



RAPPORT SUR LA SITUATION EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Communication au conseil d'administration du 17 octobre 2025
dans le cadre du débat d'orientation budgétaire 2026



Table des matières

RAPPEL DU CADRE JURIDIQUE	4
FOCUS : L'année des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024	5
FOCUS : L'adoption d'un nouveau plan des mobilités en Île-de-France pour 2030	6
FOCUS : Une stratégie numérique responsable pour tous et partout en Île-de-France	8
Les Jeux Olympiques et Paralympiques, un accélérateur d'innovation et de services pérennes pour les Franciliens	8
L'approche éthique et éco-responsable est au cœur de l'application Ile-de-France Mobilités.....	8
Une approche raisonnée du recours à l'intelligence artificielle	9
« L'AOM Plateforme » : Île-de-France Mobilités au cœur de l'écosystème numérique des mobilités	9
CHAPITRE I LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE	11
1.1_Quelques chiffres pour mesurer l'action d'Île-de-France Mobilités	11
L'impact environnemental des dépenses d'Île-de-France Mobilités en 2024	11
Les Green Bonds.....	11
1.2_Améliorer et développer l'offre de transport collectifs en densifiant le réseau ferroviaire structurant ...	11
Les projets d'infrastructures mis en service en 2024 et 2025	11
Focus : le prolongement du métro 14	11
Etat d'avancement des projets d'infrastructures de transport	12
1.3_Améliorer et développer l'offre de transports collectifs : renforts d'offre et performance sur le réseau ferroviaire.....	12
Des renforts d'offre le week-end et en soirée sur certaines lignes de métro très fréquentées	12
La performance du réseau ferroviaire s'est redressée grâce à l'implication d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs	12
1.4_L'offre de transports collectifs renforcée a contribué à la réussite des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024	13
1.5_Améliorer et développer l'offre bus	13
Le Protocole Bus à Paris	13
Réseaux de bus de grande couronne : la réalisation de l'offre et la qualité de service continuent à s'améliorer	14
1.6_Accompagner le développement du vélo	14
Le développement des Parkings vélo aux abords des gares et stations	14
CHAPITRE II PRESERVER LA BIODIVERSITE, LES MILIEUX ET LES RESSOURCES.....	15
2.1_La décarbonation des bus et cars dans toute l'Île-de-France	15
Une stratégie de décarbonation à grande échelle portée par Île-de-France Mobilités.....	15
La transition énergétique des COB, condition <i>sine qua non</i> de la décarbonation des bus.....	15
Au 1 ^{er} juillet 2025, plus de 50% du matériel roulant est déjà renouvelé.....	16
Le programme de transition énergétique des bus s'appuie sur des investissements massifs	16
L'expérimentation d'autres sources d'énergies respectueuses de l'environnement	17
Une flotte de bus et cars décarbonée pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024	17
2.2_Améliorer la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines	17
La cartographie de la qualité de l'air intérieur en accès libre.....	17
Un plan d'action évolutif pour améliorer la qualité de l'air.....	18
2.3_Préserver l'environnement dans le cadre des projets de transport	18
Le programme de compensation du projet de prolongement du T13	18
L'amélioration de la qualité environnementale des projets et la certification Haute Qualité Environnementale (HQE). 19	

CHAPITRE III ASSURER LA COHESION SOCIALE ET LA SOLIDARITE ENTRE LES TERRITOIRES ET LES GENERATIONS21

3.1_Adapter, moderniser et simplifier la tarification des transports collectifs	21
2025 : une étape clé de la révolution billettique.....	21
Le plan de lutte contre la fraude dans les transports collectifs.....	22
3.2_Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous.....	22
La mobilité inclusive, une priorité pour Île-de-France Mobilités.....	22
L'accessibilité des transports collectifs franciliens, 20 ans après l'adoption de la loi « Handicap ».....	23
La feuille de route pour la mobilité inclusive	23
Le « Métro pour tous ».....	24
Des navettes pour le transport des spectateurs des Jeux Olympiques et Paralympiques en situation de handicap	24
3.3. Proposer des solutions de mobilité dans les territoires les moins denses.....	25
L'appel à projets « Gares de demain »	25
Lancement de la 1 ^{ère} ligne de covoiturage sans réservation sur le plateau de Saclay.....	26
De nouvelles lignes de cars express	27
Le développement du transport à la demande	27

