernisation de la gare de Villeneuve-Saint-Georges – phase 2 ;
- VU** le rapport n° 20241112-191 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre

2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°1 à la convention de financement (17DPI072) relative à l'engagement des études projet et premiers travaux (PRO-DCE-REA) de la gare de Villeneuve-Saint-Georges (phase 1) pour permettre le prolongement de la durée de conventionnement à coût constant, correspondant au montant initial de 13,36 M€ courants conventionnels ;

**ARTICLE 2 :** approuve l'avenant n°1 à la convention de financement (21D12005) relative aux études d'avant-projet de la gare de Villeneuve-Saint-Georges (phase 2) afin de couvrir les dépenses supplémentaires induites par les études complémentaires d'approfondissement nécessaires à engager pour la phase « AVP mutualisé (phases 1 + 2) d'un montant de 2,44 M€ courants et portant le montant de la convention initiale à 4,87 M€ HT courants conventionnels ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à signer les avenants approuvés aux articles 1 et 2 et annexés à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-192**

### **PÔLE DE ROSNY-BOIS-PERRIER - CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX TRAVAUX DE RESTRUCTURATION DE LA GARE RER DE ROSNY-BOIS- PERRIER**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.241-66 et R. 3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2009-0577 du 8 décembre 2009 portant approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des Transports Publics en Île-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015, et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022, et ses avenants ;
- VU** l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat Région 2021-2027 d'Île-de-France approuvé et signé par le Conseil régional d'Île-de-France le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2015/516 du 05 octobre 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express - tronçon Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/419 du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

- modificative réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/232 du 10 juin 2020 relative à l'avis sur l'avant-projet de Rosny-Bois-Perrier (interconnexion M11-M15) dans le cadre des interconnexions ferroviaires de la ligne 15 Est du Grand Paris Express avec le réseau existant ;
- VU** la délibération du conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9 décembre 2020 relative à l'avis sur le dossier d'enquête publique modificatif n°2 de la ligne 15 Est ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211011-283 du 11 octobre 2021, portant approbation de la convention de financement des études d'Avant-Projets (AVP) du projet de restructuration SNCF de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20221010-195 du 10 octobre 2022, portant approbation de l'avant-projet SNCF de restructuration de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20230420-082 du 10 avril 2023, portant approbation de la convention de financement relative aux études SNCF PRO-DCE-ACT pour la restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** le rapport n° 20241112-192 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement relative aux travaux de restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier pour un montant de 61,12 M€ HT courants conventionnels comprenant la part affectée aux frais de substitutions routières (4,09 M€) ;

**ARTICLE 2 :** maintient la réserve exprimée dans le cadre de la délibération n°2020/232 susvisée relative aux frais de substitutions routières affectés au projet à ce stade de l'estimation réalisée par la SNCF, et de demander à SNCF Gares & Connexions d'apporter aux partenaires-financeurs les justifications précises des moyens mis en œuvre et des dépenses associées mobilisés au titre du plan de transport de substitution ;

**ARTICLE 3 :** demande à la SNCF, au concepteur-réalisateur de la ligne 15 est et à la SGP de poursuivre le travail partenarial engagé visant à limiter les interfaces spatio-temporelles et les mises à disposition d'emprises, et à articuler finement leurs phasages travaux respectifs ;

**ARTICLE 4 :** demande à la Société des Grands Projets (SGP) et à Unibail Rodamco Westfield de faciliter dès la fin 2024 le déploiement des emprises chantiers au bénéfice de Gares et Connexions afin que le chantier puisse se développer sur 2025-2026 conformément aux engagements pris ;

**ARTICLE 5 :** demande à la Ville de Rosny-sous-Bois de s'assurer que les autorisations d'occupation temporaire qu'elle accorde à la SNCF et à la SGP permettent une maîtrise en totale autonomie des emprises travaux respectives et de leurs accès au profit de chacun des maîtres d'ouvrage concernés et des besoins identifiés ;

**ARTICLE 6 :** autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-193**

### **PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL LE BOURGET-DRANCY - CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES AU SCHÉMA DE PRINCIPE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022, et ses avenants ;
- VU** la convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France ;
- VU** la délibération n°20211011-280 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant la convention de financement entre l'Etat, la Région Île de France, l'établissement public Territorial Paris Terre d'Envol et Île-de-France Mobilités, relative aux modalités de financement des études de dossier d'orientations et caractéristiques principales, concertation préalable, schéma de principe et enquête publique ;
- VU** la délibération n°20221207-264 du conseil d'administration d'Île de France Mobilités du 07 décembre 2022 approuvant le dossier d'orientations et caractéristiques principales, concertation préalable et les modalités de la concertation préalable ;
- VU** la délibération 20230628-143 du conseil d'administration d'Île de France du 28 juin 2023 approuvant le bilan de la concertation ;
- VU** le rapport n° 20241112-193 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuver la convention de financement entre l'Etat, la Région Île de France, l'établissement public Territorial Paris Terre d'Envol et Île-de-France Mobilités, relative aux

modalités de financement des études complémentaires au schéma de principe, d'un montant de 231 000 € courants hors taxes non actualisables, qui se décompose comme suit :

| <b>Pôle d'échanges multimodal Le Bourget Drancy – Convention de financement des études complémentaires au schéma de principe</b> |             |               |                                |                             |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|-----------------------------|------------------|
| <b>231 000 € HT</b>                                                                                                              |             |               |                                |                             |                  |
| <b>Clés de financement</b>                                                                                                       |             |               |                                |                             |                  |
|                                                                                                                                  | <b>Etat</b> | <b>Région</b> | <b>Île-de-France Mobilités</b> | <b>Paris Terres d'Envol</b> | <b>Total</b>     |
| <b>Île-de-France Mobilités</b>                                                                                                   | 34 650 €    | 80 850 €      | 57 750 €                       | 57 750 €                    | <b>231 000 €</b> |
|                                                                                                                                  | 15 %        | 35 %          | 25 %                           | 25%                         | <b>100 %</b>     |

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-194**

### **RECONFIGURATION DE LA GARE ROUTIÈRE MASSY ATLANTIS AVP MODIFICATIF**

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP ;
- VU** le contrat de plan 2000-2006 Etat – Région signé 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2015 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022, et ses avenants ;
- VU** la convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France ;
- VU** l'avis d'Île-de-France Mobilités sur l'avant-projet du 7 août 2019 ;
- VU** la notification de l'avenant n°1 à la convention de financement REA 1, et la notification de la convention de financement REA 2, du 6 mai 2021 ;
- VU** la notification de l'avenant n° 1 à la convention de financement REA 2, du 27 juillet 2022 ;
- VU** la convention de financement REA3 relative aux travaux entre l'Etat, la RIF la communauté Paris Saclay (CPS), la SEM Paris Sud Aménagement et Ile de France Mobilités approuvée par le Conseil d'Île de France Mobilités du 12 novembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-194 à 20241112-195 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

**CONSIDERANT** la volonté réaffirmée de l'autorité organisatrice des mobilités de mener à bien cette réalisation, d'en maîtriser les coûts, et d'assurer le calendrier de livraison de la nouvelle gare routière Atlantis ;

**CONSIDERANT** le dossier d'avant-projet modificatif du maitre d'ouvrage, pour sa réalisation transmis à Île-de-France Mobilités le 27 juillet 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le dossier d'avant-projet modificatif du maitre d'ouvrage de la SEM Paris Saclay (PSA) sans réserve. Le coût d'objectif arrêté dans cet AVP modificatif est de 24,542M€ (ce 05/21) hors coûts liés à l'arrêt du chantier, pour une mise en service en juin 2025 ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-195**

# **RECONFIGURATION DE LA GARE ROUTIÈRE MASSY ATLANTIS CONVENTION DE FINANCEMENT REA 3 RELATIVE AUX TRAVAUX**

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP ;
- VU** le contrat de plan 2000-2006 Etat – Région signé 18 mai 2000 ;
- VU** le contrat de projets 2007-2013 État – Région Île-de-France signé le 23 mars 2015 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022, et ses avenants ;
- VU** la convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France ;
- VU** l'avis d'Île-de-France Mobilités sur l'avant-projet du 7 août 2019 ;
- VU** le rapport n° 20241112-194 à 20241112-195 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

**CONSIDERANT** la convention tripartite du 12/07/2018, entre la communauté Paris-Saclay, la commune de Massy et la SEM Paris Sud Aménagement, définissant les modalités urbaines, techniques, juridiques et financières adaptées à la réalisation dans les meilleurs délais de ce projet de mise à niveau de la gare routière Massy-Atlantis et son avenant n°1 notifié le 21 juin 2023 ;

**CONSIDERANT** la convention de financement REA 1, notifiée le 12/08/2020, entre la Région, l'État, la Communauté Paris Saclay, Île-de-France Mobilités et la SEM Paris Sud Aménagement, définissant les modalités de financement du projet de requalification de la gare routière Massy-Atlantis et son avenant notifié le 06/05/2021 ;

**CONSIDERANT** la convention de financement REA 2, notifiée le 06/05/2021, entre la Région, l'État, la Communauté Paris Saclay, Île-de-France Mobilités et la SEM Paris Sud Aménagement, définissant les modalités de financement du projet de requalification de la gare routière Massy-Atlantis et son avenant notifié le 27/07/2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement entre l'Etat, la Région Ile de France, la communauté d'agglomération Paris Saclay (CPS), la SEM Paris Sud Aménagement et Île-de-France Mobilités, relative aux modalités de financement de l'AVP modificatif, qui intègre les modifications de programme, les interfaces supplémentaires avec les opérateurs et les surcoûts associés, d'un montant de 6,123 M€ courants hors taxes non actualisables qui se décompose comme suit ;

| <b>Reconfiguration de la gare routière Massy Atlantis</b><br><b>Plan de financement Besoins complémentaires REA 3</b><br><b>Montant € HT et clés de financement</b> |             |             |             |                  |             |                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------------|-------------|-------------------|
|                                                                                                                                                                     | <b>Etat</b> | <b>RIF</b>  | <b>CPS</b>  | <b>Parisudam</b> | <b>IDFM</b> | <b>Total</b>      |
|                                                                                                                                                                     | 33,3%       | 33,3%       | 23,4%       | 10%              | 0%          | 100%              |
| Surcoûts hors responsabilité MOA                                                                                                                                    | 1 889 775 € | 1 889 775 € | 1 327 950 € | 567 500 €        | 0 €         | 5 675 000 €       |
| Surcoûts sous responsabilité MOA                                                                                                                                    |             |             | 448 000 €   |                  |             | <b>448 000 €</b>  |
| Total général                                                                                                                                                       | 1 889 775 € | 1 889 775 € | 2 343 450 € |                  | 0 €         | <b>6 123 000€</b> |

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-196**

### **CONVENTION DE FINANCEMENT DES SURCOÛTS DES PROJETS SDLB MASSY VERIN EN FOSSE (VEF) ET SDLB MASSY POSTE DE REDRESSEMENT (PRA)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** le dossier de schéma directeur du RER B au sud approuvé par décision du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de France n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de France n°2017/143 du 22 mars 2017 relative à l'approbation de l'avant-projet de l'opération RER B de création d'un atelier de maintenance du RER B à Mitry, et du schéma de principe de l'opération RER B de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2018/282 du 11 juillet 2018 relative à l'approbation de l'avant-projet et de la convention de financement relative aux études et travaux de création d'un poste de redressement atelier ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2018/555 du 12 décembre 2018 relative à l'approbation de l'avant-projet et de la convention de financement pour la réalisation des études de Projet, DCE et premiers travaux pour la création d'un vérin en fosse au défilé sur le site de Massy-Palaiseau du RER B ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/346 du 9 octobre 2019 approuvant la convention de financement de fin des travaux pour la création d'un vérin en fosse au défilé sur le site de Massy-Palaiseau du RER B ;
- VU** le rapport n° 20241112-196 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°1 à la convention de financement relative aux travaux de création d'un poste de redressement atelier sur le site de Massy-Palaiseau du RER B ;

**ARTICLE 2 :** approuve l'avenant n°1 à la convention de financement relative à la fin des travaux de création d'un vérin en fosse sur le site de Massy-Palaiseau du RER B ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à signer les avenants approuvés par les articles 1 et 2.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-197**

### **ETUDES D'AVANT-PROJET POUR LA SUPPRESSION DU PN23 (BRÉTIGNY) DANS LE CADRE DE LA MODERNISATION FERROVIAIRE DU VAL D'ORGE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/261 du 8 juillet 2015 approuvant la convention de financement pour la réalisation des études APO de la phase 1 du projet de refonte du nœud ferroviaire de Brétigny ;
- VU** la délibération n°2019/29 conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités approuvant les études préliminaires et la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet phase 2 du projet de refonte du nœud ferroviaire de Brétigny ;
- VU** la délibération n°20211011-276 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant les études préliminaires de la suppression du passage à niveau n°23 du projet de Modernisation Ferroviaire du Val d'Orge (MFVO) ;
- VU** le rapport n° 20241112-197 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le dossier d'avant-projet de suppression du passage à niveau n°23 du projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge (MFVO) ;

**ARTICLE 2 :** demande à SNCF Réseau de réaliser les études de projet (PRO) de la suppression du passage à niveau n°23 en suivant les recommandations issues de l'expertise des études avant-projet (AVP) et en respectant le planning du projet défini à partir de ces études.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-198**

### **AVIS SUR L'AVP DE LA LIGNE 15 EST-LOT 1 (CHAMPIGNY CENTRE - BOBIGNY PABLO PICASSO) SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE DE LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L.121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n°2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association d'Île-de-France Mobilités aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Île-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération n°2010/0799 du conseil d'administration d'Île de France Mobilités du 8 décembre 2010 qui présente l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2011/00475 du 1<sup>er</sup> juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2014/478 du 10 décembre 2014 portant approbation du Schéma de principe de la ligne 15 Est ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/044 du 11 février 2015 portant approbation de la convention relative à la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/516 du 05 octobre 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express - tronçon

- Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/419 du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/232 du 10 juin 2020 relative à l'avis sur l'avant-projet de Rosny-Bois-Perrier (interconnexion M11-M15) dans le cadre des interconnexions ferroviaires de la ligne 15 Est du Grand Paris Express avec le réseau existant ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9 décembre 2020 relative à l'avis sur le dossier d'enquête publique modificatif n°2 de la ligne 15 Est ;
- VU** le rapport n° 20241112-198 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le dossier d'avant-projet ligne 15 Est tronçon Sud (Champigny-Centre – Bobigny Pablo Picasso) avec 12 réserves et 39 demandes à ce stade du projet, dont deux réserves majeures relatives au CER de Rosny (annexées à la présente délibération) ;

**ARTICLE 2 :** alerte la SGP sur le fonctionnement du CER de Rosny du fait de sa saturation dès la mise en service de la ligne 15 Est ;

**ARTICLE 3 :** demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de prendre en compte les avis de RATP Infrastructures, de RATP, de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, annexés au présent rapport et à la délibération ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-199**

**INTERCONNEXIONS FERROVIAIRES DE LA LIGNE 18  
(AÉROPORT D'ORLY - VERSAILLES-CHANTIERS)  
AVIS SUR L'AVANT-PROJET SNCF DE L'INTERCONNEXION  
RER C - TRANSILIEN N ET U - M18 EN GARE DE  
VERSAILLES CHANTIERS ET CONVENTION DE  
FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES PROJETS ET À LA  
PASSATION DES MARCHÉS DES TRAVAUX (PHASES DCE-  
ACT)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** les articles L.121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L.121-13 et L.121.13.1 ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n°2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Île-de-France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n°2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express ;
- VU** le décret n°2021-26 du 14 janvier 2021 modifiant le décret n°2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers et emportant de ce fait mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Île-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Île-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2021-2027 approuvé par le Conseil d'Île-de-France, signé le 26 septembre 2024 ;

- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération n°2010/0799 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du Syndicat des Transports d'Île-de-France sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/00475 du 1<sup>er</sup> juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/514 du 7 octobre 2015 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express entre l'Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers ;
- VU** la délibération conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019-509 du 12 décembre 2019 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificatif, section Ouest, réalisé par la SGP réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 18 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020-520 du 8 octobre 2020 approuvant avec quatorze demandes et deux réserves le dossier d'avant-projet du maître d'ouvrage réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express entre l'Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20210414-138 du 14 avril 2021 prenant acte du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificatif, section Ouest, réalisé par la SGP réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 18 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20220712-145 du 12 juillet 2022 approuvant avec réserve le dossier d'avant-projet modificatif du maître d'ouvrage, section Ouest, réalisé par la SGP pour la réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express entre l'Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers ;
- VU** le rapport n° 20241112-199 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

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

**CONSIDÉRANT** le dossier d'avant-projet SNCF transmis à Île-de-France Mobilités le 10 octobre 2024 relatif à l'interconnexion de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris en gare de Versailles-Chantiers à l'horizon 2030 avec le RER ligne C et le Transilien lignes N&U ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le dossier d'avant-projet de la SNCF relatif à l'interconnexion en gare de Versailles-Chantiers avec la ligne 18 pour un coût d'objectif fixé à 44,39 M€ (CE 12/2021) hors frais de substitutions routières avec trois réserves portant sur :

- La vérification et la démonstration par la SNCF en études PROjet de la compatibilité du

dimensionnement des espaces avec l'évolution des flux dans le cadre d'un prolongement de la ligne 18 au Nord à Nanterre-La-Folie afin de s'assurer de l'intégration ou non d'éventuelles mesures conservatoires ;

- Les conditions d'exploitation et de gestion des flux à quais en phase travaux ;
- Le planning directeur du projet ;

**ARTICLE 2** : demande à la SGP de fournir au plus tôt à la SNCF, les hypothèses retenues dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 18 à Nanterre-la-Folie, afin que la SNCF puisse vérifier au démarrage des études PRO que le programme d'interconnexion à l'horizon 2030 (ligne 18 terminus) est compatible et n'obère pas cette évolution ultérieure du pôle de Versailles-Chantiers ;

**ARTICLE 3** : demande à la SNCF en études projet de :

- Vérifier et démontrer par la réalisation d'études de flux complémentaires que les emprises chantiers à quai sont correctement dimensionnées et configurées de manière à garantir des cheminements sécurisés et des temps d'évacuation des quais sans impacts sur la robustesse de l'exploitation en ligne ;
- Rechercher des pistes d'optimisation du phasage de réalisation du chantier dans une optique de réduction des impacts sur l'exploitation et de coûts ;
- Apporter la démonstration que la programmation capacitaire nécessaire au projet est compatible avec les contraintes d'exploitation et les autres travaux menés concomitamment sur l'axe ferroviaire concerné, et d'identifier d'éventuels impacts sur la robustesse de l'exploitation en ligne ;
- Optimiser et détailler le plan de transport de substitution et les coûts associés strictement nécessaires au projet, et transmettre au plus tôt l'estimation consolidée des coûts de substitutions routières produite par Transilien afin qu'elle fasse l'objet d'un avis formel au service instructeur d'Île-de-France Mobilités ;

**ARTICLE 4** : demande à la SNCF et à la SGP en phase PRO de :

- Poursuivre le travail engagé afin d'optimiser et de sécuriser l'objectif de mise en service de l'interconnexion RER-GPE concomitamment à l'ouverture de la ligne 18 en 2030 dans le respect des contraintes de programmation capacitaire du réseau existant ;
- Prendre toutes les dispositions en phase travaux pour garantir le maintien de l'exploitation en gare et en ligne à un niveau acceptable pour Île-de-France Mobilités en matière de sécurité et d'offre de service pour les usagers.