CHAPITRE IV L'EPANOUISSEMENT DE TOUS PAR L'ACCES A UNE MEILLEURE MOBILITE ...28

4.1_Des conditions de transport améliorées en continu	28
Le RER NG, nouveau matériel roulant sur le RER D	28
Le label Janus de l'Industrie remporté par le Métro MF19	28
Bilan de la modernisation du matériel roulant.....	29
La climatisation dans les transports en commun	29
Des fontaines à eau dans les gares et stations du réseau	29
4.2_Des moyens renforcés pour assurer la sécurité des voyageurs	30
Un conseil stratégique de sûreté des transports en commun franciliens	30
L'intégration d'agents d'Île-de-France Mobilités au sein du Centre de Coordination Opérationnelle de Sécurité (CCOS)	30
Une poursuite ambitieuse des politiques de sûreté.....	30
4.3_Des voyageurs devenus des acteurs clés des transports	31
La gestion de la demande de mobilité (« Travel Demand Management » ou TDM) pendant les Jeux de Paris 2024	31
Le traitement des réclamations voyageurs	31
4.4_IDFM soucieuse du bien-être au travail	32
Un dispositif spécifique pour les Volontaires Île-de-France Mobilités pour les Jeux de Paris 2024	32
Île-de-France Mobilités se mobilise pour la qualité de vie et des conditions de travail (QVCT) de ses agents	33

CHAPITRE V LA TRANSITION VERS UNE ECONOMIE CIRCULAIRE34

5.1_Recourir au biométhane et au HVO pour faire rouler les bus	34
Le biométhane.....	34
La généralisation du carburant HVO pour les bus et cars diesel et hybrides	34
5.2_Des bus adaptés pour le transport des athlètes Paralympiques	34
5.3_Des exigences de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) dans les clauses des marchés publics d'Île-de-France Mobilités	35
Des critères RSE renforcés pour le renouvellement de la délégation de service public Véligo Location	35

Rappel du cadre juridique

Île-de-France Mobilités est un établissement public à caractère administratif dont les règles comptables sont les mêmes que celles des collectivités locales.

Depuis 2018, Île-de-France Mobilités a changé de cadre budgétaire et comptable en optant pour la nomenclature M57 définie initialement pour les métropoles créées par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Ce changement comptable s'accompagne de la présentation au conseil d'administration d'un rapport annuel sur la situation en matière de développement durable d'Île-de-France Mobilités, préalablement aux débats sur le projet de budget conformément aux dispositions des articles L.5217-10-2 et D.5217-8 du code général des collectivités territoriales (CGCT) et à partir du 1^{er} janvier 2026, aux dispositions de l'article L.1612-23 du même code en application de l'ordonnance n°2025-526 du 12 juin 2025 relative à la généralisation du compte financier unique. Ce rapport constitue une pièce annexe à la délibération portant sur le débat d'orientation budgétaire.

Le rapport de développement durable porte sur l'impact sur le développement durable à la fois de l'organisation et des modalités de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités, sur les politiques qu'elle mène sur son territoire et sur ses orientations et programmes qui contribuent à l'atteinte des objectifs de développement durable, recherchés de façon concomitante et cohérente, grâce aux cinq engagements mentionnés à l'article L.110-1 du code de l'environnement, comme suit :

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

Les actions présentées dans le rapport de développement durable participent à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) inscrits au programme de développement durable à l'horizon 2030 adopté le 25 septembre 2015 par l'Assemblée générale des Nations unies et intégrés au programme universel pour le développement durable « Agenda 2030 ».



SOURCE : SITE INTERNET DE L'AGENDA 2030 EN FRANCE

Les actions d'Île-de-France Mobilités s'inscrivent plus spécifiquement dans la réalisation de sept ODD :

- ODD 3 : Donner aux individus les moyens de vivre une vie saine et promouvoir le bien-être à tous les âges
- ODD 8 : Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous
- ODD 9 : Mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation
- ODD 11 : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables
- ODD 12 : Etablir des modes de consommation et de production durable
- ODD 13 : Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions
- ODD 15 : Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres

Certaines collectivités doivent préciser dans ce rapport le programme d'actions mis en place pour assurer la réduction de la consommation d'énergie des bâtiments ou des parties de bâtiments à usage tertiaire dont la collectivité est propriétaire, dans un objectif de respect des obligations prévues à l'article L.174-1 du code de la construction et de l'habitation et le bilan annuel de la stratégie numérique responsable mentionné à l'article 35 de la loi n°2021-1485 du 15 novembre 2021 visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique en France.

Le présent rapport, annexé à la délibération relative au débat d'orientations budgétaires pour l'année 2026, met en exergue les mesures les plus significatives mises en œuvre ou décidées par Île-de-France Mobilités en faveur du développement durable au cours du dernier semestre 2024 et du premier semestre 2025.

FOCUS : L'année des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

L'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 a marqué l'année 2024. Dix millions de billets ont été vendus pour les compétitions qui se sont tenues en Île-de-France. A la desserte des sites de compétition, s'est ajoutée celle des cérémonies d'ouverture dans Paris, de treize compétitions sur route et des multiples sites de célébration qui ont connu un fort succès populaire.

Île-de-France Mobilités s'est impliquée pour accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 dès la phase de candidature, aux côtés du mouvement sportif, avec l'objectif de permettre à 100 % des spectateurs de rejoindre en transport en commun les sites de compétition. Elle a élaboré des plans de desserte spécifiques avec les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures de transports collectifs, le comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024 (COJOP), les services de l'Etat et les collectivités hôtes.

Ces plans de transport ont impliqué d'importants renforts d'offre sur le réseau ferré et la mise en place de navettes bus à haute capacité. L'information voyageurs a été adaptée au service de ces plans de transport, relayée en particulier par l'application Transport public Paris 2024 développée par Île-de-France Mobilités, la signalétique et les annonces sonores et visuelles dans les réseaux de transport ainsi que par le COJOP.

Le transport des personnes accréditées (athlètes, fédérations sportives, médias, volontaires ...) a également constitué un défi organisationnel pour mettre en place un réseau temporaire spécifique de lignes de bus et cars dont la contractualisation auprès des opérateurs et la réalisation d'un dépôt temporaire ont été pris en charge par Île-de-France Mobilités.

Au-delà des enjeux organisationnels pour faire face à cette affluence exceptionnelle, une attention particulière a été portée aux enjeux environnementaux et d'inclusion, les mesures mises en œuvre à cet effet sont mises en exergue au fil de ce rapport.



SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

FOCUS : L'adoption d'un nouveau plan des mobilités en Île-de-France pour 2030

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF) est un document de planification régionale, obligatoire, qui fixe à l'horizon 2030 le cadre général des politiques de mobilités à l'échelle de l'Île-de-France. Son contenu est encadré par le code des transports.

Les actions et mesures définies par le Plan des mobilités doivent apporter une réponse à l'évolution des besoins de déplacements des personnes et des marchandises en tenant compte des enjeux liés à la préservation de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie autant que de la contrainte financière qui pèse sur l'Etat, les collectivités locales et Île-de-France Mobilités.

Ce document de planification est indispensable à la mise en œuvre d'une politique de mobilité coordonnée et durable à l'échelle régionale en raison de la spécificité de l'écosystème francilien des mobilités qui reste façonné par de nombreux acteurs dont les rôles et les compétences se superposent. Il engage tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France : Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, Etat, collectivités locales, opérateurs de transport...

Le Plan des mobilités a été élaboré par Île-de-France Mobilités, en coordination avec toutes les parties prenantes de la mobilité francilienne dans le cadre d'une importante concertation. Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a ensuite proposé le projet de plan au Conseil régional d'Île-de-France qui l'a arrêté le 27 mars 2024.

La période de mi 2024 à mi 2025 a été consacrée à la concertation réglementaire, organisée par le Conseil régional conformément au code des transports, en quatre temps : avis des personnes publiques associées, avis de l'autorité environnementale, enquête publique et avis de l'Etat.

1 462 personnes publiques associées (PPA) considérées comme obligatoires ont été consultées de juin à décembre 2024 : conseils municipaux et départementaux, organes délibérants des groupements de collectivités territoriales et syndicats compétents en matière de déplacements, métropole du Grand Paris.

44 autres acteurs ont également été informés à titre volontaire, sans obligation de rendre un avis, incluant opérateurs de transport, chambre de commerce et d'industrie et chambre des métiers de l'artisanat d'Île-de-France, établissements publics d'aménagement, mairies d'arrondissement de Paris, conseils régionaux limitrophes.