**ARTICLE 5** : approuve la convention de financement relative à la réalisation des études projets et des phases de préparation et de passation des marchés travaux (DCE-ACT) au titre du projet d'interconnexions ferroviaires SNCF en gare de Versailles-Chantiers pour un montant de 3,71 M€ HT courants conventionnels ;

**ARTICLE 6** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 5 et annexée à la présente délibération.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', is centered within a light gray rectangular box.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-200**

### **TRAM 13 PHASE 2 CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE À LA RÉALISATION DE L'OPÉRATION REA 1 ET ACQUISITIONS FONCIÈRES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12 et R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-10 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** le contrat de plan Etat -Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022 et ses avenants ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L. 181-1 et suivants, R. 181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale ;
- VU** la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- VU** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- VU** le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Voyageurs ;
- VU** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- VU** la délibération n°2018/294 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 juillet 2018 approuvant la déclaration de projet du T13 phase 2 ;
- VU** la délibération n° 20221010-203 du 10 octobre 2022 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités prolongeant pour 5 ans la déclaration de projet du T13 Phase 2 et autorisant le directeur général à solliciter auprès du préfet des Yvelines la prorogation, pour une durée de cinq ans, des effets de l'arrêté de déclaration d'utilité publique n° 78-2018-06-013 pour la réalisation du Tram T13 Saint Germain – Achères ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°78-2018-12-06-013 du 06 décembre 2018 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation de la phase 2 du Tram T13 et mettant en compatibilité les plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°78-2023-06-09-00003 du 9 juin 2023 portant prorogation de de la déclaration d'utilité publique prise par arrêté préfectoral n°78-2018-12-06-013 du 6 décembre 2018 ;
- VU** la délibération n°20211007-287 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 6 octobre 2021 approuvant l'avant-projet et la convention de financement PRO-DCE-ACT-AF2-Travaux préparatoires ;

- VU** la délibération n°20230628-143 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023 approuvant l'avant-projet modificatif du T13 Phase 2 ;
- VU** le rapport n° 20241112-200 à 20241112-201 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : abroge la convention n°24D28756 approuvée par délibération n°20240403-081 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 03 avril 2024 ;

**ARTICLE 2** : approuve la convention de financement REA1 et poursuite des acquisitions foncières du projet de tram T13 Phase 2, pour un montant de 161 950 000 € en euros courants conventionnels HT ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexé à la présente délibération ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-201**

### **TRAM 13 PHASE 2 PROTOCOLE RELATIF AU FINANCEMENT DE LA PHASE RÉALISATION DU PROJET**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12 et R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-10 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** le contrat de plan Etat -Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022 et ses avenants ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L. 181-1 et suivants, R. 181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale ;
- VU** la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- VU** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- VU** le décret n°2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Voyageurs ;
- VU** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- VU** la délibération n°2018/294 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 juillet 2018 approuvant la déclaration de projet du T13 phase 2 ;
- VU** la délibération n° 20221010-203 du 10 octobre 2022 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités prolongeant pour 5 ans la déclaration de projet du T13 Phase 2 et autorisant le directeur général à solliciter auprès du Préfet des Yvelines la prorogation, pour une durée de cinq ans, des effets de l'arrêté de déclaration d'utilité publique n° 78-2018-06-013 pour la réalisation du Tram T13 Saint Germain – Achères ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°78-2018-12-06-013 du 06 décembre 2018 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation de la phase 2 du Tram T13 et mettant en compatibilité les plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°78-2023-06-09-00003 du 9 juin 2023 portant prorogation de de la déclaration d'utilité publique prise par arrêté préfectoral n°78-2018-12-06-013 du 6 décembre 2018 ;
- VU** la délibération n°20211007-287 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 6 octobre 2021 approuvant l'avant-projet et la convention de financement PRO-DCE-ACT-AF2-Travaux préparatoires ;
- VU** la délibération n°20230628-143 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du

28 juin 2023 approuvant l'avant-projet modificatif du T13 Phase 2 ;  
**VU** le rapport n° 20241112-200 à 20241112-201 ;  
**VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le protocole relatif au financement de la phase réalisation du projet T13 phase 2 ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer le protocole approuvé à l'article 1 et annexé à la présente délibération ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-202**

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

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022, et ses avenants ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/406 du 22 août 2013 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du Tram-Train entre Massy et Evry (TTME) et mettant en compatibilité les documents d'urbanisme des communes de Palaiseau, Massy, Champlan, Epinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Viry-Châtillon, Morsang-sur-Orge, Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry et sa propagation du 2 août 2018 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2014/248 du 5 juin 2014, approuvant les études d'avant-projet (AVP) ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/526 du 7 octobre 2015, approuvant la convention de financement n°1 relative à la réalisation du tram-train Massy-Evry (TTME) ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/149 du 22 mars 2017, approuvant le protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du Tram 12 Express entre Massy et Evry ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/302 du 30 mai 2017, approuvant la convention de financement n°2 relative à la réalisation du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2018/291 du 11 juillet 2018, approuvant la convention de financement n°3 relative à la réalisation du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2019/235 du 2 juillet 2019, approuvant la convention de financement n°4 relative à la réalisation du

- Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/713 du 9 décembre 2020, approuvant la convention de financement n°5 relative à la réalisation du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211209-368 du 9 décembre 2021, approuvant la première convention de financement relative à la prise en charge des besoins complémentaires du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20220712-149 du 12 juillet 2022, approuvant la deuxième convention de financement relative à la prise en charge des besoins complémentaires du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20221207-273 du 7 décembre 2022, approuvant la troisième convention de financement relative à la prise en charge des besoins complémentaires du Tram 12 Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20230628-140 du 28 juin 2023, approuvant la quatrième convention de financement relative à la prise en charge des besoins complémentaires du Tram 12 Express ;
- VU** le rapport n° 20241112-202 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la cinquième convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires (CFI BC5) du Tram 12 express entre Massy et Evry pour un montant de 40 392 000 € HT courants, avec la répartition suivante :

| Plan de financement principal de la 5 <sup>e</sup> convention relative aux besoins complémentaires du Tram T12 Express |                 |                 |                |                |              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|--------------|
| Montant en euros courants HT et %                                                                                      |                 |                 |                |                |              |
| MOA                                                                                                                    | État            | Région          | CD91           | IDFM           | TOTAL        |
| clé de répartition                                                                                                     | 26,03 %         | 48,34 %         | 8,71 %         | 16,92 %        | 100 %        |
| <b>IDFM</b>                                                                                                            | 10 514 037,60 € | 19 525 492,80 € | 3 518 143,20 € | 6 834 326,40 € | 40 392 000 € |

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-203**

### **T ZEN 4 - PREMIÈRE CONVENTION DE FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES - CENTRE HOSPITALIER SUD FRANCILIEN**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 ;
- VU** les délibérations n°2015/184 et n°2015-185 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prises dans sa séance du 15 juin 2015, approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête d'utilité publique et la convention de financement des phases AVP et premières acquisitions foncières pour un montant de 13,8 M€ HT en euros courants du projet T Zen 4 reliant la Place de La Treille à Viry-Châtillon à la gare de Corbeil-Essonnes ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2016-910 du 8 décembre 2016 portant déclaration d'utilité publique du projet de transport T Zen 4, et sa prorogation du 26 octobre 2021 ;
- VU** la délibération n°2017/898 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 13 décembre 2017, approuvant la convention de financement des phases PRO, ACT et travaux du site de maintenance et de remisage pour un montant de 16 433 000€ HT en euros courants conventionnels ;
- VU** la délibération n°2018/286 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 11 juillet 2018, approuvant l'Avant-Projet relatif au T Zen 4 pour un coût d'objectif de 123M€ aux conditions économiques de décembre 2017 ;
- VU** la délibération n°2018/473 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 9 octobre 2018, approuvant la convention de financement des phases PRO, ACT, poursuite des acquisitions foncières et premiers travaux pour un montant de 24M€ HT en euros courants conventionnels ;
- VU** la délibération n°2019/514 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 12 décembre 2019, approuvant la convention de financement relative à la tranche n°1 de réalisation pour un montant de 47,6 M€ HT en euros courants ;
- VU** la délibération n°2020/521 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France, prise dans sa séance du 8 octobre 2020, approuvant la convention de financement relative à la tranche n°2 de réalisation pour un montant de 33,1 M€ HT en euros courants ;

**VU** le rapport n° 20241112-203 ;  
**VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la première convention de financement relative à la prise en charge de besoins complémentaires (CFI BC1) du Tzen 4, dédiée au sujet du Centre Hospitalier Sud Francilien, pour un montant de 4 014 360 € TTC courants ;

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-204**

### **BUS BORDS DE MARNE - CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES D'AVANT-PROJET ET PREMIÈRES ACQUISITIONS FONCIÈRES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12 et R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-10 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2021-2027, signé le 6 juillet 2022, et ses avenants ;
- VU** la délibération n° 2018/551 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2018 approuvant la convention de financement relative au Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et à la concertation préalable du projet de TCSP sur l'ex-RN34 ;
- VU** la délibération n° 2020/514 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 approuvant le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), les modalités de la concertation et la convention de financement relative à la réalisation des études de schéma de principe et à l'enquête publique ;
- VU** la délibération n° 20210414-142 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021 approuvant le bilan de la concertation relative au projet Bus Bords de Marne ;
- VU** la délibération n° 20231012-206 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 octobre 2023 approuvant les modalités de la concertation préalable à la mise en compatibilité des PLU des territoires traversés par le projet Bus Bords de Marne ;
- VU** la délibération n° 20231207-267 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2023 approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, et le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- VU** la délibération n° 20231207-268 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2023 approuvant le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- VU** le rapport n° 20241112-204 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement relative aux études d'avant-projet et aux premières acquisitions foncières du Bus Bords de Marne, pour un montant de 14 880 000 € HT en euros courants conventionnels ;

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-205**

### **CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES POUR L'ACQUISITION DES "AUTOMATES FRANCILIENS"**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la délibération n°20220525 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 25 mai 2022 portant création d'une filiale billettique ;
- VU** la délibération n°20230420-053 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en date du 20 avril 2023 autorisant la signature du marché public n°2023-024 dit « Contrat de Services » ;
- VU** l'accord-cadre n°2023-024 dit « Contrat de Services » notifié le 24 mai 2023 ;
- VU** le rapport n° 20241112-205 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

**CONSIDÉRANT** la nécessité pour Île-de-France Mobilités de concevoir, d'acquérir et de maintenir de nouveaux automates de vente ainsi que leurs applicatifs locaux et centraux, et de les déployer sur les différents modes de transport de la Région Île-de-France, notamment les réseaux de bus, de tramways et de trains ;

**CONSIDÉRANT** le transfert de l'activité billettique d'Île-de-France Mobilités à sa filiale Comutitres S.A.S. réalisé le 1<sup>er</sup> juin 2023 par la signature du contrat de services n°2023-024 ;

**CONSIDÉRANT** la nécessité pour Île-de-France Mobilités de créer un groupement de commande avec sa filiale Comutitres pour répondre à leur besoin commun relatif à la mise en place du projet « Automate Francilien » ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la constitution d'un groupement de commandes entre Île-de-France Mobilités et Comutitres SAS ayant pour objet l'acquisition d'"automates franciliens" et de leurs services associés, ainsi que la passation de tout autre marché nécessaire à l'aboutissement du projet de déploiement et d'exploitation de nouveaux automates de vente sur les différents modes de transports ;

**ARTICLE 2** : approuve la convention constitutive de groupement de commandes ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à signer la convention constitutive de groupement de commandes et tous les actes en découlant permettant sa mise en œuvre.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-206**

**MARCHÉ N°2024-047 D'ASSISTANCE À MAÎTRISE  
D'OUVRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS POUR LA  
DÉFINITION ET LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES  
COMPENSATOIRES  
MARCHÉ N°2024-047 D'ASSISTANCE À MAÎTRISE  
D'OUVRAGE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS POUR LA  
DÉFINITION ET LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES  
COMPENSATOIRES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 15 octobre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-206 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

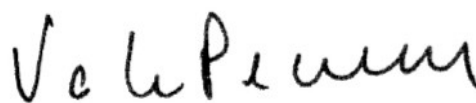
**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à signer le marché n°2024-047 ayant pour objet l'assistance à maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités pour la définition et la mise en œuvre de mesures compensatoires ;

**ARTICLE 2 :** précise que la durée du marché est de 24 mois à compter de la date de sa notification au titulaire, reconductible une fois pour une seconde période de 24 mois ;

**ARTICLE 3 :** précise que le marché est conclu sous la forme d'un accord-cadre mono-attributaire conclu pour partie à bons de commandes et pour partie à marchés subséquents, sans montant minimum avec un montant maximum de 5 000 000 € H.T. pour la durée de la période initiale ainsi que pour la période de reconduction.

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

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pecresse', written in a cursive style.

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-207**

# **MARCHÉ PUBLIC DE TRAVAUX N°2022-065 DE PLATEFORME TRAMWAY, VOIE FERRÉE ET LIGNE AÉRIENNE DE CONTACT DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T7, D'ATHIS-MONS À JUVISY-SUR-ORGE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 24 septembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-207 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

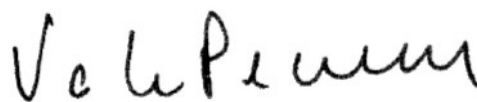
**ARTICLE 1 :** autorise le mandataire SETEC Organisation à signer le marché public n°2022-065 ayant pour objet des travaux de plateforme tramway, voie Ferrée et ligne Aérienne de Contact sur l'ensemble du projet de prolongement du tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy-sur-Orge ;

**ARTICLE 2 :** précise que la durée du marché court à compter de la date de notification de l'ordre de service de démarrage de la période de préparation. La durée prévisionnelle est de 80 (quatre-vingts) mois (dont 4 mois de période de préparation) ;

**ARTICLE 3 :** précise que le marché de travaux est mono-attributaire et à prix unitaires. Il est conclu pour un montant de 34 877 902,29 € H.T. pour la durée du marché. Le titulaire est rémunéré aux quantités réellement exécutées, par application des prix unitaires du bordereau des prix.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-208**

### **AVENANT N°4 AU MARCHÉ N°2019-015 MAÎTRISE D'ŒUVRE LIGNE DU TRAM 13 EXPRESS ENTRE SAINT-GERMAIN GC ET ACHÈRES-VILLE RER (PHASE 2)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la délibération n°2019/518 du 12 décembre 2019 autorisant la signature du marché n°2019-015 ;
- VU** le marché n°2019-015 notifié le 14 février 2020 ;
- VU** l'avenant n°1 du marché n° 2019-015 notifié le 11 juin 2021 ;
- VU** la délibération n°20211209-373 du 9 décembre 2021 autorisant la signature de l'avenant n°2 ;
- VU** la délibération n°20230628-150 du 28 juin 2023 autorisant la signature de l'avenant n°3 ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 15 octobre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-208 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°4 au marché n°2019-015 de « Maîtrise d'œuvre Ligne du Tram 13 express entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER (phase 2) » dont le titulaire est le groupement SYSTRA, ARTELIA Ville et Transports et RICHEZ Associés ;

**ARTICLE 2 :** précise que l'avenant n°4 a pour objet d'ajuster la durée prévisionnelle de la phase PRO à 31 mois, de fixer la rémunération des prestations supplémentaires réalisées par le titulaire et qui sont apparues nécessaires au cours de la phase PRO, et de fixer le coût prévisionnel provisoire de réalisation (CPPR) et le forfait de rémunération définitif du Titulaire ;

**ARTICLE 3 :** précise que le forfait de rémunération définitif du titulaire est fixé à hauteur de 10 002 568,35 € H.T. soit une évolution de 14,84% par rapport au forfait de rémunération provisoire du MOEL (8 710 198,79 € H.T.) ;

**ARTICLE 4 :** précise que l'intégration des prestations supplémentaires s'élevant à 904 751,38 € H.T. représente une augmentation de 9,05 % par rapport au montant forfaitaire définitif du marché, et de 20,13 % tous avenants confondus par rapport au montant initial du marché.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-209**

### **AVENANT N°2 AU MARCHÉ N°2022-053 DE GESTION TRANSITOIRE DE LA GARE D'ORLY**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la délibération n° 20230420-091 du 20 avril 2023 autorisant la signature du marché 2022-053 ;
- VU** le marché 2022-053 notifié le 12 juin 2023 ;
- VU** la délibération n° 20240618-144 du 18 juin 2024 autorisant la signature de l'avenant n°1 ;
- VU** le rapport n° 20241112-209 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°2 au marché n°2022-053 « Gestion de la gare d'Aéroport d'Orly » dont le titulaire est la société RD Orly 2024 ;

**ARTICLE 2 :** précise que l'avenant n°2 a pour objet :

- La prise en compte des surcoûts liés aux contrats de maintenance à passer avec certains titulaires de la Société des Grands Projets ;
- Le renfort de la présence humaine en gare sur les premiers mois d'ouverture de la gare (période JOP), et la pérennisation d'une partie des ressources en phase nominale de fonctionnement ;
- Le dispositif de mesure des temps d'attente aux automates de vente.

Le montant global de l'avenant n°2 s'élève donc à un montant total de 1 845 771,91 € H.T. au titre des prestations supplémentaires rendues nécessaires par des circonstances imprévues sur le fondement de l'article R. 2194-5 du code de la commande publique ;

L'avenant implique donc une augmentation globale de +23,3% par rapport au montant forfaitaire initial du marché hors reconductions ;

**ARTICLE 3** : précise que le montant forfaitaire du marché passe de 8 253 023,47 € H.T. à 10 098 795,38 € H.T. pour la période initiale ;  
Le nouveau montant de la partie forfaitaire de l'accord-cadre s'élève désormais pour la période initiale du marché à 10 098 795,38 € H.T.  
La partie à bons de commande reste inchangée.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-210**

### **CÂBLE 1 - AVENANT N°4 AU MARCHÉ 2019-40**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la délibération n°20210414-146 du 14 avril 2021 autorisant la signature du marché n°2019-040 ;
- VU** le marché n°2019-040 notifié le 30 avril 2021 ;
- VU** la délibération n°20211011-092 du 11 octobre 2021 autorisant la signature de l'avenant n°1 ;
- VU** l'avenant n°1 du marché n°2019-040 notifié le 25 novembre 2021 ;
- VU** l'avenant n°2 du marché n°2019-040 notifié le 02 mai 2022 ;
- VU** l'avenant n°3 du marché n°2019-040 notifié le notifié le 29 août 2024 ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 15 octobre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-210 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°4 au marché n°2019-040 « Conception réalisation et maintenance des aménagements urbains, équipements et système de transport » dont le titulaire est la société DOPPELMAYR (mandataire) / SPIE BATIGNOLLES GENIE CIVIL/ATELIER SCHALL/EGIS RAIL/France TRAVAUX (co-traitants) ;

**ARTICLE 2 :** précise que l'avenant n°4 au marché n°2019-040 a pour objet l'application d'une clause de réexamen au marché, l'ajout de travaux supplémentaires devenues nécessaires pour des raisons techniques et par l'impossibilité de changer de titulaire et l'ajout de modifications de faibles montants et qu'il entraîne une augmentation du montant de la tranche ferme du marché de 6 923 467,39 € HT, soit une hausse de 6,29% du montant forfaitaire initial du marché et une hausse de 6,29% du montant forfaitaire initial du marché tous avenants confondus ;

**ARTICLE 3 :** précise que le nouveau montant du marché s'élève à 126 083 861,39 € HT.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-211**

### **TRAM 13 EXPRESS - PHASE 2 SAINT-GERMAIN GC ET ACHÈRES-VILLE RER - AVENANT N°4 AU MARCHÉ N°2018- 042**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- VU** la délibération n°2018/335 du 11 juillet 2018 autorisant la signature du marché n° 2018-042 ;
- VU** le marché n°2018-042 notifié le 23 juillet 2018 ;
- VU** la délibération n°20211209-375 du 9 décembre 2021 autorisant la signature de l'avenant n°1 ;
- VU** la délibération n°20230306-036 du 6 mars 2023 autorisant la signature de l'avenant n°2 ;
- VU** la délibération n°20231012-208 du 12 octobre 2023 autorisant la signature de l'avenant n°3 ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 15 octobre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-211 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à signer l'avenant n°4 au marché n° 2018-042 relatif à la « Conduite d'opération pour la réalisation du Tram 13 Express entre Saint-Germain GC et Achères-Ville RER (Phase 2) » dont le titulaire est le groupement conjoint SETEC ORGANISATION (mandataire solidaire) /SETEC ITS cotraitant ;

**ARTICLE 2 :** précise que l'avenant n°4 a pour objet d'intégrer une mobilisation supplémentaire du titulaire liée à des circonstances imprévues survenues au cours de l'exécution des phases PRO et ACT, en particulier, dans le cadre de modifications du programme de l'opération ou de demandes émanant d'Île-de-France Mobilités. Cette mobilisation, indissociable des missions initialement prévues au marché afin de mener à bien le pilotage des phases PRO et ACT, a

nécessité l'ajout de prestations supplémentaires devenues nécessaires et représentant une augmentation du montant de la partie forfaitaire du marché de 356 404,00 € H.T., soit une hausse de 7,60% par rapport au montant forfaitaire initial du marché, et de 19,60% tous avenants confondus ;

**ARTICLE 3** : précise que le nouveau montant du marché s'élève à 5 609 935,50 € H.T. et que la partie à bons de commande reste inchangée.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-212**

### **TRAM 7 - PROLONGEMENT ENTRE ATHIS-MONS ET JUVISY - AVENANT N°6 AU MARCHÉ N°2012-098**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la délibération n°2013/020 du 13 février 2013 autorisant la signature du marché ;
- VU** le marché n°2012-98 notifié le 27 mars 2013 ;
- VU** la délibération n° 2016/096 du 30 mars 2016 autorisant la signature de l'avenant n°1 ;
- VU** la délibération n°2020/056 du 05 février 2020 autorisant la signature de l'avenant n°2 ;
- VU** la délibération n° 20220525-108 du 25 mai 2022 autorisant la signature de l'avenant n°3 ;
- VU** la délibération n° 20230306-040 du 6 mars 2023 autorisant la signature de l'avenant n°4 ;
- VU** la délibération n°20231012-209 du 12 octobre 2023 autorisant la signature de l'avenant n°5 ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 24 septembre 2024 ;
- VU** le rapport n° 20241112-212 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 5 novembre 2024 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le mandataire SETEC Organisation à signer l'avenant n°6 au marché n°2012-098 « Opération de prolongement du tramway T7 (Athis-Mons Juvisy) - Maîtrise d'œuvre générale » dont le titulaire est le groupement INGEROP CONSEIL ET INGENIERIE (mandataire) / RICHEZ & ASSOCIES / RATP (co-traitants) ;

**ARTICLE 2 :** précise que l'avenant n°6 a pour objet :

- La prise en compte de l'allongement des délais de travaux et de la régularisation des délais des autres tranches du marché ;
- La prise en compte de prestation d'investigations complémentaires liées à des

contraintes d'exploitation sous chantier ainsi qu'à des demandes des collectivités ;

- La modification de l'article 4.5 du CCAP relatif à l'intéressement et aux pénalités à l'issue de la tranche conditionnelle n°2 ;
- L'intégration de prestations supplémentaires.

**ARTICLE 3** : précise que le montant global de l'avenant n°6 s'élève à 3 912 986,75 € H.T. au titre des prestations supplémentaires, soit une augmentation globale de +67,5 % par rapport au montant forfaitaire initial du marché ;

**ARTICLE 4** : précise que le montant forfaitaire du marché passe ainsi de 11 095 830 € H.T. à 18 590 867,53 € H.T. pour la durée totale du marché.

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

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



Valérie PECRESSE

**Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 12 novembre 2024****Amendement à la délibération n° 0241112-156****RÉVOLUTION DE LA BILLETTIQUE POUR LES TICKETS**

Considérant qu'IDFM veut fortement inciter à l'usage de la formule en post-paiement Liberté+ ;

Considérant que les tarifs sur Navigo Easy seront bien supérieurs à ceux sur Liberté+, en plus de la correspondance réseau de surface / réseau ferré payante ;

Considérant que certains citoyens français, sans résider ni travailler en IDF, y viennent fréquemment, pour des raisons familiales notamment ;

Considérant la hausse brutale de 44% pour 10 trajets en métro que ces usagers devraient subir en l'absence d'alternatives :

**Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour permettre à des usagers non franciliens de souscrire la formule Navigo Liberté+ .**

**Bernard GOBITZ**

**Administrateur représentant les  
associations d'usagers des transports**

Le Navigo Liberté+ est un produit proposant un tarif préférentiel pour les usagers occasionnels. La correspondance entre le réseau de surface et le réseau ferré permet une baisse relative d'un trajet par rapport au ticket t+ actuel n'autorisant pas la correspondance. Les franciliens et franciliennes participent à plus de 80% aux recettes de la vente des titres. C'est pourquoi ce produit leur est proposé pour diminuer leur part relative au financement des transports.

En cas d'extension du Navigo Liberté+ à l'ensemble des usagers non franciliens, la perte de recettes serait significative. L'équilibre de la réforme billettique ne serait pas maintenu et ne permettrait pas de proposer un tarif unique sur l'ensemble du réseau. De plus, le ticket utilisable sur le bus passe de 2,15€ à 2,00€. Les alternatives moins chères en zone métro sont donc proposées aux visiteurs non-résidents en Île-de-France.

**Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 12 novembre 2024****Amendement à la délibération n°0241112-156****RÉVOLUTION DE LA BILLETTE POUR LES TICKETS**

Considérant qu'IDFM veut fortement inciter à l'usage de la formule en post-paiement Liberté+ ;

Considérant que les habitudes de déplacement évoluent et que les usagers ont des besoins variables d'utilisation du réseau de transport et pas forcément prévisibles (télétravail, congés, rendez-vous médicaux, pratique du vélo, covoiturage, etc.) ;

Considérant que Navigo Liberté+ n'a un tarif plafonné que par jour (12€ en 2025), soit potentiellement une facture de + de 300 € par mois ;

Considérant que l'absence de plafond mensuel oblige les usagers calculer à l'avance chaque mois pour choisir quelle formule sera la plus pertinente pour eux, ce qui va à l'encontre la facilité d'usage promise ;

**Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour mettre en œuvre un plafond mensuel du Liberté+ à un tarif proche de l'abonnement mensuel.**

**Bernard GOBITZ**

**Administrateur représentant les  
associations d'usagers des transports**

Le Navigo Liberté+ permet aux usagers franciliens de voyager à un tarif préférentiel. La simplicité repose sur la souscription et le fait de ne plus avoir à charger des titres en prévision de ses déplacements. Le plafonnement à la journée est proposé pour permettre aux usagers occasionnels de ne pas dépasser l'équivalent d'un forfait journalier sur une journée où ils auraient une forte mobilité.

L'instauration d'un plafond mensuel proche de l'abonnement mensuel ne serait pas soutenable avec le niveau de prix actuel du Navigo Mois. Cette proposition devrait s'accompagner d'une hausse significative du forfait ou du prix des voyage pour ne pas entraîner la perte de plusieurs centaines de millions d'euros pour Île-de-France Mobilités.

La coexistence des forfaits mensuels et du produit Navigo Liberté+ permet aux usagers de choisir leur préférence selon leur mobilité tout en maintenant des tarifs plus bas.

Il y a à Londres un plafond jour et un plafond semaine (de lundi à dimanche). Les deux dépendent du nombre de zones (de 1 à 6)

Le daily cap va de 8,50 (1 zone) à 15,60 Livres (6 zones)

Le weekly cap va de 42,70 (1 zone) à 78,00 Livres (6 zones)

**Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 12 novembre 2024****Amendement à la délibération n° 0241112-156****RÉVOLUTION DE LA BILLETTIQUE POUR LES TICKETS**

Considérant que le support Navigo Easy est facturé 2 €, sans possibilité de consignation ;

Considérant que ce support est passé de plastifié à cartonné donc moins résistant ;

Considérant que ce type de support est généralement facturé 0,10 € ou 0,20 € sur les réseaux de transport hors IDF ;

Considérant de surcroît que les titres de transport pour un même déplacement vont être significativement plus chers sur ce support que sur Liberté+ ;

**Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour mettre en œuvre courant 2025 une baisse significative du support Navigo Easy en cohérence avec son prix de revient réel.**

**Bernard GOBITZ**

**Administrateur représentant les  
associations d'usagers des transports**

La révolution billettique offre l'accès à l'ensemble du réseau francilien pour 2,50 €. Ce tarif est plus faible avec le Navigo Liberté+ qui passe à 1,99 €. Les résidents d'Ile-de-France sont incités à souscrire à ce produit qui présentent de nombreux avantages tarifaires dont la correspondance entre le réseau de surface et le réseau ferré offerte. Le coût de la carte Easy n'est donc pas porté par les franciliens.

La participation des occasionnels à l'achat du coût du support permet un gain financier à hauteur de 30 millions d'euros. La situation financière d'Ile-de-France Mobilités ne permet pas de se priver de cette recette. Autrement cela devrait se répercuter sur les tarifs des autres titres de transport comme le forfait Navigo.

**Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 novembre 2024****RER C****Vœu relatif à la réalisation d'une communication supplémentaire en gare de  
Bibliothèque François Mitterrand**

Considérant que le service annuel 2024 a réintroduit le soir deux missions desservant le Val d'Orge, un BOBA traversant et un BALI au départ de Paris-Austerlitz ;

Considérant que le plus attractif des deux, le BALI, est fréquemment supprimé ;

Considérant qu'il serait par conséquent souhaitable d'intervertir l'origine de ces deux trains pour éviter ces suppressions ;

Considérant que cette amélioration qui serait très appréciée des usagers nécessite la pose d'une communication (entre les voies 1<sup>ter</sup> et F) ;

Considérant que cet investissement est prévu au Schéma Directeur du RER C, mais à une échéance lointaine ;

**Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour prendre toutes les dispositions nécessaires afin que :**

- **La pose de cette communication par le gestionnaire d'infrastructure soit accélérée et réalisée le plus rapidement possible.**

**Bernard GOBITZ**  
**Administrateur représentant les**  
**associations d'usagers des transports**

Bien entendu, IDMF le rappellera à SNCF Réseau, mais il n'est pas nécessaire de faire un vœu pour cela.

**Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 novembre 2024****RER C****Vœu relatif au retour des trains YETI, YACK et YVON**

Considérant que jusque vers l'an 2000, la desserte des branches Etampes et Dourdan du RER C était assurée par des trains codés YETI, YACK ou YVON (pour ceux en direction du Sud) constitués de deux rames séparées ou accouplées à Brétigny ;

Considérant que ces trains avaient une capacité suffisante pour la desserte des Petite et Moyenne Couronnes ;

Considérant que la séparation des deux rames à Brétigny permettait d'assurer une desserte relativement dense (à la demi-heure) sur les branches Dourdan et Etampes ;

Considérant que le rétablissement de ces trains entraînerait une amélioration très appréciée par les usagers de la fréquence de desserte de chacune de ces branches en particulier en début et fin de journée ou en cas de suppression de train ;

**Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour prendre toutes les dispositions nécessaires afin que :**

- **l'opérateur rétablisse ces trains aux heures de faible fréquence, en particulier en début et en fin de journée.**

**Bernard GOBITZ**

**Administrateur représentant les  
associations d'usagers des transports**

La séparation à Brétigny de deux éléments Z2N du RER C en direction de Dourdan et Saint-Martin d'Etampes apparaît comme une source de fragilité de l'exploitation : temps de stationnement important à quai pour la manœuvre de « découplément » des deux éléments, aléas techniques liés à cette manœuvre, ...

En outre, cette mesure nécessiterait une information des voyageurs particulièrement complexe à mettre en œuvre afin qu'ils montent dans la bonne partie du train en amont de Brétigny.

Pour ces raisons et compte tenu de la fragilité du RER C, cette mesure ne pourrait être étudiée qu'en extrême soirée, uniquement dans le sens du Nord vers le Sud : « découplément » à Brétigny.

Île-de-France Mobilités a demandé à Transilien une première étude d'opportunité : faisabilité technique, conséquences sur la robustesse de l'exploitation, information des voyageurs, dont le rendu est attendu pour le premier semestre 2025.

A l'issue de cette première étude, Île-de-France Mobilités se prononcera en concertation avec les associations de voyageurs sur les suites à donner.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités  
Séance du 12 novembre 2024**

Amendement déposé par  
David BELLARD et Jean-Baptiste PEGEON

**à la délibération 20241112-183**

**Renouvellement du matériel roulant RER C - Expression fonctionnelle du besoin Z2N NG  
et Convention de financement n°1 des études d'avant-projet de l'adaptation des  
infrastructures au futur matériel roulant**

**Objet de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté après l'article 1, rédigé comme suit :

**“Garantie que l'utilisation des technologies d'intelligence artificielles utilisées dans le système de surveillance prévu ne saurait justifier à elle seule, ou associée à des motifs exclusivement financiers, la suppression de postes dans les domaines de la surveillance et de la sécurité, la présence humaine étant supérieure à la technologie en matière de sécurité effective et surtout en matière de sécurité perçue.”**

Les articles subséquents sont renumérotés en conséquence.

**Exposé des motifs :**

Les technologies de surveillance utilisant l'intelligence artificielle (IA) peuvent avoir de réelles utilités pour assurer une sécurité effective et ressentie accrue pour les usagers et les personnels des transports en commun, nous pouvons donc nous réjouir de leur émergence et expérimenter - prudemment - sur leur usage.

En revanche, comme pour toute nouvelle technologie, celle-ci comprend des risques. Un des risques est celui de voir, pour des raisons budgétaires, la présence humaine en train et en gare dédiée à la sécurité réduite - celle-ci étant plus onéreuse. Or, la présence d'un ou de plusieurs humains permet un sentiment de sécurité bien supérieur pour les usagers et le personnel, et décourage davantage d'éventuels délinquants que des caméras, fussent-elles pilotées par une IA. Par ailleurs, ce personnel saurait également accomplir des missions connexes qu'une caméra ne pourra jamais approcher : prévention, information, aide à la personne, accompagnement.

Cet amendement vise donc à garantir la prudence dans le déploiement de ces technologies, pour en assurer un usage objectivement vertueux, transparent et démocratique, en particulier en ne créant pas d'antagonisme budgétaire entre leur déploiement et la présence d'humains dans les trains et gares.

Le matériel Z2N NG appelé à circuler à partir des années 2030 devrait être compatible avec les technologies utilisant l'IA si ces technologies sont développées et autorisées dans les

prochaines années et qu'elles permettent des gains pertinents en matière d'aide à l'exploitation, à l'instar des expérimentations menées lors des JO de 2024. De plus, la longue période de développement du train (entre 5 et 6 ans) permettra la réalisation d'analyses bénéfices-risques sur les fonctionnalités envisagées et retenues pour le Z2N NG.

Cette évolution complète les moyens humains mais ne s'y substitue pas. Je rappelle l'engagement d'Île-de-France Mobilités avec le déploiement de 3000 effectifs et 1000 de plus d'ici 2027 en complément des effectifs déployés par l'Etat.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**  
**Séance du 12 novembre 2024**

Amendement déposé par  
David BELLIARD et Jean-Baptiste PEGEON

**à la délibération 20241112-191**

**Modernisation des gares d'Ile-de-France - Gare de Villeneuve-Saint-Georges - Avenant n°1 à la convention de financement relative à l'engagement des études projet et premiers travaux de restructuration du bâtiment voyageurs (phase 1) - Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études d'avant-projet de modernisation de la gare (phase 2)**

**Objet de l'amendement :**

L'article 1 est modifié comme suit :

“approuve l'avenant n°1 à la convention de financement (17DPI072) relative à l'engagement des études projet et premiers travaux (PRO-DCE-REA) de la gare de Villeneuve-Saint-Georges (phase 1) pour permettre le prolongement de la durée de conventionnement à coût constant, correspondant au montant initial de 13,36 M€ courants conventionnels, **à la condition de la garantie de la mise en accessibilité effective totale de l'ensemble de la gare**”

L'article 2 est modifié comme suit :

“approuve l'avenant n°1 à la convention de financement (21D12005) relative aux études d'avant-projet de la gare de Villeneuve-Saint-Georges (phase 2) afin de couvrir les dépenses supplémentaires induites par les études complémentaires d'approfondissement nécessaires à engager pour la phase « AVP mutualisé (phases 1 + 2) d'un montant de 2,44 M€ courants et portant le montant de la convention initiale à 4,87 M€ HT courants conventionnels, **à la condition de la garantie de la mise en accessibilité effective totale de l'ensemble de la gare**”

**Exposé des motifs :**

Le handicap est reconnu par la Région Île-de-France comme un enjeu majeur, ce dont nous nous réjouissons. En témoignent les diverses initiatives de l'exécutif régional, dont une partie se trouve traduite dans l'action d'Ile-de-France Mobilités. Sur ce projet également, il est fait mention dans le rapport de la mise en accessibilité comme d'un des principaux objectifs du programme.

Or en l'espèce, mention est faite dans la première annexe d'un accès depuis la Passerelle de liaison (notamment objet de la convention) “desservant le quai 2 par escalier fixe uniquement”. Le rapport tel que présenté ne permet donc pas d'assurer le caractère accessible de l'ensemble de la gare.

Cet amendement vise à garantir la mise en accessibilité totale de l'ensemble des espaces de la gare.

Je vous confirme bien que la gare de Villeneuve-Saint-Georges sera déclarée accessible à l'issue des travaux prévue dans le cadre du projet qui est soumis au conseil d'administration.

S'agissant du quai n°2, il s'agit d'un quai de secours qui n'est pas utilisé en fonctionnement normal. En outre, ce type de quai, utilisé en mode dégradé en cas de difficulté sur les quais nominaux, est beaucoup trop étroit pour accueillir un ascenseur et il ne peut être surélevé en raison du passage de convois de gabarits exceptionnels sur ces quais.

**Conseil d'Administration d'Île de France Mobilités**  
**Séance du 12 novembre 2024**

Amendement déposé par  
David BELLIARD et Jean-Baptiste PEGEON

**à la délibération 20241112-190**

**Modernisation des gares d'Île-de-France - Convention de financement relative aux études Projet, à la phase DCE et aux premiers travaux du projet SNCF de désaturation de la gare de Sartrouville**

**Objet de l'amendement :**

L'article 1 est modifié comme suit :

“approuve la convention de financement relative aux études Projet (PRO), à la phase DCE et aux premiers travaux du projet SNCF de désaturation de la gare RER de Sartrouville pour un montant de 812 701,91 M€ HT courants conventionnels, **à la condition de la garantie de la mise en accessibilité effective totale de l'ensemble de la gare**”

**Exposé des motifs :**

Le handicap est reconnu par la Région Île-de-France comme un enjeu majeur, ce dont nous nous réjouissons. En témoignent les diverses initiatives de l'exécutif régional, dont une partie se trouve traduite dans l'action d'Île-de-France Mobilités. Sur ce projet également, il est fait mention dans le rapport de la mise en accessibilité comme d'un “[d]es principaux objectifs de ce programme de modernisation des espaces en gare”.

Or en l'espèce, mention est faite du remplacement d'escaliers mécaniques par des fixes, et vice-versa. On remarque d'ailleurs que la jonction entre le quai C et le Passage souterrain 2 (PASO 2) voit le remplacement de son escalier mécanique par un escalier fixe, sans qu'il soit fait mention d'un passage accessible à toutes et tous au PASO 2 depuis le quai C. Aucune mention n'est faite, par ailleurs, de la présence, du maintien, du remplacement ou de l'installation d'ascenseurs. Le rapport tel que présenté ne permet donc pas d'assurer le caractère accessible de l'ensemble de la gare.

Cet amendement vise à garantir la mise en accessibilité totale de l'ensemble des espaces de la gare.

La gare de Sartrouville est aujourd'hui déjà accessible, les travaux ayant été réalisés à cet effet. Ainsi l'ensemble des quais sont accessibles par des ascenseurs qui ne sont pas impactés par le projet.

S'agissant plus spécifiquement de l'escalier mécanique qui est déposé, il s'agit en réalité d'un déplacement étant donné qu'un escalier mécanique est installé sur le même quai pour accéder à l'autre trémie. Ce déplacement est rendu nécessaire pour permettre une meilleure gestion des flux dans un objectif de désaturation, sans dégrader la qualité du service rendu aux

usagers et l'accessibilité des quais.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités  
Séance du 12 novembre 2024**

Amendement déposé par  
David BELLIARD et Jean-Baptiste PEGEON

**à la délibération 20241112-183**

**Renouvellement du matériel roulant RER C - Expression fonctionnelle du besoin Z2N NG  
et Convention de financement n°1 des études d'avant-projet de l'adaptation des  
infrastructures au futur matériel roulant**

**Objet de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté après l'article 1, rédigé comme suit :

**“Garantie que l'utilisation des technologies d'intelligence artificielles utilisées dans le système de surveillance prévu se fera de manière transparente et démocratique, notamment par la mise sur pied d'un organe délibérant chargé de la gouvernance du contenu enregistré, composé notamment de membres élus de l'opposition régionale siégeant au Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), des représentants du personnel de l'exploitant et d'IDFM, de même que des usagers. Toute utilisation de ces enregistrements doit servir explicitement à la sécurité immédiate des usagers et employés du réseau de transports en commun, et doit être notifiée et approuvée par l'organe délibérant chargé de leur gouvernance.”**

Les articles subséquents sont renumérotés en conséquence.

**Exposé des motifs :**

Les technologies de surveillance utilisant l'intelligence artificielle (IA) peuvent avoir de réelles utilités pour assurer une sécurité effective et ressentie accrue pour les usagers et les personnels des transports en commun, nous pouvons donc nous réjouir de leur émergence et expérimenter sur leur usage.

En revanche, comme pour toute technologie nouvelle, celle-ci comprend des risques, notamment de dérives - il convient donc de les utiliser de manière pragmatique, suivant une analyse bénéfice-risque la plus objective possible. En l'espèce, ces technologies peuvent faire l'objet de dérives sécuritaires liées à l'hypersurveillance et la pénétration dans le domaine de la vie privée de chacun. Il est donc essentiel que des garde-fous transparents et démocratiques permettent de n'utiliser les enregistrements créés qu'uniquement dans le cadre des fonctions qui lui sont attribuées. Cela est d'autant plus important que l'expérience révèle de plus en plus que l'IA reproduit les biais cognitifs inhérents aux données qui la nourrissent, de même que ceux de la ou des personnes qui ont en charge sa conception et sa programmation.

Cet amendement vise donc à garantir la prudence dans le déploiement de ces technologies, pour en assurer un usage objectivement vertueux, transparent et démocratique.

L'usage de l'IA relève de cadres juridiques stricts, qui appartiennent soit au référentiel général pour la protection des données personnelles (RGPD), soit au code de la sécurité intérieure pour les finalités qui relèvent de la sûreté.

Dans tous les cas, une attention forte est portée à la protection des données personnelles et les principales dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel doivent s'appliquer : réaliser une analyse d'impact sur la vie privée, respecter le droit d'information des personnes, assurer la sécurité des données, etc...

En complément, plusieurs cas d'usage de l'intelligence artificielle n'ont pas ou très peu d'impact en termes de données personnelles, au regard des finalités et des bénéfices attendus par ces traitements c'est par exemple le cas de la traduction automatique par IA, déployée sur le portail et l'application Ile de France Mobilités depuis les Jeux Olympiques et Paralympiques. On peut citer également la détection de l'affluence. Ces deux cas d'usage ne nécessitent aucune identification individuelle, tout en participant à l'amélioration de la qualité de service et du confort des voyageurs.

*J'ai repris la réponse rédigée par DNum et DS à un amendement Péjon Belliard de 2023*

**Conseil d'Administration d'Île de France Mobilités**  
**Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-169**

**Choix du mode de gestion : Concession de service public relative à l'exploitation de lignes de bus desservant le territoire des Communauté de Communes de la Bassée Montois, Communauté de Communes du Provenois, et l'est de la Communauté de Communes de la Brie et Seine Nangissienne (lot n° 14)**

**Objet de l'amendement :**

Supprime les articles de 1 à 5 et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

***“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus - Lot 14 soumis aujourd'hui à l'ouverture à la concurrence par volonté politique.”***

**Exposé des motifs :**

Le réseau de bus publics d'Île-de-France, tant sur le plan des infrastructures, que des politiques de mobilité et de la lutte contre la pollution de l'air, est essentiel à la transition des modes de transports dans notre région. Depuis le lancement des privatisations sur les lignes de bus, les conséquences sur l'offre et les conditions de travail sont déplorables : les usager.ères pâtissent d'un service dégradé et les agent.es sont en souffrance en raison des nouvelles modalités de travail qui leur ont été imposées. Les retours d'expériences de cette gestion déléguée des lignes de bus est édifiante et cela entraîne une atteinte notable à la qualité du service public.

Les ajustements pour noter les critères sociaux à 15% et abaisser le critère prix à 40% ne sont pas suffisants pour améliorer la qualité des prestations et les économies sur le service restent toujours ce qui pèse le plus dans le choix des délégataires. Il est clair qu'aucun ajustement des critères ne pourrait être satisfaisant puisqu'ils s'inscrivent dans tous les cas dans un cadre de délégation de service public que les élu.e.s écologistes dénoncent au vu de la dégradation du service et des conditions de travail qu'il implique *de facto*. Ainsi, les retards, les suppressions sans préavis, et les incidents d'exploitation sont plus nombreux depuis la mise en concurrence des lignes de bus. L'importance d'une bonne coordination entre les différents territoires et l'unicité du réseau de bus nous oblige à changer de paradigme et à convenir que la gestion en régie autonome ou personnalisée reste la plus appropriée pour répondre à notre principale mission qui est de garantir la qualité du service rendu aux usager.ères.

Les raisons invoquées par Île-de-France Mobilités pour choisir la délégation de service public plutôt que la régie, à savoir les contrats de délégations de service public engagés, la nécessité de procéder à de nombreuses embauches au sein de l'AOM et de monter en compétence, la responsabilité, notamment financière et juridique, qui pèserait entièrement sur l'AOM régionale, ne sont pas des arguments suffisants pour justifier une si forte atteinte au service public. L'enjeu d'Île-de-France Mobilités est désormais de rétablir un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.

Cet amendement revient à chaque conseil, sous différentes formes, et à chaque fois il est rejeté. Je respecte la loi et n'arrêterai pas la mise en concurrence, qui est gage d'efficacité et d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

**Conseil d'Administration d'Île de France Mobilités**  
**Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-168**

**Choix du mode de gestion Concession de service public Exploitation des lignes de bus desservant la communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie et la communauté de communes des Deux Morins - lot n°12**

**Objet de l'amendement :**

Supprime les articles de 1 à 5 et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

***“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus - Lot 12 soumis aujourd'hui à l'ouverture à la concurrence par volonté politique.”***

**Exposé des motifs :**

Le réseau de bus publics d'Île-de-France, tant sur le plan des infrastructures, que des politiques de mobilité et de la lutte contre la pollution de l'air, est essentiel à la transition des modes de transports dans notre région. Depuis le lancement des privatisations sur les lignes de bus, les conséquences sur l'offre et les conditions de travail sont déplorables : les usager.ères pâtissent d'un service dégradé et les agent.es sont en souffrance en raison des nouvelles modalités de travail qui leur ont été imposées. Les retours d'expériences de cette gestion déléguée des lignes de bus est édifiante et cela entraîne une atteinte notable à la qualité du service public.

Les ajustements pour noter les critères sociaux à 15% et abaisser le critère prix à 40% ne sont pas suffisants pour améliorer la qualité des prestations et les économies sur le service restent toujours ce qui pèse le plus dans le choix des délégataires. Il est clair qu'aucun ajustement des critères ne pourrait être satisfaisant puisqu'ils s'inscrivent dans tous les cas dans un cadre de délégation de service public que les élu.e.s écologistes dénoncent au vu de la dégradation du service et des conditions de travail qu'il implique *de facto*. Ainsi, les retards, les suppressions sans préavis, et les incidents d'exploitation sont plus nombreux depuis la mise en concurrence des lignes de bus. L'importance d'une bonne coordination entre les différents territoires et l'unicité du réseau de bus nous oblige à changer de paradigme et à convenir que la gestion en régie autonome ou personnalisée reste la plus appropriée pour répondre à notre principale mission qui est de garantir la qualité du service rendu aux usager.ères.

Les raisons invoquées par Île-de-France Mobilités pour choisir la délégation de service public plutôt que la régie, à savoir les contrats de délégations de service public engagés, la nécessité de procéder à de nombreuses embauches au sein de l'AOM et de monter en compétence, la responsabilité, notamment financière et juridique, qui pèserait entièrement sur l'AOM régionale, ne sont pas des arguments suffisants pour justifier une si forte atteinte au service public. L'enjeu d'Île-de-France Mobilités est désormais de rétablir un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.

Cet amendement revient à chaque conseil, sous différentes formes, et à chaque fois il est rejeté. Je respecte la loi et n'arrêterai pas la mise en concurrence, qui est gage d'efficacité et d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

**Conseil d'Administration d'Île de France Mobilités  
Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-167**

**Choix du mode de gestion Concession de service public Exploitation des lignes de bus  
desservant la communauté d'agglomération de Plaine Vallée - Forêt de Montmorency (Lot n°5)**

**Objet de l'amendement :**

Supprime les articles de 1 à 5 et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

***“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus - Lot 5 soumis aujourd'hui à l'ouverture à la concurrence par volonté politique.”***

**Exposé des motifs :**

Le réseau de bus publics d'Île-de-France, tant sur le plan des infrastructures, que des politiques de mobilité et de la lutte contre la pollution de l'air, est essentiel à la transition des modes de transports dans notre région. Depuis le lancement des privatisations sur les lignes de bus, les conséquences sur l'offre et les conditions de travail sont déplorables : les usager.ères pâtissent d'un service dégradé et les agent.es sont en souffrance en raison des nouvelles modalités de travail qui leur ont été imposées. Les retours d'expériences de cette gestion déléguée des lignes de bus est édifiante et cela entraîne une atteinte notable à la qualité du service public.

Les ajustements pour noter les critères sociaux à 15% et abaisser le critère prix à 40% ne sont pas suffisants pour améliorer la qualité des prestations et les économies sur le service restent toujours ce qui pèse le plus dans le choix des délégataires. Il est clair qu'aucun ajustement des critères ne pourrait être satisfaisant puisqu'ils s'inscrivent dans tous les cas dans un cadre de délégation de service public que les élu.e.s écologistes dénoncent au vu de la dégradation du service et des conditions de travail qu'il implique *de facto*. Ainsi, les retards, les suppressions sans préavis, et les incidents d'exploitation sont plus nombreux depuis la mise en concurrence des lignes de bus. L'importance d'une bonne coordination entre les différents territoires et l'unicité du réseau de bus nous oblige à changer de paradigme et à convenir que la gestion en régie autonome ou personnalisée reste la plus appropriée pour répondre à notre principale mission qui est de garantir la qualité du service rendu aux usager.ères.

Les raisons invoquées par Île-de-France Mobilités pour choisir la délégation de service public plutôt que la régie, à savoir les contrats de délégations de service public engagés, la nécessité de procéder à de nombreuses embauches au sein de l'AOM et de monter en compétence, la responsabilité, notamment financière et juridique, qui pèserait entièrement sur l'AOM régionale, ne sont pas des arguments suffisants pour justifier une si forte atteinte au service public. L'enjeu d'Île-de-France Mobilités est désormais de rétablir un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.

Cet amendement revient à chaque conseil, sous différentes formes, et à chaque fois il est rejeté. Je respecte la loi et n'arrêterai pas la mise en concurrence, qui est gage d'efficacité et d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

**Conseil d'Administration d'Île de France Mobilités**  
**Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-166**  
**Choix du mode de gestion de la ligne N**

**Objet de l'amendement :**

Supprime les articles de 1 à 5 et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

***“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion de la ligne N soumise aujourd'hui à l'ouverture à la concurrence par volonté politique.”***

**Exposé des motifs :**

Le réseau de Transiliens d'Île-de-France, parmi lesquels figure la ligne N, est essentiel à la transition des modes de transports dans notre région, tant sur le plan des infrastructures, que des politiques de mobilités et de la lutte contre la pollution de l'air.

L'exemple du lancement des privatisations sur les lignes de bus est éclairant : les conséquences sur l'offre et les conditions de travail sont déplorables. En effet, les usagers bénéficient d'un service dégradé et les agents sont en souffrance par rapport aux nouvelles modalités de travail. Les retours d'expériences de cette gestion déléguée des lignes de bus est édifiante et cela entraîne une atteinte notable à la qualité du service public.

Ces enseignements sur la privatisation des bus doivent être pris en compte afin d'éviter la dégradation de la qualité de service de l'ensemble des modes de transports franciliens, y compris le réseau des Transiliens, et en l'occurrence la ligne N.

En outre, les raisons évoquées par Île-de-France Mobilités pour choisir la délégation de service public plutôt que la régie, à savoir les contrats de délégations de service public engagés, la nécessité de procéder à de nombreuses embauches au sein de l'AOM et de monter en compétence, la responsabilité, notamment financière et juridique, qui pèserait entièrement sur l'AOM régionale, ne sont pas des arguments suffisants pour justifier une si forte atteinte au service public. L'enjeu d'Île-de-France Mobilités est désormais de rétablir un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle et sa participation dans la lutte contre les dérèglements climatiques et contre la pollution de l'air.

Je ne vais pas rappeler l'ensemble des explications fournies dans les rapports qui ont été adressés aux administrateurs. Il est impossible de créer une régie dans le calendrier fixé par loi ORTF. Les obstacles juridiques et techniques sont trop nombreux pour pouvoir créer une régie capable d'opérer le service sans dégradation pour les voyageurs, dans le calendrier fixé par la loi ORTF.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**  
**Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-176**  
**Création du Conseil stratégique de sûreté dans les transports en commun franciliens**

**Objet de l'amendement :**

L'article 4 est amendé comme suit :

*“ ARTICLE 4 : approuve la composition du Conseil stratégique :*

- La présidente d'Ile-de-France Mobilités ;*
- Le préfet de police, ou son représentant ;*
- Le procureur de la République près le tribunal judiciaire de Paris, ou son représentant ;*
- Le président de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers d'Ile-de-France Mobilités ;*
- Les présidents des entreprises de transport public de personnes ayant conclu un ou plusieurs contrats de service public avec Ile-de-France Mobilités ;*
- Le directeur général et le directeur de la sûreté d'Ile-de-France Mobilités ;*
- Les directeurs des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP ;*
- Les directeurs sûreté des opérateurs de transport ;*
- Un représentant de l'Union des transports publics et ferroviaires ;*
- Un représentant de l'Association des maires d'Ile-de-France ;*
- Un représentant des associations d'usagers ;*
- Le vice-président du conseil régional d'Ile-de-France en charge des transports ;*
- Le vice-président du conseil régional d'Ile-de-France en charge de la sécurité et de l'aide aux victimes ;*
- Deux spécialistes des transports et de la sûreté désignés par la présidente d'Ile-de-France Mobilités*
- Deux membres de l'opposition du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités.”***

*La présidente d'Ile-de-France Mobilités peut convier aux réunions du Conseil stratégique toute autre personnalité qualifiée.”*

**Exposé des motifs :**

Les élus écologistes considèrent que le Conseil Stratégique de sûreté dans les transports en commun est une instance décisionnaire en matière de doctrine et de mesures appliquées sur le réseau de transport qui doit être ouverte aux élu.e.s d'opposition.

La présence de ces élu.e.s d'opposition est nécessaire afin de garantir un débat contradictoire et des décisions démocratiques au sein de cette instance. Celui-ci ne doit, en effet, pas devenir un moyen de contournement des débats et décisions à prendre en matière de sûreté au sein du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités où différentes sensibilités politiques s'expriment en matière de sûreté.

Tout d'abord je vous rappelle que ce comité est un comité d'experts, le conseil stratégique ayant pour objectif de faire le bilan de l'année en cours et de définir conjointement les enjeux

majeurs et les axes stratégiques pour l'année à venir en matière de sûreté dans les transports en commun.

La présence de la présidente de la CQSAAU permettra de faire un retour vers les élus notamment des axes et enjeux définis lors des réunions en commission de la CQSAAU.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**  
**Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-156**  
**Révolution de la billettique pour les tickets**

**Objet de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

***“Est créé un Pass unique régional permettant l'accès aux réseaux de transports en commun, aux services de mobilités partagées et aux parkings-relais dans l'ensemble de l'Ile-de-France.”***

**Exposé des motifs :**

La Présidente de Région a annoncé une révolution billettique dont deux des objectifs majeurs sont la simplification et l'écologie. Or, la vraie révolution francilienne simplificatrice et écologique ne pourra se réaliser sans faciliter l'intermodalité en faveur des modes collectifs et partagés.

C'est pourquoi les élus écologistes proposent la création d'un Pass unique régional qui permet à lui seul d'accéder au réseau de transports en commun, aux parkings-relais ainsi qu'à l'ensemble des services de mobilités partagées (vélos, autopartage, etc.).

Le forfait Navigo Annuel est un titre de transports régional qui présente plusieurs avantages :

- Il permet d'accéder aux différents parc relais labellisés situés en Île-de-France. Cela permet en effet l'incitation au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.
- Deux trajets de covoiturage en passager sont offerts pour ces abonnés. Une indemnité est proposée aussi pour les conducteurs.
- Il est également possible d'associer sa carte Navigo avec un abonnement Velib'.

Île-de-France Mobilités partage cette volonté de multimodalité sur l'ensemble de la région et l'ajout de nouveaux services nécessite des projets d'intégration parfois complexes et pose par ailleurs la question du financement et de la soutenabilité des tarifs.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**  
**Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-156**  
**Révolution de la billettique pour les tickets**

**Objet de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

***“Ile-de-France Mobilités s’engage à transmettre aux membres du CA IDFM l’ensemble des éléments de modélisation de report modal en faveur des transports en commun dans le cadre de cette révolution billettique. Les éléments détaillant le report modal induit par le bouclier tarifaire de 2022 plafonnant le tarif de RER et de Transilien sont notamment attendus.”***

**Exposé des motifs :**

La Présidente de Région a annoncé que le financement de la révolution billettique était entièrement couvert par une meilleure lutte contre la fraude et un plus grand report modal vers les transports en commun.

Les élus écologistes demandent ainsi que les éléments de modélisation de report modal qui ont permis d'affirmer l'auto-financement de la mesure soient partagés dans les meilleurs délais à l'ensemble des membres du Conseil d'Administration. Le partage des éléments chiffrés du report modal suite au plafonnement des tarifs de RER et Transilien à 5 euros en 2022 est notamment attendu.

Les effets de la révolution billettique sur les recettes d'Ile-de-France Mobilités sont estimées à -30M€ TTC. Les calculs sont basés sur les effets de reports entre les titres actuels et les nouveaux titres. Un effet d'induction est pris en compte dans cette estimation.

Les effets attendus de reports et de lutte contre la fraude ne sont pas encore mesurés. Il est cependant attendu à ce qu'ils compensent la perte de recettes due à la révolution billettique.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités  
Séance du 6 février 2024**

Amendement déposé par  
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération n° 20241112-145**

**Installation de quatre administrateurs - Modification du règlement intérieur et élection au sein de  
diverses instances / Modification du règlement intérieur du Conseil**

**Requalifié en vœu**

**Objet de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

***“Intègre au Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités des membres de syndicats de travailleurs du secteur du transport les plus représentés au sein des élections syndicales des opérateurs franciliens”***

**Exposé des motifs :**

Les élus écologistes dénoncent la seule intégration du représentant des employeurs au Conseil d'Ile-de-France Mobilités sans mettre en place une représentation des syndicats de travailleurs. Il est, en effet, nécessaire de permettre à chaque partie de s'exprimer afin d'engager un réel débat contradictoire et démocratique.

De plus, l'expression des travailleurs et travailleuses du secteur du transport au sein de l'instance serait tout à fait utile afin d'éclairer les positions et votes des membres du Conseil au vu des revendications syndicales, plus proches du terrain. En effet, de nombreuses délibérations traitent directement ou indirectement de conditions de travail, à commencer par la mise en concurrence des réseaux de transports, et il serait utile de voter ces délibérations en pleine connaissance de cause.

Ce changement relève de la compétence du législateur et non de la nôtre. Par ailleurs les syndicats de travailleurs siègent déjà au conseil d'administration, avec voix consultative, via le président du Comité des partenaires de la mobilité.

**Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités**

**Séance du mardi 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par M. Christophe NAJDOVSKI**

**Délibération no. 20241112-156**

**Révolution de la billettique pour les tickets**

L'article 1 de la délibération est ainsi amendé :

« ARTICLE 1 : [...]

Ce billet porte la dénomination « Ticket ~~Métro Train RER~~ Tous Transports ».

Ce billet permet :

[...]

- d'effectuer des correspondances entre la zone contrôlée du métro et les zones contrôles du réseau ferré et sur le réseau de surface sous réserve ~~qu'il n'y ait pas de passage par la voie publique (hors exceptions spécifiquement autorisées)~~ et que ces correspondances se succèdent dans un délai inférieur ou égal à 2h ~~après l'entrée depuis la voie publique~~ la première validation d'entrée. »

Exposé des motifs :

Considérant que les évolutions tarifaires proposées par cette délibération conduisent à une réduction du nombre de tarifs différents et une harmonisation régionale des tarifs à l'unité, par le remplacement des billets origine-destination par un ticket à tarif unique ;

Considérant que la nouvelle tarification proposée pérennise la distinction de tarification entre réseau de surface et réseau souterrain, le ticket T+ à l'unité métro et RER intramuros avec correspondance pendant 1h30 étant 0,50€ plus cher (2,50€) que le ticket T+ à l'unité pour un trajet bus et tramway avec correspondance sur tout le parcours (2€) ; et dans le cas du Pass Liberté+ un tarif à 1,99€ pour un trajet souterrain ou mixte souterrain et surface, et 1,60€ pour un trajet exclusivement en surface ;

Considérant que ces évolutions amènent les usagers à privilégier la solution du Pass Liberté+ autorisant les correspondances, mais que ce Pass étant réservé aux Franciliens il exclue les usagers occasionnels ou fréquents non Franciliens ne peuvent pas souscrire à un Pass Liberté+ et les usagers ne souhaitant pas souscrire à un Pass Liberté+ et n'auront d'autre choix que d'acheter deux tickets « Métro Train RER » et « Bus Tram » pour un seul trajet mixte entre réseau de surface et métro et/ou réseau ferré ;

Considérant que dans de nombreuses villes françaises et européennes les autorités organisatrices proposent l'achat de ticket à l'unité assurant la correspondance entre le réseau souterrain et le réseau de surface ;

Considérant que faciliter l'intermodalité pour les usagers ponctuels permettrait d'améliorer l'attractivité du réseau de transports en commun par rapport au recours à la voiture individuelle pour des trajets au sein du territoire couvert par le réseau ;

Considérant que la rupture de correspondance entre métro et réseau ferré, et réseau de surface entraîne un risque de fraude passive sur une partie des parcours ;

**L'évolution du « Ticket Métro Train RER » vers un « Ticket Tous Transports » à limite horaire et à tarif complètement harmonisé sur le réseau, comme cela se fait déjà dans de nombreuses villes françaises et européennes, de sorte à prendre en compte les correspondances entre le réseau de surface et le métro et/ou le réseau ferré, permettra de ne pas désavantager les usagers non Franciliens et les usagers Franciliens n'ayant pas souscrit à un Pass Liberté+, d'améliorer l'attractivité des transports en commun et d'éviter les reports sur d'autres modes de transports moins vertueux.**

Christophe NAJDOVSKI, Jacques BAUDRIER, David BELLIARD, Isabelle BERESSI, Corentin DUPREY, Rémi FÉRAUD, Jean-Baptiste PEGEON

La révolution billettique s'inscrit dans une volonté de meilleure accessibilité des transports en commun. La distinction entre le ticket utilisable sur le réseau ferré de celui du réseau de surface se fait dans une volonté de ne pas faire payer le même tarif aux usagers de grande couronne ayant une offre de transport réduite par rapport à la densité de la zone 1. En cas d'instauration d'un ticket permettant l'intermodalité, cela se répercuterait sur le tarif des billets. Il faudrait notamment proposer le ticket bus tram au moins au même niveau que le ticket Métro Train RER. Cela n'est pas souhaité dans l'optique de favoriser les trajets de proximité par le réseau de surface. De ce point de vue, ce nouveau billet ne change rien par rapport à ce qui existe aujourd'hui puisque le T+ n'offre pas la correspondance.

La correspondance est offerte avec le Navigo Liberté+. La souscription à ce produit destiné aux usagers franciliens répond donc à la problématique d'un tarif très attractif (1,99 €) pour un trajet intermodal.

### **Amendement à la délibération n° 20241112-156 relatif à la révolution de la billettique pour les tickets**

Considérant l'intérêt d'une simplification des titres de transports pour les voyageurs occasionnels,

Considérant que la présente délibération participe à cette nécessaire simplification,

Considérant que cette évolution s'inscrit dans la suite logique de la mise en place du pass unique,

Considérant que les ruptures de correspondance entre la surface et le sous-terrain participe à complexifier l'usage des transports en commun,

Considérant que cette simplification doit se poursuivre, en permettant l'intermodalité avec un même ticket entre la partie métro-train-rer et la partie bus-tram,

Considérant que de nombreuses villes similaires à Paris permettent l'intermodalité dans un temps donné entre différents moyens de transports avec un même billet,

Considérant également que des difficultés sont anticipées pour les groupes scolaires qui utilisent les tickets papiers, qui n'existeront plus, obligeant potentiellement chaque élève à avoir un pass easy individuel,

### **Les cosignataires proposent les modifications suivantes :**

Après l'article 11, sont insérés deux articles ainsi rédigés :

#### **Article 11 bis**

Un travail est engagé afin de permettre l'intermodalité pendant un temps donné entre les transports relevant du ticket Métro Train RER et les transports relevant du tickets Bus Tram. Cette intermodalité devra être effective dans les six mois après le vote de la présente délibération

#### **Article 11 ter**

Un pass spécifique, de groupe, est développé afin de permettre une utilisation simplifiée pour les groupes de jeunes, notamment dans le cadre scolaire.

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

\* Une solution pour les groupes de jeunes en télébillettique est à l'étude mais n'est pas disponible à ce jour

\* en attendant l'offre magnétique, permettant de continuer à bénéficier du tarif réduit, est maintenue au guichet (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/tarifs-reduits-enfants-groupes-de-jeunes>)



## **Amendement à la délibération n° 20241112-158 relatif à l'avenant n° 11 au Contrat RATP**

### **Requalifié en vœu**

Considérant le besoin de recrutement de personnel chez les opérateurs de transports et singulièrement à la RATP qui fait face aux démissions massives des chauffeurs de bus ;

Considérant la perte d'attractivité des métiers des transports liés à la baisse du pouvoir d'achat des agents notamment à Paris et en petite couronne ;

Considérant la grave crise du logement que nous traversons ;

Considérant que le développement du logement social pour loger les agents de la RATP est l'une des réponses à mettre en œuvre pour stopper les départs, favoriser les embauches et donc améliorer la qualité des transports collectifs ;

Considérant la politique volontariste en matière de logements de ses agents de la RATP qui doit être soutenue ;

### **Les cosignataires proposent un article additionnel ainsi rédigé :**

Le conseil d'administration mandate le directeur général afin de présenter au prochain Conseil d'administration un plan de soutien à la RATP pour développer son parc de logements à destination de ses agents.

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Comme indiqué lors des précédents CA, Île-de-France Mobilités n'a pas à se substituer aux dirigeants de la RATP pour mener le dialogue social au sein des entreprises, ni à interférer dans la politique sociale des opérateurs de transport.

Grâce au déplafonnement de l'indexation des salaires dans le contrat, la RATP a les moyens de sa politique salariale et de sa politique sociale sur laquelle il n'appartient pas à IDFM d'intervenir. : lors du Conseil de décembre 2023 nous avons approuvé un avenant qui a supprimé le plafond de l'indice salaire de la RATP – qui couvre l'inflation- et qui a permis un intéressement.

Cela s'est traduit par un impact de 125 M€ sur 2023 et 160M€ en 2024.

**Amendement à la délibération n° 20241112-166 relatif au choix du mode de gestion de la ligne N**

Considérant la possibilité offerte par le droit de l'Union européenne et le droit interne de conserver le principe d'exploitation par un opérateur public ;

Considérant les difficultés importantes constatées liées à l'ouverture à la concurrence ;

Considérant la dégradation croissante des conditions de travail et de rémunération des agents des transports dans le cadre de cette mise en concurrence ;

Considérant l'ouverture à la concurrence qui va encore aggraver la situation et la qualité du service ;

**Les cosignataires proposent les modifications suivantes :**

L'article 1 est ainsi rédigé :

« Approuve le principe d'une gestion en régie publique pour l'exploitation de la ligne N »

En conséquence, les articles 2 à 4 sont supprimés

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Je ne vais pas rappeler l'ensemble des explications fournies dans les rapports qui ont été adressés aux administrateurs. Il est impossible de créer une régie dans le calendrier fixé par loi ORTF. Les obstacles juridiques et techniques sont trop nombreux pour pouvoir créer une régie capable d'opérer le service sans dégradation pour les voyageurs, dans le calendrier fixé par la loi ORTF.

**Amendement à la délibération n° 20241112-170 relatif à la concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'Est de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est et la Communauté d'Agglomération Vallée de la Marne - DSP n°9**

Considérant la possibilité offerte par le droit de l'Union européenne et le droit interne de conserver le principe d'exploitation par un opérateur public ;

Considérant les difficultés importantes constatées liées à l'ouverture à la concurrence ;

Considérant la dégradation croissante des conditions de travail et de rémunération des agents des transports dans le cadre de cette mise en concurrence ;

Considérant l'ouverture à la concurrence qui va encore aggraver la situation et la qualité du service ;

Considérant les défaillances majeures constatées dans le cadre de la mise en concurrence des bus de moyenne et grande couronne ;

**Les cosignataires proposent les modifications suivantes :**

L'article 1 est ainsi rédigé :

« Approuve le principe d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'Est de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est et la Communauté d'Agglomération Vallée de la Marne »

En conséquence, les articles 2 à 4 sont supprimés

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Nous ne nous prononçons pas ici sur le choix du mode de gestion (nous l'avons fait en avril 2021), mais validons l'attributaire proposé par le directeur général d'IDFM.

Cet amendement revient à chaque conseil, sous différentes formes, et à chaque fois il est rejeté. Je respecte la loi et n'arrêterai pas la mise en concurrence, qui est gage d'efficacité et d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

**Amendement à la délibération n° 20241112-171 relatif à la concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus du secteur Boucle Nord de Seine - DSP n°42**

Considérant la possibilité offerte par le droit de l'Union européenne et le droit interne de conserver le principe d'exploitation par un opérateur public ;

Considérant les difficultés importantes constatées liées à l'ouverture à la concurrence ;

Considérant la dégradation croissante des conditions de travail et de rémunération des agents des transports dans le cadre de cette mise en concurrence ;

Considérant l'ouverture à la concurrence qui va encore aggraver la situation et la qualité du service ;

Considérant les défaillances majeures constatées dans le cadre de la mise en concurrence des bus de moyenne et grande couronne ;

**Les cosignataires proposent les modifications suivantes :**

L'article 1 est ainsi rédigé :

« Approuve le principe d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus desservant du secteur Boucle Nord de Seine »

En conséquence, les articles 2 à 4 sont supprimés

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Nous ne nous prononçons pas ici sur le choix du mode de gestion (nous l'avons fait en avril 2021), mais validons l'attributaire proposé par le directeur général d'IDFM.

Cet amendement revient à chaque conseil, sous différentes formes, et à chaque fois il est rejeté. Je respecte la loi et n'arrêterai pas la mise en concurrence, qui est gage d'efficacité et d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

**Amendement à la délibération n° 20241112-172 relatif à la concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant les bords de Marne - DSP n°45**

Considérant la possibilité offerte par le droit de l'Union européenne et le droit interne de conserver le principe d'exploitation par un opérateur public ;

Considérant les difficultés importantes constatées liées à l'ouverture à la concurrence ;

Considérant la dégradation croissante des conditions de travail et de rémunération des agents des transports dans le cadre de cette mise en concurrence ;

Considérant l'ouverture à la concurrence qui va encore aggraver la situation et la qualité du service ;

Considérant les défaillances majeures constatées dans le cadre de la mise en concurrence des bus de moyenne et grande couronne ;

**Les cosignataires proposent les modifications suivantes :**

L'article 1 est ainsi rédigé :

« Approuve le principe d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus desservant les bords de Marne »

En conséquence, les articles 2 à 4 sont supprimés

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Nous ne nous prononçons pas ici sur le choix du mode de gestion (nous l'avons fait en avril 2021), mais validons l'attributaire proposé par le directeur général d'IDFM.

Cet amendement revient à chaque conseil, sous différentes formes, et à chaque fois il est rejeté. Je respecte la loi et n'arrêterai pas la mise en concurrence, qui est gage d'efficacité et d'amélioration du service rendu aux voyageurs.

**Amendement à la délibération n° 20241112-183 relatif au renouvellement du matériel roulant RER C - Expression fonctionnelle du besoin Z2N NG et Convention de financement n°1 des études d'avant-projet de l'adaptation des infrastructures au futur matériel roulant**

Considérant la reprise, partielle, des usines Valdunes, derniers sites de production de roues et d'essieux en France, et la fragilité économique de celles-ci,

Considérant que ces difficultés sont liées à la baisse des commandes par les opérateurs et par Alstom qui font le choix d'acheter ces fournitures à moindre coût à des entreprises étrangères ;

Considérant que ces politiques industrielles sont étroitement liées aux commandes passées par les AOM, et en premier lieu par celles d>IDFM qui est le principal acheteur de train en France ;

Considérant que le constat est le même concernant les dépenses d'entretien des matériels roulants encadré par les contrats d'exploitation qui lient IDFM aux opérateurs ;

Considérant que, outre le maintien d'emplois en France, la production industrielle française présente l'intérêt d'être particulièrement peu émissive de carbone, contrairement à ce qui est observé dans les pays qui concentrent aujourd'hui la plupart des industries du ferroviaire ;

**Les cosignataires proposent la modification suivante :**

Un article additionnel est ajouté à la délibération :

Une réunion exceptionnelle de la CPI est réunie afin de travailler aux clauses spécifiques à l'origine de production du matériel et de ses composants, à intégrer au règlement de consultation du DCE du nouveau matériel du RER C.

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

IDFM est évidemment attentive à la préservation des outils industriels et au maintien de l'emploi en France et veillera à intégrer des dispositions en ce sens dans le DCE du futur MR du RER C dans le respect des règles fixées par le code de la commande publique.

Dans cet objectif, le critère RSE pèsera pour 20% dans la grille de notation des offres.

Les principes généraux du DCE feront l'objet d'une présentation en commission.

**Amendement au rapport de la délibération n° 20241112-183 relatif au renouvellement du matériel roulant RER C - Expression fonctionnelle du besoin Z2N NG et Convention de financement n°1 des études d'avant-projet de l'adaptation des infrastructures au futur matériel roulant**

Considérant la reprise, partielle, des usines Valdunes, derniers sites de production de roues et d'essieux en France, et la fragilité économique de celles-ci,

Considérant que ces difficultés sont liées à la baisse des commandes par les opérateurs et par Alstom qui font le choix d'acheter ces fournitures à moindre coût à des entreprises étrangères ;

Considérant que ces politiques industrielles sont étroitement liées aux commandes passées par les AOM, et en premier lieu par celles d>IDFM qui est le principal acheteur de train en France ;

Considérant que le constat est le même concernant les dépenses d'entretien des matériels roulants encadré par les contrats d'exploitation qui lient IDFM aux opérateurs ;

Considérant que, outre le maintien d'emplois en France, la production industrielle française présente l'intérêt d'être particulièrement peu émissive de carbone, contrairement à ce qui est observé dans les pays qui concentrent aujourd'hui la plupart des industries du ferroviaire ;

**Les cosignataires proposent la modification suivante :**

Au 2.16 du rapport, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

Le cahier des charges du nouveau matériel du RER C, le Z2N NG intègre un critère d'intensité carbone du PIB dans la sélection des lieux de fabrication du matériel et de ses composants afin que l'industriel et ses sous-traitants aient leurs lieux de production localisés en priorité dans des pays de production utilisant des mix électriques à bas carbone, à l'image des critères mis en place par la Région Ile-de-France pour la prime à la conversion d'automobiles.

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Même réponse que le 025

IDFM est évidemment attentive à la préservation des outils industriels et au maintien de l'emploi en France et veillera à intégrer des dispositions en ce sens dans le DCE du futur MR du RER C dans le respect des règles fixées par le code de la commande publique.

Dans cet objectif, le critère RSE pèsera pour 20% dans la grille de notation des offres.

Les principes généraux du DCE feront l'objet d'une présentation en commission.



### **Amendement au rapport rattaché à la délibération 20241112-155 relatif au débat d'orientation budgétaire**

Considérant la trajectoire financière décrite dans le rapport relatif au débat d'orientation budgétaire,

Considérant que le protocole d'accord signé l'année dernière ne permet pas d'épurer l'ensemble des difficultés financières d'IDFM,

Considérant que la charge de la dette va sensiblement augmenter, jusqu'à atteindre 850 millions d'euros en 2034 contre 200 millions actuellement,

Considérant la nécessité d'augmenter les recettes, sans faire peser cette augmentation sur les usagers,

#### **Les cosignataires proposent la modification suivante :**

Après le 4.1.2, ajouter un 4.1.3 ainsi rédigé :

Les hausses des tarifs décidées ces dernières années sont un contre-sens écologique et un signal extrêmement négatif adressé aux usagers actuels des transports et à toutes celles et ceux qu'il reste à convaincre d'utiliser les transports collectifs pour réduire les émissions de carbone et de polluants atmosphériques.

De plus, la situation financière d'IDFM, si les efforts consentis l'année dernière ont permis d'atténuer les difficultés, reste fragile et appelle de nouvelles recettes qui ne pèsent pas sur les usagers. Le versement mobilité est une recette en dynamique comme le montre les projections contenues dans le document d'orientation budgétaire. Au regard de la situation de l'implantation des entreprises, des évolutions des masses salariales, il existe une possibilité d'augmenter le taux du versement mobilité dans les quartiers et villes qui concentrent le plus d'emplois du tertiaire et de sièges d'entreprises du CAC 40.

Ces entreprises font le choix de situer leurs locaux dans les territoires où l'immobilier de bureau est, de très loin, le plus onéreux d'Île de France. Il convient donc de cibler une hausse plus importante du versement mobilité dans les arrondissements de Paris et villes des Hauts de Seine qui concentrent la majeure partie des emplois tertiaires de la région.

Ainsi, IDFM propose l'évolution du cadre législatif afin de permettre la hausse du taux du versement mobilité à 5.4% dans une « zone premium » qui serait composée des 1er, 2e, 7e, 8e, 9e, 10e, 15e, 16e et 17e arrondissements de Paris et des communes de Boulogne- Billancourt, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine et Puteaux.

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Sur le fond et sur la forme on ne peut pas modifier le rapport d'orientation budgétaire puisque c'est le support d'un débat.

Cette proposition va à l'encontre des termes du protocole de financement signé en septembre 2023 qui assure une trajectoire financière pérenne pour l'établissement avec une juste répartition des efforts entre chaque catégorie de contributeur et préserve un bouclier tarifaire pour les usagers.

### **Vœu relatif à l'augmentation du versement mobilité en zone premium**

Considérant que les hausses des tarifs décidées ces derniers mois sont un contre-sens écologique et un signal extrêmement négatif adressé aux usagers actuels des transports et à toutes celles et ceux qu'il reste à convaincre d'utiliser les transports collectifs pour réduire les émissions de carbone et de polluants atmosphériques ;

Considérant que les nouvelles recettes de fonctionnement octroyées par le Parlement à la suite de l'accord du 26 septembre 2023 seront insuffisantes pour couvrir les besoins à partir de 2027 selon les données fournies par Ile-de-France Mobilités,

Considérant la possibilité d'augmenter le taux du versement mobilité dans les quartiers et villes qui concentrent le plus d'emplois du tertiaire et de sièges d'entreprises du CAC 40 ;

Considérant que ces entreprises font le choix de situer leurs locaux dans les territoires où l'immobilier de bureau est, de très loin, le plus onéreux d'Île de France ;

Considérant qu'il convient de cibler une hausse plus importante du versement mobilité dans les arrondissements de Paris et villes des Hauts de Seine qui concentrent la majeure partie des emplois tertiaires de la région ;

Le Conseil d'administration mandate la Présidente pour obtenir de l'État l'évolution du cadre législatif afin de permettre la hausse du taux du versement mobilité à 5.4% dans une « zone premium » qui serait composée des 1er, 2e, 7e, 8e, 9e, 10e, 15e, 16e et 17e arrondissements de Paris et des communes de Boulogne- Billancourt, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine et Puteaux.

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Cette proposition va à l'encontre des termes du protocole de financement signé en septembre 2023 qui assure une trajectoire financière pérenne pour l'établissement avec une juste répartition des efforts entre chaque catégorie de contributeur et préserve un bouclier tarifaire pour les usagers.

**Vœu relatif à la production urgente de l'offre de transports du RER A en trains longs tous les jours après 22 heures**

Considérant que l'offre de transports du RER A s'effectue principalement avec des trains courts en semaine comme le week-end après 22 heures malgré les demandes formulées, depuis plus d'une année, pour revenir aux trains longs;

Considérant les amendements déposés par Bernard GOBITZ, Fabien GUILLAUD BATAILLE et Jacques BAUDRIER lors de Conseils d'Administration d'Ile-de-France Mobilités en 2023 demandant l'exploitation en trains longs (unités multiples) et repris par la Présidente dans un vœu adopté à l'unanimité en juin 2023;

Considérant la surcharge des trains courts et la dégradation des conditions de transport des usagères et usagers ;

Considérant que la mise en place de trains longs le soir seulement le vendredi et le samedi ne répond que très partiellement à la demande des voyageurs ;

Considérant qu'aucun motif de sécurité ne peut être opposé à la remise en circulation de trains longs après 22 heures au regard de la très forte fréquentation jusqu'au dernier train dans le tronçon central et sur les branches ;

**Les cosignataires formulent le vœu suivant :**

Le CA mandate la Présidente pour demander à la RATP la production urgente de l'offre de transports du RER A en trains longs tous les jours après 22 heures

**Jacques Baudrier**

**Fabien Guillaud-Bataille**

Comme je vous l'avais annoncé lors du conseil de juin dernier, depuis le 9 septembre 2024, l'offre de soirée est renforcée sur le RER A. Ainsi, des trains longs circulent toute l'année les vendredis et samedis, ainsi que les veilles de jours fériés. Durant la période estivale, entre la troisième semaine de juillet et la fin août, la ligne sera également exploitée en trains longs du lundi au jeudi.

Cette évolution est en adéquation avec les besoins définis à la suite des analyses de la fréquentation réalisées par la RATP.

## **Vœux relatif au financement des Services express régionaux métropolitains**

Considérant le développement progressif des SERM depuis la loi du 27 décembre 2023,

Considérant l'intérêt majeur du développement des SERM dans plusieurs métropoles en France,

Considérant que le développement des SERM nécessite des financements importants, partagés entre l'Etat et les collectivités territoriales,

Considérant la transformation de la Société du Grand Paris en Société des Grands Projets afin de développer les projets de SERM,

Considérant que le modèle de financement du Grand Paris, qui a fait ses preuves, reposait notamment sur une taxe annuelle sur les bureaux en Ile de France,

Considérant que le périmètre de cette taxe se compose d'une zone premium, là où les prix des bureaux sont les plus chers et la vacance la moins importante,

Considérant le potentiel fiscal important des bureaux situés dans cette zone à l'attractivité renforcée,

Considérant la nécessaire solidarité territoriale en matière de transport,

### **Les cosignataires émettent le vœu suivant :**

Le Conseil d'Administration interpelle l'Etat afin de doubler le montant de la taxe bureau en Ile de France dans la zone premium (de 25,31 euros à 50 euros le M<sup>2</sup>) permettant d'affecter ces recettes supplémentaires au développement des SERM à travers la Société des Grands Projets.

**Jacques BAUDRIER**

**Fabien GUILLAUD BATAILLE**

Cette proposition concerne le financement d'un établissement distinct d'Île-de-France Mobilités, il est donc sans rapport avec le rapport d'orientation budgétaire de notre établissement.

Le protocole de financement conclu en septembre 2023 intègre la couverture de l'offre nouvelle des futures lignes 15, 16, 17 et 18.

Tout développement d'une offre complémentaire, lorsqu'elle sera validée, nécessitera alors un nouveau cadre de financement.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération Délibération n° 20241112-155 : Débat d'orientation budgétaire 2025**

**Texte de l'amendement :**

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

Mandate la présidente d'Île-de-France Mobilités pour interpeller l'État concernant la mise en place d'une éco-taxé appliquée aux poids lourds en Île-de-France.

**Exposé des motifs :**

**De nouvelles recettes pour les transports : faire payer les pollueurs en taxant les poids lourds en Île-de-France.**

Comme le disait Valérie Pécresse en février 2021 lors d'une audition au sénat : "nous avons le triste privilège d'être traversés par des poids lourds d'Europe du nord et d'Europe du sud en permanence [...] ça pollue, ça détruit nos routes, et ça ne paye pas". Le transport par poids lourd représente 28,6 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> (MtCO<sub>2</sub>e) en France. Ce parc de véhicules est essentiellement lié au transport de marchandises. Il faut ajouter à cela l'ensemble des poids-lourds internationaux qui traversent la France de part et d'autre pour les mêmes raisons. Ce trafic cause des problèmes de pollution de l'air aux particules fines et d'émission de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire francilien et plus largement sur le territoire national.

Appliquer une éco-taxé c'est faire payer les pollueurs en taxant les entreprises les plus polluantes. À échelle régionale, sa mise en place permettra de contribuer à réduire la pollution aux particules fines que subissent les franciliens.

Depuis l'ordonnance du 26 juillet 2023 relative à lutte contre le dérèglement climatique, la région peut instituer un dispositif d'éco-contribution visant les poids lourds. Ce choix permettra d'initier ce mouvement qui doit être suivi à l'échelle nationale afin de réduire les émissions de GES du pays.

Alors que la présidente d'IDFM regrette régulièrement le peu d'autonomie financière de la collectivité et de l'autorité organisatrice des transports, cette nouvelle taxe offrira de nouvelles recettes utiles aux investissements nécessaires à l'amélioration de notre réseau de transport. Une autre possibilité serait d'utiliser ces recettes pour accélérer la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire visant à doubler sa part modale d'ici 2030.

**Philippe Juraver**

Cette proposition va à l'encontre des termes du protocole de financement signé en septembre 2023 qui assure une trajectoire financière pérenne pour l'établissement avec une juste répartition des efforts entre chaque catégorie de contributeur et préserve un bouclier tarifaire pour les usagers.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération Délibération n° 20241112-155 : Débat d'orientation budgétaire 2025**

**Texte de l'amendement :**

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

*Décide du gel du prix des titres et des abonnements de transport pour l'année 2025*

**Exposé des amendements :**

**NON A UNE NOUVELLE HAUSSE DU NAVIGO !**

Le scénario retenu par Valérie Pécresse et Clément Beaune dans le protocole entre l'Etat et Île-de-France Mobilités sur le financement de l'exploitation du système de transport francilien entre 2024 et 2031 acte une hausse annualisée des titres de transport, a minima à hauteur d'inflation. Alors que l'année 2023 a été marquée par une explosion sans précédent du prix du Navigo (+12%), l'année 2024 a, elle, commencé, par une nouvelle hausse du Navigo de près de 3%.

Dans le même temps, les Francilien-nes assistent, médusé-es, à la dégradation de leurs conditions de transports et à un sous-investissement dans les transports du quotidien. La hausse évoquée lors de la présentation de l'accord Beaune/Pécresse est une hausse a minima. A compter de janvier prochain, le Navigo mensuel devrait atteindre 89€. Du fait des choix politiques de Valérie Pécresse, cette hausse va se répéter année après année.

La décision de Madame Valérie Pécresse de mettre à contribution pour la troisième année consécutive les usager-ères constitue une triple erreur.

Sur le plan social, cela revient à pénaliser davantage encore les Franciliennes et les Franciliens déjà largement touchés par le contexte inflationniste.

A l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique, cette hausse constitue par ailleurs un contre sens écologique historique. Il n'est pas imaginable d'inciter les Franciliennes et les Franciliens à se détourner de la voiture individuelle pour les transports collectifs lorsque ces derniers, en plus d'être défaillants, voient leur prix augmenter.

Sur le plan financier enfin, cette hausse de prix va entraîner un effet d'éviction. De l'aveu même des services d'IDFM, cette hausse pourrait provoquer une perte de 30 000 à 40 000 abonnés et une multiplication des fraudes. Ainsi, ce qui serait gagné d'un côté serait immédiatement perdu de l'autre.

Pour ces différentes raisons, nous demandons le gel du prix de tous les titres et abonnements de transport en 2025, à commencer par le Navigo.

Le protocole signé avec l'Etat le 26 septembre 2023 repose sur une répartition juste et simple de l'effort financier entre les différents acteurs de l'écosystème des transports franciliens. Afin de garantir dans le temps cette équité, il a été acté que les ressources fiscales contribuent pour 52,5 % du budget d'IDFM. Tout gel des tarifs viendrait fragiliser cet équilibre qui a constitué la ligne rouge du Gouvernement dans cette négociation.

Pour rappel, Île-de-France Mobilités n'a augmenté les tarifs qu'une seule fois entre 2017 et 2023, afin de faire face aux fortes dégradations de la conjoncture économique. Les années précédentes ont connu la mise en place de nombreuses mesures tarifaires favorables aux usagers. On peut citer les mesures suivantes :

- Création du Navigo Jour
- Création d'Imagine R Junior
- Demi-tarif pour les accompagnants de certaines catégories de personnes dépendantes
- Forfait Navigo Senior
- Gratuité pour les volontaires du service civique
- Bouclier tarifaire appliqué aux tarifs des trajets ferrés

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JRAVER**

**Délibération Délibération n° 2024112-176 : Création du Conseil stratégique de sûreté dans les transports en commun franciliens**

**Requalifié en vœu**

**Texte de l'amendement :**

*Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :*

Dans le cadre du recrutement de renforts pour la sécurisation du réseau de transports, IDFM s'engage à :

- Limiter contractuellement les chaînes de sous-traitance de sorte qu'une agence privée sélectionnée par un opérateur ne puisse recourir elle-même à un sous-traitant ;
- Exiger des justifications dès lors qu'est privilégié le recours à une agence privée plutôt que le recrutement en direct par les opérateurs;
- Obtenir des garanties quant aux missions dévolues à ces agences privées et aux conditions de travail des salariés.

Par ailleurs, la SNCF et la RATP fourniront à l'autorité organisatrice un état des lieux précis de leur recours à des agences de sécurité privée :

- Quantitativement, qualitativement et financièrement
- Le niveau de formation exigé aujourd'hui et l'articulation prévue avec la future certification seront indiqués.
- Les arbitrages ayant conduit l'exécutif à privilégier le recours à la sous-traitance plutôt que le recrutement d'agents supplémentaires pour la SUGE et le GPSR seront précisés.

**Exposé des motifs :**

**REFUSONS LA SOUS-TRAITANCE POUR LES MÉTIERS DE LA SÉCURITÉ**

IDFM dépense environ 150M€ par an en politique de sécurité, principalement sur deux leviers :

- Financement et accompagnement « des opérateurs dans la politique de présence humaine dans les réseaux de transport »
- Financement des « investissements de sûreté »

Lors des derniers bilans communiqués par l'autorité organisatrice, les effectifs de sûreté se décomposent ainsi :

- 1 000 agents GPSR
- 835 agents SUGE
- 200 agents de sécurité privée pour la RATP et la SNCF
- 16 agents dans les pôles Noctilien et 100 agents en équipes mobiles (RATP)
- 50 équipes de cynodétection
- 176 médiateurs SNCF
- 570 médiateurs Optile
- 1 000 patrouilles de réservistes de la Gendarmerie sur le réseau Transilien et 1 000 patrouilles de réservistes dans les bus de grande couronne

Les JOP2024 ont occasionné des dépenses supplémentaires pour la sécurisation du réseau de transport, notamment dans la perspective d'un renforcement des effectifs.

Nous ne minimisons pas l'importance de cette thématique dans le quotidien des Francilien·nes ni même dans la perspective du bon déroulé des événements de cet été. Nous rappelons toutefois que la sécurité n'est pas une compétence régionale et n'a en aucun cas vocation à le devenir. Si l'évolution du cadre législatif tend effectivement à renforcer les marges de manœuvre des collectivités en la matière, le Groupe LFI-A rappelle son opposition à cette logique de décentralisation qui fait peser un risque de déresponsabilisation de l'Etat sur ses partenaires. Dans la même logique, le Groupe s'oppose à la montée en puissance des agences de sécurité privée. La sécurité dans les transports doit rester l'apanage de la Préfecture de police de Paris et, dans une moindre mesure, des opérateurs historiques.

**Philippe Juraver**

Notre objectif est d'assurer au quotidien la sûreté de nos usagers sur le réseau francilien. Pour cela nous devons tous être mobilisés : l'Etat, les opérateurs et nous AO.

Par leur présence rassurante et dissuasive, les agents de sécurité privée renforcent le sentiment de sécurité des voyageurs et des agents. La mise en place de ces effectifs de sécurité privée est une présence indispensable en complément des services internes de sécurité et des forces régaliennes.

Il est nécessaire d'avoir ce continuum de sécurité sur le réseau de transport francilien.

Le déploiement des effectifs de sécurité privée se fait dans le cadre de nos contrats avec la RATP, la SNCF ou dans le cadre des DSP.

Ce sont les opérateurs qui passent les marchés dans le cadre des règles qui s'appliquent.

Comme vous le savez nous attachons une très grande importance à la formation et c'est pour cela que nous avons fait certifier avec la branche de sécurité privée, la formation complémentaire pour les agents de sécurité privée. Elle sera à terme obligatoire pour tous les agents de sécurité privés financés par IDFM.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération Délibération n° 20241112-203 : T Zen 4 - Première convention de financements complémentaires - Centre Hospitalier Sud Francilien**

**Texte de l'amendement :**

*Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :*

Île-de-France Mobilités s'engage à assurer la mise en service du T ZEN 4 d'ici à l'été 2025. Un état d'avancement de la production des vingt-cinq bus par le repreneur Hess sera communiqué aux administrateurs d'Île-de-France Mobilités lors du prochain conseil d'administration.

**Exposé des motifs :**

**T ZEN 4 : LES USAGERS N'EN PEUVENT PLUS D'ATTENDRE !**

Initialement promis pour 2020, la mise en service des T Zen se fait attendre et les usager-ères s'impatientent ! La faillite en mars dernier du constructeur de bus Van Hool fait peser un nouveau risque de retard et la communication de l'autorité organisatrice sur ce sujet est erratique.

Île-de-France Mobilités doit s'engager sur un calendrier précis et faire preuve de transparence vis-à-vis des Essonniennes et des Essonniens. Tel est l'objet de cet amendement.

**Philippe Juraver**

Les travaux du site propre du Tzen4 sont aujourd'hui achevés conformément au planning du projet.

Ainsi, à partir de janvier 2025, les usagers bénéficieront d'une nouvelle ligne 4042 plus performante qui remplacera la 402 qui aura le même trajet, le même temps de parcours que le TZen 4 (priorité aux feux, site propre intégral, nouvelles stations, information voyageurs, DAT...). Cette nouvelle ligne exploitée au départ avec du matériel roulant de 18m et verra l'arrivée du matériel roulant 24m en 2025.

En effet, la faillite de Van Hool a stoppé temporairement la production et la livraison des nouveaux bus électriques de 24m, ce que nous regrettons. Comme toute faillite industrielle, elle

a entraîné une période d'incertitude et de recherches de solutions alternatives. Heureusement, un protocole a été signé début novembre avec toutes les parties concernées pour que la production puisse reprendre avant fin 2024.

[Un calendrier de production pourra être partagé début 2025 et pourra faire l'objet d'une présentation plus précise en CPI. Il est à noter qu'un courrier d'information à l'attention des élus a communiqué l'ensemble de ces éléments et qu'une communication grand public est prévue prochainement.]

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JRAVER**

**Délibération 20241112-155 : Débat d'orientation budgétaire 2025**

**Requalifié en vœu**

**Texte de l'amendement :**

*Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la présente délibération :*

Île-de-France Mobilités impose à la RATP la présence d'au moins un agent par gare et station sur l'ensemble du réseau. En cas de non respect de cet objectif par la régie publique, cette dernière supportera un malus financier dans le cadre du contrat d'exploitation qui lie la Régie publique et l'autorité organisatrice des mobilités.

**Exposé des motifs :**

**POUR UNE PRÉSENCE HUMAINE DANS CHAQUE GARE ET STATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

En août dernier et avec un certain opportunisme politique, Valérie Pécresse communiquait sur un grand plan de mise en accessibilité du métro parisien. Si l'objectif est louable, il ne fait désormais plus de doute que la présidente d'Île-de-France Mobilités a annoncé un plan sans avoir aucune garantie technique quant à sa réalisation ni aucun engagement financier de ses partenaires. Les assises du financement du « métro pour tous » l'ont d'ailleurs confirmé et le risque de déception pour les usager-ères est fort. Plus encore, ces promesses se heurtent à la politique de la RATP en matière de présence d'agents en gare et aux tentatives d'économies réalisées en la matière. Derrière cette politique de modération salariale, c'est la préparation progressive de l'ouverture à la concurrence du réseau qui est ligne de mire. Avec de nombreuses conséquences en matière de qualité du service public rendu et de détérioration des conditions de travail.

Le cas du RER B nous offre une parfaite illustration du décalage qui existe entre les effets d'annonces et la politique pratiquée par la régie publique. Comme le soulignent les organisations syndicales, la RATP réduit le personnel sur la ligne B depuis maintenant plusieurs années dans un but de réduction des coûts qui touche la gestion des agents de stations et agents des gares. L'autre levier utilisé est la multiplication des missions dévolues aux agents et l'augmentation de leur périmètre d'intervention le tout à effectif constant.

Ainsi, de plus en plus de gares (celles jugées généralement peu rentables car vendant peu de titres de transports) ne font l'objet d'aucune présence humaine avec, comme conséquences, des risques en matière de sécurité voyageurs et des difficultés d'accessibilité pour des personnes en situation de mobilité réduite qui se voient contraints d'attendre plusieurs dizaines de minutes en gare.

Concrètement, lorsqu'une personne en situation de mobilité réduite présente en gare appelle à la borne pour demander de l'aide mais qu'aucun agent n'est présent en gare, l'appel est transmis au manager de la zone qui contacte un agent qui doit ensuite se rendre sur place. L'attente pour l'usager-ères est d'en moyenne 40 minutes.

De nombreux risques découlent de ces manquements. Une personne en situation de mobilité réduite doit être identifiée par les services de la RATP en cas d'incidents nécessitant par exemple l'évacuation en pleine voie du train. Sans la présence d'agents en gare, il est impossible de le savoir et les procédures permettant la sécurité de tous les usager-ères ne sont plus respectées.

Chaque jour, ce sont plusieurs gares de la ligne du RER B qui ne font l'objet d'aucune présence humaine (ou d'une présence a minima) avec des agents amenés à se déplacer sur le réseau tout au long de leurs services. De l'ordre de l'expérimentation sur le RER B, cette organisation de travail a, semble-t-il, malheureusement vocation à se généraliser sur l'ensemble du réseau dans la perspective d'économies de fonctionnement. Ceci n'est pas acceptable tant pour les conditions de travail des agents que pour la qualité du service public rendue aux usagers, au regard, notamment, des promesses d'accessibilités. La certification Cap'Handéo dont se targue la direction du RER B ne doit pas se limiter à être un levier de communication pour la ligne, elle doit être suivie d'effets. Or, il ne fait pas de doute que la présence en gare est une des conditions sine qua non à l'accessibilité du réseau.

Aujourd'hui, IDFM verse près de 100M€ par an à la RATP pour la politique d'accueil en gares et stations. Les remontées que nous avons font état, en 2023, d'un manque de 200 agents par rapport au budget prévu. Il n'est pas entendable que la RATP réalise des économies de fonctionnement sur le dos des salariés et des usager-ères. Par cet amendement, nous demandons donc à la Présidente d'Île-de-France Mobilités d'exiger de la RATP une présence humaine à chaque gare et stations du réseau.

**Philippe Juraver**

Le contrat actuel avec la RATP prévoit bien de la présence humaine en gare du premier au dernier train dans son article 32 : Présence humaine, l'accueil et l'assistance en gares et stations.

Cet article a vocation à garantir une réactivité des agents RATP pour répondre aux sollicitations des voyageurs.

Île-de-France Mobilités n'a pas eu écho de ces dysfonctionnements énoncés sur le RER B mais s'engage à questionner la RATP sur les faits évoqués. En effet, Île-de-France Mobilités place au cœur de sa politique transport la qualité du service délivré et s'attache en gare/station à tout mettre en œuvre pour que les voyageurs bénéficient d'espaces propres, accessibles, des équipements disponibles, ainsi qu'une bonne information voyageur et un confort d'attente à la hauteur de demandes voyageurs.

Afin de pouvoir questionner l'opérateur, il est indispensable de disposer d'informations complémentaires :

- Gares concernées
- Heures et jours sur les faits constatés
- Et toutes autres informations utiles à faire remonter



**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération 20241112-170: Concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant l'Est de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est et la Communauté d'Agglomération Vallée de la Marne - DSP n°9**

**Texte de l'amendement :**

Les articles 1 à 4 sont supprimés et remplacés par un article unique rédigé comme suit :

*Île-de-France Mobilité s'engage à mettre en œuvre une Régie publique pour la gestion, l'organisation et l'exploitation du réseau de bus parisien et de petite couronne.*

**Exposé des motifs :**

**POUR DES TRANSPORTS PUBLICS ET DE QUALITÉ, STOP A LA PRIVATISATION**

Le 9 octobre dernier, lors d'une audition à l'Assemblée Nationale, Jean Castex disait à propos de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré :

*"L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut a minima réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité."*

Nous partageons en tout point la description faite par le Président de la RATP. Un constat similaire peut-être fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

L'ouverture à la concurrence du réseau de transport a un coût social et organisationnel évident que nous avons pu déjà observer pour les lignes du réseau de bus OPTILE de moyenne et grande couronne. A l'automne dernier déjà, les salariés des transports se sont largement mobilisés. Ce fut déjà le cas dans le Val d'Oise lorsque les conducteurs de bus du dépôt Keolis Montesson en charge de l'exploitation des lignes de bus du réseau « Argenteuil Boucle de Seine » ont réalisé une grève de plusieurs semaines afin de demander notamment le maintien de la prime annuelle de participation et d'intéressement. C'était également le cas en Seine-Saint-Denis ou dans les Yvelines avec plusieurs dépôts en grève.

Une logique équivalente est à l'œuvre pour les lots parisiens et de petite couronne avec la vente progressive et sous la forme de lots du réseau de transports. Dans la mesure où le critère "coût" est le premier critère d'évaluation des candidatures, les opérateurs sont amenés à comprimer leur masse salariale et limiter les éventuels acquis sociaux. C'est par exemple ce à quoi nous assistons avec l'entreprise Keolis qui a remporté la concession de la DSP n°9. La dégradation des conditions de travail

des salariés des entreprises concernées conduit à une forte détérioration du climat social, à des mouvements sociaux et à de nombreuses démissions. En résultent des difficultés de recrutements et in fine une dégradation de la qualité du réseau de transport particulièrement dommageable pour les Francilien-nes.

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs. Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;
- Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public.
- Mettre fin aux transferts financiers de la RATP vers sa filiale de droit privé RATP CAP.

**Philippe Juraver**

La mise en concurrence est un gage d'efficacité et d'amélioration continue du service rendu aux voyageurs. Nous vous avons déjà expliqué à de nombreuses reprises pourquoi la création d'une régie n'était pas possible à court et moyen terme pour les réseaux de surface, dont il est question ici. Pour la DSP 9, nous avons statué sur le choix du mode de gestion en avril 2021. Ce n'est plus l'objet aujourd'hui.

Je rappelle enfin, une fois de plus, que le terme de privatisation est impropre.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération 2024112-171 : Concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus du secteur Boucle Nord de Seine - DSP n°42**

**Texte de l'amendement :**

Les articles 1 à 4 sont supprimés et remplacés par un article unique rédigé comme suit :

*Île-de-France Mobilité s'engage à mettre en œuvre une Régie publique pour la gestion, l'organisation et l'exploitation du réseau de bus parisien et de petite couronne.*

**Exposé des motifs :**

**POUR DES TRANSPORTS PUBLICS ET DE QUALITÉ, STOP A LA PRIVATISATION**

Le 9 octobre dernier, lors d'une audition à l'Assemblée Nationale, Jean Castex disait à propos de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré :

*"L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut a minima réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité."*

Nous partageons en tout point la description faite par le Président de la RATP. Un constat similaire peut-être fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

L'ouverture à la concurrence du réseau de transport a un coût social et organisationnel évident que nous avons pu déjà observer pour les lignes du réseau de bus OPTILE de moyenne et grande couronne. A l'automne dernier déjà, les salariés des transports se sont largement mobilisés. Ce fut déjà le cas dans le Val d'Oise lorsque les conducteurs de bus du dépôt Keolis Montesson en charge de l'exploitation des lignes de bus du réseau « Argenteuil Boucle de Seine » ont réalisé une grève de plusieurs semaines afin de demander notamment le maintien de la prime annuelle de participation et d'intéressement. C'était également le cas en Seine-Saint-Denis ou dans les Yvelines avec plusieurs dépôts en grève.

Une logique équivalente est à l'œuvre pour les lots parisiens et de petite couronne avec la vente progressive et sous la forme de lots du réseau de transports. Dans la mesure où le critère "coût" est le premier critère d'évaluation des candidatures, les opérateurs sont amenés à comprimer leur masse salariale et limiter les éventuels acquis sociaux. C'est par exemple ce à quoi nous assistons avec RATP Cap, filiale RATP de droit privé qui indique clairement substituer progressivement des conducteurs historiques (bénéficiant des avantages négociés par les organisations syndicales) par des conducteurs

nouvellement recrutés (soumis à des conditions de travail dégradées). La dégradation des conditions de travail des salariés des entreprises concernées conduit à une forte détérioration du climat social, à des mouvements sociaux et à de nombreuses démissions. En résultent des difficultés de recrutements et in fine une dégradation de la qualité du réseau de transport particulièrement dommageable pour les Francilien-nes.

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs. Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;
- Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public.
- Mettre fin aux transferts financiers de la RATP vers sa filiale de droit privé RATP CAP.

**Philippe Juraver**

La mise en concurrence est un gage d'efficacité et d'amélioration continue du service rendu aux voyageurs. Nous vous avons déjà expliqué à de nombreuses reprises pourquoi la création d'une régie n'était pas possible à court et moyen terme pour les réseaux de surface, dont il est question ici. Pour la DSP 42, nous avons statué sur le choix du mode de gestion en février 2022. Ce n'est plus l'objet aujourd'hui.

Je rappelle enfin, une fois de plus, que le terme de privatisation est impropre.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération 20241112-172 : Concession de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant les bords de Marne - DSP n°45**

**Texte de l'amendement :**

Les articles 1 à 4 sont supprimés et remplacés par un article unique rédigé comme suit :

*Île-de-France Mobilité s'engage à mettre en œuvre une Régie publique pour la gestion, l'organisation et l'exploitation du réseau de bus parisien et de petite couronne.*

**Exposé des motifs :**

**POUR DES TRANSPORTS PUBLICS ET DE QUALITÉ, STOP A LA PRIVATISATION**

Le 9 octobre dernier, lors d'une audition à l'Assemblée Nationale, Jean Castex disait à propos de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré :

*"L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut a minima réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité."*

Nous partageons en tout point la description faite par le Président de la RATP. Un constat similaire peut-être fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

L'ouverture à la concurrence du réseau de transport a un coût social et organisationnel évident que nous avons pu déjà observer pour les lignes du réseau de bus OPTILE de moyenne et grande couronne. A l'automne dernier déjà, les salariés des transports se sont largement mobilisés. Ce fut déjà le cas dans le Val d'Oise lorsque les conducteurs de bus du dépôt Keolis Montesson en charge de l'exploitation des lignes de bus du réseau « Argenteuil Boucle de Seine » ont réalisé une grève de plusieurs semaines afin de demander notamment le maintien de la prime annuelle de participation et d'intéressement. C'était également le cas en Seine-Saint-Denis ou dans les Yvelines avec plusieurs dépôts en grève.

Une logique équivalente est à l'œuvre pour les lots parisiens et de petite couronne avec la vente progressive et sous la forme de lots du réseau de transports. Dans la mesure où le critère "coût" est le premier critère d'évaluation des candidatures, les opérateurs sont amenés à comprimer leur masse salariale et limiter les éventuels acquis sociaux. C'est par exemple ce à quoi nous assistons avec RATP Cap, filiale RATP de droit privé qui indique clairement substituer progressivement des conducteurs historiques (bénéficiant des avantages négociés par les organisations syndicales) par des conducteurs

nouvellement recrutés (soumis à des conditions de travail dégradées). La dégradation des conditions de travail des salariés des entreprises concernées conduit à une forte détérioration du climat social, à des mouvements sociaux et à de nombreuses démissions. En résultent des difficultés de recrutements et in fine une dégradation de la qualité du réseau de transport particulièrement dommageable pour les Francilien-nes.

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs. Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;
- Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public.
- Mettre fin aux transferts financiers de la RATP vers sa filiale de droit privé RATP CAP.

**Philippe Juraver**

La mise en concurrence est un gage d'efficacité et d'amélioration continue du service rendu aux voyageurs. Nous vous avons déjà expliqué à de nombreuses reprises pourquoi la création d'une régie n'était pas possible à court et moyen terme pour les réseaux de surface, dont il est question ici. Pour la DSP 45, nous avons statué sur le choix du mode de gestion en février 2022. Ce n'est plus l'objet aujourd'hui.

Je rappelle enfin, une fois de plus, que le terme de privatisation est impropre.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération Délibération n° 20241112-184 : ETUDES D'AVANT-PROJET D'ADAPTATION DES  
INFRASTRUCTURES DE LA LIGNE P AU FUTUR MATÉRIEL ROULANT - CONVENTION DE FINANCEMENT**

**Requalifié en vœu**

**Texte de l'amendement :**

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

*Île-de-France Mobilité s'engage à mettre en œuvre les investissements nécessaires permettant de limiter les impacts des intempéries ainsi que les risques d'inondations pour la ligne P.*

*Ile-de-France Mobilités engage un travail plus large sur la résilience de nos infrastructures de transports aux phénomènes climatiques.*

**Exposé des motifs :**

**LA LIGNE P NE DOIT PLUS SOUFFRIR DES INONDATIONS À RÉPÉTITION**

Jeudi 10 octobre dernier, du fait d'inondations, la SNCF annonçait l'interruption du trafic des trains sur la ligne P entre Meaux et la Ferté-Milon et entre Meaux et Château-Thierry. Les travaux de remise en état se sont étirés sur une longue période et la branche Meaux/Ferté-Milon a fait l'objet d'une interruption totale de circulation pendant 15 jours. Quelques semaines avant, le 26 septembre, un défaut d'alimentation électrique du fait de grosses intempéries avait déjà bloqué la circulation.

Inondations, chutes d'arbres, coulées de boue, etc. La présence de zones boisées et de cours d'eau sur le tracé de la ligne explique ces problématiques récurrentes. Cependant, force est de constater que des interruptions de circulation sont fréquentes, y compris en cas d'intempéries bien moins intenses que celles connues ces dernières semaines. Le problème est donc systémique et non pas conjoncturel.

Du fait du réchauffement climatique, ces épisodes sont amenés à se répéter et à s'intensifier. Il n'est pas entendable de laisser les habitants de la Seine-et-Marne aussi tributaires des aléas climatiques. Île-de-France Mobilités doit d'urgence mettre en œuvre les investissements nécessaires permettant d'améliorer la résilience des infrastructures à ces phénomènes et d'assurer ainsi une continuité de service public. Cela est d'autant plus urgent pour la Seine-et-Marne qu'il s'agit d'un département qui souffre déjà -y compris lorsque tout fonctionne normalement - d'une faible offre de transport. Néanmoins, une réflexion sur la résilience de nos infrastructures de transports aux phénomènes climatiques doit être conduite à l'échelle du réseau. Tel est l'objet de cet amendement.

**Philippe Juraver**

Cela ne relève pas de la compétence d'IDFM mais du gestionnaire d'infrastructure au titre de la surveillance et de la régénération du réseau. Je ne peux que déplorer le sous-investissement de l'Etat sur le réseau ferré national depuis des décennies conduisant à ses situations extrêmes dont les franciliens payent aujourd'hui le prix en subissant une dégradation de leurs conditions de transport.

En revanche, je vous rejoins sur la nécessité de solliciter SNCF Réseau pour engager un travail sur la résilience des infrastructures de transports aux phénomènes climatiques.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par Philippe JURAVER**

**Délibération Délibération n° 20241112-185 : Centre de commandement unifié pour les RER B et D -  
Acquisition foncière - Convention de financement**

**Texte de l'amendement :**

*Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :*

L'autorité organisatrice s'engage à apporter toutes les garanties aux salariés RATP et SNCF concernés :

- La totalité des emplois des acteurs de l'exploitation des lignes de RER B et D actuellement répartis sur cinq sites seront préservés ;
- Des dédommagements seront prévus pour compenser les éventuelles situations d'éloignement géographique du fait de la future localisation du centre de commandement unifié;
- IDFM réaffirme le maintien du principe d'une direction bicéphale - RATP et SNCF - pour l'exploitation de la ligne B.

L'autorité organisatrice réaffirme également le principe selon lequel seul des investissements sur les infrastructures de transport sont de nature à améliorer la régularité des lignes B et D.

**Exposé des motifs :**

**TOUTES LES GARANTIES DOIVENT ÊTRE APPORTÉES AUX ACTUELS SALARIÉS DU CENTRE DE  
COMMANDEMENT DE DENFERT-ROCHEREAU**

Sans avoir de position de principe à ce sujet, le projet de futur centre de commandement unifié RER B et D à 150M€ interroge toutefois.

Sur le plan financier d'abord, nous rappelons que l'actuel centre de commandement de Denfert-Rochereau effectivement vieillissant a fait l'objet de travaux de rénovation à la fin des années 2000 lorsque la SNCF a rejoint les locaux. Le tableau optique avait alors été fait pour améliorer le confort visuel des agents et de nombreux investissements avaient été réalisés. Si toute mesure concourant à l'amélioration des conditions de travail des salarié-es est souhaitable, des garanties supplémentaires doivent être apportées.

La cible de 79 opérateurs doit être mise en balance avec le nombre de salarié-es qui exerce aujourd'hui sur l'ensemble des sites concernés par cette mutation. Une réelle inquiétude existe à ce sujet, notamment du fait des différences d'organisation et de conditions de travail entre la RATP et la SNCF. IDFM doit donc garantir le maintien des emplois et des spécificités propres à chaque opérateur.

Rappelons enfin que l'argument de l'amélioration des communications qui préside à la création de ce

CCU était déjà celui mis en avant lors de la création du centre de commandement de Denfert-Rochereau. Même si nous partageons cette idée, nous affirmons également que la proximité géographique entre les centres de contrôle RATP et SNCF n'est pas suffisante pour assurer une amélioration des lignes B et D. Les difficultés propres à cet axe sont principalement fonction d'avaries de matériel (matériel roulant vieillissant, infrastructures endommagées etc) ou de saturation (absence de double tunnel entre Châtelet et Gare du Nord). Le projet de nouveau CCU n'est donc pas de nature à améliorer les difficultés systémiques des lignes B et D davantage relatives à des problématiques d'infrastructures qu'aux enjeux posés par l'interopérabilité SNCF/RATP.

**Philippe Juraver**

L'objet du CCU est de gagner en robustesse, en réactivité et en fiabilité de l'information voyageur notamment en situation perturbée très pénalisante pour les voyageurs. Le futur CCU est dimensionné pour accueillir le nombre d'agents nécessaires pour garantir une fonctionnalité optimale de l'outil. Concernant les éventuels dédommagements que vous évoquez, Île-de-France Mobilités n'a pas vocation à se substituer aux opérateurs. Cela relève du dialogue social entre les opérateurs et leurs agents. Toutefois, dans le cadre du suivi du projet, Île de France Mobilités veillera à la qualité des aménagements pour assurer de bonnes conditions de travail pour l'ensemble des agents. Outre les interventions sur les infrastructures, le matériel roulant et les ateliers, le partage des process et des méthodes de travail ainsi que le rapprochement des opérateurs contribue à gagner en performance comme le démontrent les premiers résultats de l'application des mesures du plan de redressement du RER B avec une ponctualité en hausse de 3 points entre 2023 et octobre 2024 (85,5% vs 88,5%).

**Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités**  
**du 12 novembre 2024**

**Amendement à la Délibération n° 20241112-156**  
**RÉVOLUTION DE LA BILLETTIQUE POUR LES TICKETS**

L'article 6 est modifié comme suit :

« ARTICLE 6 : à compter du 1er janvier 2025, les tarifs TTC des tickets sur support télébilletique sont fixés comme suit :

- ticket Métro Train RER vendu à l'unité à plein tarif : 2,50 €
- ticket Métro Train RER vendu à l'unité à tarif réduit : 1,25 €
- Paris Région <> Aéroports vendu à l'unité à plein tarif : 13,00 €
- Paris Région <> Aéroports vendu à l'unité à tarif réduit : 6,50 €
- ticket Bus Tram vendu à l'unité à plein tarif : 2,00 €
- ticket Bus Tram vendu à l'unité à tarif réduit : 1,00 €
- ticket Orlybus dématérialisé : 13,00 €
- **ticket Orlybus dématérialisé à tarif jeune – de 26 ans : 6,50 €**
- ticket Roissybus dématérialisé : 13,00 €
- **ticket Orlybus dématérialisé à tarif jeune – de 26 ans : 6,50 €**

Les tarifs TTC des billets sur support magnétique appliqués au métro et aux réseaux ferrés, hors trajet incluant au moins une station aéroportuaire, sont fixés aux tarifs suivants :

- ticket t+ à l'unité à plein tarif : 2,50 €
- billet Origine-Destination vendu à l'unité à plein tarif : 2,50 €
- billet Origine-Destination vendu à l'unité à tarif réduit : 1,25 €

Les tarifs des billets sur support magnétique incluant au moins une station aéroportuaire, sont fixés comme suit :

- billet Origine-Destination aéroport vendu à l'unité à plein tarif : 13,00 €
- billet Origine-Destination aéroport vendu à l'unité à tarif réduit : 6,50 €
- Ticket Orlybus : 13,00 €
- **Ticket Orlybus à tarif jeune – de 26 ans : 6,50 €**
- Ticket Roissybus : 13,00 €
- **Ticket Roissybus à tarif jeune – de 26 ans : 6,50 €**
- Ticket Orlyval : 13,00 €
- **Ticket Orlyval à tarif jeune – de 26 ans : 6,50 €**

La vente de ces billets et tickets magnétiques est maintenue à titre transitoire. »

Exposé des motifs :

La création d'un ticket unique aéroport est une avancée pour certains usagers, en comparaison du Roissybus jusqu'à maintenant à 16,60 €.

Cependant, cette avancée sera subie par d'autres usagers qui voient leurs tarifs augmenter, notamment les usagers de l'Orlybus (actuellement 11,50 € en ticket carton) et de l'Orlyval (actuellement 11,30 €).

Parmi eux, les jeunes, au pouvoir d'achat déjà limité, seront particulièrement touchés. Le passe Imagine R ne cesse d'augmenter et augmentera encore dans les prochaines années selon les modalités prévues par le Protocole Pécresse-Beaune, soit l'inflation + 1%. Les

jeunes ne peuvent être les usagers subissant le financement d'une mesure d'uniformisation des tarifs.

Dans ce sens, nous demandons l'instauration d'un tarif réduit pour les jeunes de moins de 26 ans, au prix de 6,50 €, soit le tarif en vigueur pour le billet Origine-Destination aéroport vendu à l'unité à tarif réduit.

La tarification fixée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités est décidée selon plusieurs objectifs. Le principal est de maintenir les transports attractifs pour tous les publics, en particulier les plus sensibles aux tarifs. C'est en ce sens qu'il existe la tarification imagine R qui va jusqu'à peine 24€ pour les moins de dix ans. Les bénéficiaires de tarifs réduits sont aussi multiples dont les familles nombreuses ou les personnes en situation de handicap.

Cette volonté de rendre les transports attractifs mène à la simplification des tickets à l'unité, y compris pour les aéroports. Les infrastructures permettant de se rendre aux aéroports représentent un coût élevé pour une population disposant d'un pouvoir d'achat suffisant pour emprunter l'avion. La création d'un tarif réduit pour les occasionnels sur ces titres représenterait un effet d'aubaine pour les touristes atterrissant en Île-de-France et donc une perte significative de recettes pour Île-de-France Mobilités. Les usagers plus sensibles disposent d'autres types de réduction comme les forfaits imagine R, Senior, Solidarité, Réduction ou Gratuité pour garantir l'accès aux transports.

**Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités**  
**du 12 novembre 2024**

**Amendement à la Délibération n° 20241112-156**  
**RÉVOLUTION DE LA BILLETTE POUR LES TICKETS**

L'article 7 est modifié comme suit :

« A compter du 1er janvier 2025, le forfait « Navigo Jour 1-5 » est renommé « Navigo Jour » et son tarif est fixé à 12,00 € TTC. **Le tarif réduit de ce « Navigo Jour » est fixé à 6,00 € pour les moins de 26 ans.** Ce forfait donne accès à l'ensemble des réseaux d'Île-de-France à l'exception d'Orlyval, Orlybus, Roissybus et aux stations aéroportuaires ferrées : « Aéroport d'Orly », « Aéroport Charles de Gaulle 1 » et « Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV ». »

Exposé des motifs :

La création d'un « Navigo Jour » en remplacement du « Navigo Jour 1-5 » est une avancée pour les usagers qui voient le tarif passer de 20,60 € à 12 €, avancée que nous saluons.

Cependant, cette avancée sera subie par d'autres usagers qui voient leurs tarifs augmenter. Parmi eux, les jeunes, au pouvoir d'achat déjà limité, seront particulièrement touchés : la suppression du forfait Navigo Jeunes Week-end entraîne la hausse importante des prix de leurs trajets. Pour un usager souhaitant un passe pour les zones 1-5, l'augmentation est de 1,65 €. Pour un autre souhaitant un passe 1-3 seulement, elle est de 7,30 € par rapport au passe Navigo Jeunes Week-end. D'autre part, le passe Imagine R ne cesse d'augmenter et augmentera encore dans les prochaines années selon les modalités prévues par le Protocole Péresse-Beaune, soit l'inflation + 1%.

Les jeunes ne peuvent être les usagers subissant le financement d'une mesure d'uniformisation des tarifs. Pour redonner du pouvoir d'achat aux familles et inciter les jeunes franciliens à prendre les transports en commun, nous demandons l'instauration d'un tarif réduit pour les jeunes de moins de 26 ans, au prix de 6,00 €, et un accès aux aéroports inclus dans ce passe.

La révolution billettique entraîne une baisse des tarifs pour 3 millions d'usagers. Parmi eux, des jeunes peuvent accéder à l'ensemble de l'Île-de-France pour seulement 1,99€. Île-de-France Mobilités veille à ce que les tarifs restent attractifs en particulier pour les usagers les plus sensibles au prix dont les jeunes. Ceux-ci peuvent bénéficier du forfait imagine R qui descend jusqu'à 24,40€ pour les moins de 10 ans. Comme vous le mentionnez, le tarif du Navigo Jour est lui aussi diminuer pour les résidents en banlieue en passant à 12,00€. L'accès aux aéroports dans ce forfait impliquerait une augmentation du tarif pour garantir l'équilibre financier entre les forfaits journaliers et les titres aéroports. De même, la création d'un tarif réduit pour les jeunes sur ces titres entraînerait un effet d'aubaine auprès des non-franciliens dont la hausse se répercuterait sur le tarif.



**Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités**  
**du 12 novembre 2024**

**Amendement à la Délibération n° 20241112-156**  
**RÉVOLUTION DE LA BILLETTIQUE POUR LES TICKETS**

L'article 5 est modifié comme suit :

« ARTICLE 5 : à compter du 1er janvier 2025, le produit « Navigo Liberté + » disponible sur support Navigo donne accès à l'ensemble des réseaux d'Île-de-France. Ce produit sera disponible sur smartphone compatible à partir d'une date D1 fixée par décision du directeur général entre le 1er janvier 2025 et le 31 mars 2025.

...

**Le tarif réduit est accessible aux enfants jusqu'à leur 12 ans inclus.**

Les prix des trajets sont fixés comme suit au 1er janvier 2025 :

- Trajet bus tram payé a posteriori plein tarif : 1,60 €
- Trajet bus tram payé a posteriori tarif réduit : 0,80 €
- Trajet métro train RER payé a posteriori plein tarif : 1,99 €
- Trajet métro train RER payé a posteriori tarif réduit : 0,99 €
- Trajet aéroport payé a posteriori plein tarif : 13,00 €
- Trajet aéroport payé a posteriori tarif réduit : 6,50 €
- ... »

L'article 11 est modifié comme suit :

« ARTICLE 11 : à compter du 1er janvier 2025, le Tarif du Paris Visite adulte 1-5 1J est fixé à 29,90 € TTC. Les enfants **jusqu'à 12 ans, inclus**, peuvent bénéficier du tarif réduit pour les forfaits Paris Visite. »

Exposé des motifs :

L'uniformisation des tarifs n'entraînent pas leur baisse pour l'ensemble des usagers. En ce qui concerne le ticket Paris Visite, il s'agit d'une augmentation pour les voyageurs se déplaçant dans les zones 1-3, à 13,95 € aujourd'hui. Pour le passe Liberté +, ce ne sont pas seulement les pleins tarifs qui sont en hausse mais également les tarifs réduits : pour un trajet en métro, il passe de 86 centimes à 99 centimes.

L'uniformisation des tarifs ne peut être subie par des usagers au pouvoir d'achat limité. Parmi eux, les jeunes, qui n'auront accès au tarif réduit que jusqu'à leurs 10 ans non-inclus. Alors que les familles subissent une forte inflation des prix à la consommation, leur pouvoir d'achat a sensiblement diminué et l'Île de France reste la région dans laquelle le montant des dépenses contraintes sont les plus élevées, atteignant un peu plus de 1300€ par mois, soit 33% des revenus nets moyens. Les dépenses liés au logement et aux transports en commun constituent les deux postes incompressibles.

Aussi, une politique tarifaire attractive doit être mise en œuvre pour protéger le pouvoir d'achat des familles ainsi que pour encourager le report modal.

Pour cela, nous demandons que le tarif réduit soit accessible jusqu'à 12 ans inclus.

Le forfait Paris Visite est un titre à destination des touristes se rendant en Île-de-France en empruntant les aéroports. Ces publics bénéficient de transports fortement subventionnés par les résidents en Île-de-France par leur achat de titres ou les différents prélèvements publics ou privés. L'élargissement du périmètre de réduction aux moins de 12 ans entraînerait un effet sur les recettes au bénéfice de ces touristes qui participent moins au financement des transports que les franciliens. Les jeunes franciliens peuvent acquérir un forfait imagine R selon leur âge qui peut atteindre 24,40 € pour un forfait illimité sur toute l'année. De plus, le Navigo Liberté+ en tarif réduit permet d'emprunter le réseau de surface pour 0,80€ soit une baisse par rapport au tarif actuel.

**Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités**  
**du 12 novembre 2024**

**Amendement à la Délibération n° 20241112-167**

**CHOIX DU MODE DE GESTION CONCESSION DE SERVICE**  
**PUBLIC EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT**  
**LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE PLAINE VALLÉE**  
**- FORÊT DE MONTMORENCY (LOT N°5)**

Un article additionnel est ajouté et rédigé comme suit :

« Décide qu'un bilan global détaillé et chiffré sur le retour d'expérience des contrats OPTILE sera présenté à une prochaine commission économique et tarifaire élargie ».

Exposé des motifs :

La mise en concurrence des lignes de bus est estimée par IDFM à 4 milliards d'euros. Il apparaît essentiel d'avoir un retour sur ce qui semble avoir fonctionné, et ce qui, à l'inverse, a échoué sur la grande couronne.

Il est nécessaire d'éclairer les administrateurs sur la qualité du modèle contractuel mis en œuvre pour apprécier leur performance sur la qualité du service, l'équilibre de la garantie sociale, la performance technique, et l'équilibre des coûts sur un service public qui touche des millions d'usagers au quotidien.

Cet amendement vise donc à obtenir un bilan détaillé avant d'engager une nouvelle procédure, et ce afin de définir quelles en seraient les évolutions et ajustements possibles afin d'ajuster le modèle contractuel et son équilibre.

L'expérience des ouvertures à la concurrence en grande couronne ayant conduit à des situations particulièrement dommageables pour les usagers et agents, il apparaît comme essentiel de disposer de ces informations avant d'engager de nouvelles attributions.

Depuis maintenant 2 ans, les auditions des opérateurs en Conseil d'Administration permettent de faire un bilan des DSP, notamment en termes de qualité de service.

**Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités**  
**du 12 novembre 2024**

**Amendement à la Délibération n° 20241112-156**  
**RÉVOLUTION DE LA BILLETTE POUR LES TICKETS**

Un article est ajouté comme suit :

« À compter du 1er janvier 2025, le carnet de 10 tickets est maintenu, au tarif de 20 € ou 10 € en tarif réduit. Il est disponible en version t+ carton ou en version dématérialisée, sur Navigo Easy ou téléphone. »

Exposé des motifs :

L'arrêt du carnet de 10 tickets pénalise les voyageurs occasionnels, qui ne bénéficieront plus d'un tarif avantageux lors de leurs trajets en transport en commun. La mise en place du tarif unique fait augmenter le prix du trajet pour les voyageurs parisiens (+ 35 centimes par trajet), mais également les usagers du métro utilisant le passe Liberté + (+ 26 centimes par trajet). À noter également que les usagers occasionnels choisissant le Navigo Easy devront déboursier 2 € supplémentaires pour l'achat du support.

Dans une perspective de transition vers des mobilités douces ou respectueuses de l'environnement, cette mesure nous semble contreproductive, en ce que l'augmentation de ces tarifs peuvent être dissuasifs pour les voyageurs occasionnels.

En ce qui concerne la suppression du carnet de tickets cartons, celle-ci nous semble pénaliser également les familles et les groupes scolaires. En effet, les alternatives proposées ne permettent une validation multiple sur un même support. Cette contrainte conduira certains établissements à opter pour des cars plutôt que des transports en commun ou, pire encore, tout simplement à supprimer les sorties.

Il faut à tout prix intégrer la question des sorties scolaires dans la politique de dématérialisation d'IDFM.

Nous vous demandons donc de proposer des solutions pour résoudre cette difficulté.

D'autant que la raison écologique avancée, celle des tickets perdus, ainsi que celle de la fin de la démagnétisation ne sont pas recevables, étant donné que le ticket carton reste vendu à l'unité. Un voyageur peut donc toujours, en payant plus cher, acheter dix tickets à l'unité, sans que ne soit garantie leur bonne utilisation et le tri des déchets une fois utilisés.

Nous demandons donc le rétablissement du carnet de 10 tickets, dans sa version carton et dématérialisée.

La révolution de la billettique pour les tickets est mise en place dans une perspective de simplification et d'équité tarifaire. Près de trois millions d'usagers voient leurs tarifs diminuer, jusqu'à -50% pour les résidents en grande couronne. L'extension du Navigo Liberté+ à l'ensemble du réseau accentue cette diminution des tarifs. Les usagers voyageant en banlieue ont donc une baisse certaine de leurs tarifs qui compense la fin du carnet. La prolongation de la vente du ticket magnétique se fait à titre transitoire. Il sera progressivement abandonné. Lors

du conseil d'administration de décembre 2023, Île-de-France Mobilités s'est engagé à distribuer gratuitement des cartes Easy aux établissements en faisant la demande, et ce dans la perspective de faciliter la transition vers le dématérialisé. Cet engagement est renouvelé lors de ce conseil d'administration pour témoigner de la motivation d'assurer l'accessibilité des transports et l'accompagnement dans cette révolution billettique.

**Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités****Séance du mardi 12 novembre 2024****Amendement déposé par M. Corentin DUPREY****Délibération no. 20241112-198****AVIS SUR L'AVP DE LA LIGNE 15 EST-LOT 1 (CHAMPIGNY CENTRE - BOBIGNY PABLO PICASSO) SOUS  
MAÎTRISE D'OUVRAGE DE LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS**Un article est ajouté comme suit :

« rappelle à la SGP qu'en tant que maître d'ouvrage, elle garde tout au long du marché de conception-réalisation une responsabilité sur la qualité finale des projets et sur le respect des objectifs partagés avec les collectivités. »

Exposé des motifs :

En tant que maître d'ouvrage, la SGP doit se positionner en soutien aux demandes des collectivités pilotes des études de pôles, et ce en particulier sur les questions d'intermodalités. En effet, la validation de l'AVP intervenant avant la fin des études de pôles, il est possible que certaines propositions concernant l'offre de stationnement vélo, l'intégration des bus ou les continuités piétonnes soient amenées à évoluer.

Il s'agit donc de s'assurer qu'en tant que maître d'ouvrage, la SGP ne s'en tiendra pas uniquement au respect des coûts, du calendrier et du programme, mais se positionnera réellement en soutien aux collectivités pilotes des pôles-gares, afin que ces dernières ne se retrouvent pas seules face à un opérateur privé non porteur du projet d'ensemble.

Corentin DUPREY

Par définition, le maître d'ouvrage reste responsable de la qualité du projet et de la relation avec les collectivités. Il ne me semble pas utile de venir ajouter cet article au sein de la délibération qui constitue l'avis sur l'avant-projet technique d'une partie de la ligne 15 Est.

**Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités****Séance du mardi 12 novembre 2024****Amendement déposé par M. Corentin DUPREY****Délibération no. 20241112-198****AVIS SUR L'AVP DE LA LIGNE 15 EST-LOT 1 (CHAMPIGNY CENTRE - BOBIGNY PABLO PICASSO) SOUS  
MAÎTRISE D'OUVRAGE DE LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS**Un article est ajouté comme suit :

« demande à la SGP et au concepteur-réalisateur d'assurer le plus haut niveau d'exigence concernant la tenue des chantiers. »

Exposé des motifs :

De nombreux chantiers d'ampleur sont en cours ou à venir en Seine-Saint-Denis afin de doter ce territoire des transports en commun structurants qui lui ont pendant longtemps fait défaut, ce dont nous nous félicitons.

Les travaux ayant cependant un fort impact sur le cadre de vie et le quotidien des habitant.es, il est essentiel que les chantiers de la ligne 15 Est soient parfaitement tenus tout au long des travaux pour garantir leur acceptabilité, dans les Hauts-de-Seine comme en Seine-Saint-Denis.

Corentin DUPREY

Je partage cette ambition que les chantiers de transports soient exemplaires. Néanmoins, cette demande relève plutôt des relations entre la SGP et les collectivités qui accueillent et délivrent les autorisations pour les travaux qui se déroulent sur leur territoire. En outre, il me semble que la SGP a pris des engagements forts en matière de tenue des chantiers et de respect du cadre de vie, avec un suivi réalisé en lien avec les collectivités et un dispositif d'agents de proximité déployés sur les chantiers. Dès lors, il ne me semble pas nécessaire de rappeler cette exigence dans l'avis technique sur l'avant-projet de la ligne 15 Est même si je partage pleinement, comme la SGP, l'enjeu sur cette haute exigence concernant la tenue des chantiers, mais aussi leur sécurité.

C'est d'ailleurs un point sur lequel le président du directoire de la SGP s'était exprimé lors d'une audition devant notre conseil.

**Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités**

**Séance du mardi 12 novembre 2024**

**Amendement déposé par M. Corentin DUPREY**

**Délibération no. 20241112-156**

**Révolution de la billettique pour les tickets**

L'article 10 de la délibération est ainsi amendé :

« ARTICLE 10 :—à l'article 12 de la délibération n° 20231207-221 du conseil d'administration du 7 décembre 2023, le mot « élémentaires » est remplacé par le terme « primaires ». Cette décision est prise afin de permettre la distribution à titre gratuit de carte Navigo Easy à tous les établissements scolaires, y compris les écoles maternelles. est modifié comme suit : « à compter du 1er janvier 2024, Île-de-France Mobilités cèdera aux écoles **élémentaires, aux établissements secondaires, aux associations et clubs sportifs et culturels, aux communes encadrant des sorties de groupe d'enfants** en Ile-de-France qui en feront la demande, à titre gratuit, un lot unique de 60 cartes Navigo Easy chargées chacune de 10 tickets T+ tarif réduit. Le rechargement ultérieur des cartes Navigo Easy correspondantes sera réalisé par les chefs d'établissement de ces écoles **élémentaires et établissements secondaires, les directeurs des associations et clubs sportifs et culturels**, ou leurs représentants, dans les conditions de droit commun. »

Exposé des motifs :

La disparition du carnet de dix tickets t+ pénalise les encadrants de sorties de groupe, qu'il s'agisse de sorties scolaires, sportives ou culturelles. Depuis début 2023, nous avons eu l'occasion d'interpeller Île-de-France Mobilités à plusieurs reprises sur ce sujet.

L'article 12 de la délibération n°20231207-221 du conseil d'administration du 7 décembre 2023, permet de proposer à l'ensemble des chefs d'établissements d'écoles élémentaires en Ile-de-France qui en feraient la demande un pack de départ composé de 60 cartes Navigo Easy chargées chacune de 10 tickets t+ tarif réduit, ces cartes devant ensuite être rechargées en station ou via smartphone. L'article 10 de la délibération n°20241112-156 présentée ce jour étend cette proposition aux écoles maternelles.

Cette solution est certes un premier pas, de nature à faciliter le passage à la billettique numérique pour les sorties scolaires des écoles primaires et maternelle. Cependant, aucune solution n'est proposée pour les établissements secondaires, pour les associations et clubs sportifs et culturels, ainsi que pour les centres aérés tenus par les villes, pour qui la fin de la vente du carnet de tickets t+ pose de réels problèmes de déplacements.

Cette « révolution de la billettique », quoique positive dans son ensemble, ne répond donc pas aux besoins spécifiques des structures collectives, ce qui crée un risque de diminution du nombre de sorties organisées.

En particulier, des représentants de l'UNSS nous font régulièrement part de leurs difficultés à organiser des sorties de groupe depuis la disparition du carnet de tickets t+. La pratique du

sport est un enjeu de développement et de santé majeur chez les jeunes, et il est de notre devoir de nous assurer que la dématérialisation de la billettique ne l'entrave pas. Rien qu'en Seine-Saint-Denis, l'UNSS dénombre 28 000 licenciés.es, et 700 rencontres ont lieu chaque année sur le territoire. Les déplacements pour se rendre à ces rencontres se font majoritairement en bus, donc avec des tickets t+. Il est également de notre devoir de nous assurer que la dématérialisation de la billettique n'aura pas un impact négatif sur la fréquence des sorties culturelles proposées par les établissements scolaires, les centres aérés, les clubs et associations œuvrant auprès d'un jeune public.

Corentin DUPREY

Même réponse que le 019 Baudrier Guillaud Bataille

\* Une solution pour les groupes de jeunes en télébillettique est à l'étude mais n'est pas disponible à ce jour

\* en attendant l'offre magnétique, permettant de continuer à bénéficier du tarif réduit, est maintenue au guichet (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/tarifs-reduits-enfants-groupes-de-jeunes>)

Par ailleurs, pour rappel IDFM a offert des cartes easy aux écoles et on pratique de nombreux tarifs attractifs à destination des jeunes.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-213**

**DÉCISIONS POUVANT ÊTRE PRISES PAR DÉLÉGATION PAR  
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL APRÈS AVIS FAVORABLE  
UNANIME DE LA COMMISSION DES PROJETS  
D'INFRASTRUCTURES CONFORMÉMENT À LA  
DÉLIBÉRATION N°20240206-003 : OPÉRATIONS  
INDIVIDUALISÉES DONT LA SUBVENTION D'ÎLE-DE-  
FRANCE MOBILITÉS EST COMPRISE ENTRE 200 000 ET 2  
000 000 € H**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code... (le cas échéant) ;
- VU** la loi... (le cas échéant) ;
- VU** le décret... (le cas échéant) ;
- VU** l'arrêté... (le cas échéant) ;
- VU** le rapport n° 20241112-213 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

**CONSIDÉRANT** ... (le cas échéant) ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve, autorise, mandate ;

**ARTICLE 2** : approuve, autorise, mandate ;

**ARTICLE 3** : approuve, autorise, mandate ;

**ARTICLE 4** : approuve, autorise, mandate.

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

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

Valérie PECRESSE

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Séance du 12 novembre 2024**

**Délibération n° 20241112-214**

**POUR INFORMATION : A TITRE DE COMPTE RENDU,  
OPÉRATIONS INDIVIDUALISÉES FAISANT L'OBJET  
D'ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT  
INFÉRIEURES À 200 000 € HT DANS LE CADRE DE LA  
DÉLÉGATION D'ATTRIBUTION DU CONSEIL AU DIRECTEUR  
GÉNÉRAL**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code... (le cas échéant) ;
- VU** la loi... (le cas échéant) ;
- VU** le décret... (le cas échéant) ;
- VU** l'arrêté... (le cas échéant) ;
- VU** le rapport n° 20241112-214 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 5 novembre 2024 ;

**CONSIDÉRANT** ... (le cas échéant) ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve, autorise, mandate ;

**ARTICLE 2** : approuve, autorise, mandate ;

**ARTICLE 3** : approuve, autorise, mandate ;

**ARTICLE 4** : approuve, autorise, mandate.

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

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

Valérie PECRESSE