363 avis (dont 313 avis réguliers intégrés dans le dossier d'enquête publique) ont été émis par ces PPA, soit un taux de participation de 25 %. On compte 78 % d'avis favorables et apparentés favorables, témoignant d'un soutien significatif au projet de plan, 11 % d'avis défavorables permettant

d'identifier les points de questionnement ou de préoccupation, et 11 % d'avis n'exprimant ni accord ni désaccord mais contenant parfois des suggestions ou questions.

Les contributions des PPA témoignent d'une adhésion générale aux objectifs du PDMIF, tout en mettant en exergue des attentes fortes et variées pour sa mise en œuvre. Ces contributions ont porté majoritairement sur les transports collectifs (mass transit et réseaux de surface, en termes de niveau d'offre et de qualité de service), le vélo (infrastructure et stationnement) et sur la route (réduction des externalités négatives).

En parallèle de la consultation des PPA, la mission régionale de l'autorité environnementale a été saisie sur le projet de plan et a rendu son avis le 27 novembre 2024. Elle a validé les objectifs environnementaux du plan.



SOURCE : REGION ÎLE-DE-FRANCE

L'enquête publique s'est déroulée du 28 février au 31 mars inclus. Le dossier d'enquête a été mis à disposition du public dans 33 lieux d'enquête répartis dans la région et sur un site internet. Il était également possible de dialoguer avec les membres de la commission d'enquête au cours d'une des 65 permanences organisées dans toute l'Île-de-France. Par ailleurs, une réunion publique s'est tenue le 13 mars 2025, permettant au public de dialoguer avec la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités, en présence de la commission d'enquête.

1 459 contributions ont été déposées par le public dans le cadre de cette enquête publique, émanant de participants dans toute la région. A l'instar des avis des PPA, elles ont principalement porté sur les transports collectifs, le vélo, la voirie urbaine et la route, ainsi que l'intermodalité.

La commission d'enquête a émis un avis favorable sans réserve, assorti de quatorze recommandations.

Le projet de plan, modifié pour tenir compte des résultats de la concertation dans ses différentes composantes exposées ci-avant, a ensuite été soumis le 28 mai 2024 pour avis au préfet de la région Île-de-France et au préfet de Police de Paris.

Le préfet de la région Île-de-France a émis un avis favorable sur le projet de plan en soulignant qu'il serait attentif à l'atteinte de ses objectifs de mobilité et environnementaux, ainsi qu'à la déclinaison territoriale du plan au travers des documents de planifications locaux : plans locaux de mobilité et documents d'urbanisme.

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030, modifié pour tenir compte de l'ensemble de la concertation, a été approuvé le 24 septembre 2025 par le Conseil régional d'Île-de-France.

Sa mise en œuvre doit contribuer à faire de la région Île-de-France la première région de France sur le chemin de la neutralité carbone en 2050.

FOCUS : Une stratégie numérique responsable pour tous et partout en Île-de-France

Le numérique et en particulier l'intelligence artificielle sont des atouts majeurs, indispensables à l'optimisation des mobilités franciliennes et à l'accompagnement des grands événements qui se tiennent en Île-de-France. Leur développement n'est toutefois pas sans conséquence en termes d'accessibilité, voire de fracture sociale, de cybersécurité ou d'impact carbone.

Île-de-France Mobilités porte une utilisation du numérique et de l'intelligence artificielle dans une approche, et dans une logique de sobriété, d'éthique et d'inclusion au service de la mobilité. Cette démarche est globale et cherche à réduire les impacts négatifs du numérique tout en maximisant ses bénéfices sociaux. Elle ne se limite pas à l'écologie, mais englobe aussi des enjeux sociaux, économiques, éthiques et technologiques.

La stratégie numérique validée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 13 février 2023 s'articule autour de trois axes :

- organiser et réguler pour améliorer les mobilités
- accompagner les usages, simplifier et innover
- assurer la cohérence opérationnelle des mobilités franciliennes et tenir les grands rendez-vous

et s'accompagne de deux principes directeurs :

- dans une approche éthique et durable pour tous et partout en Île-de-France
- avec une attention forte quant au niveau de service et à la finalité opérationnelle.

Avec cette stratégie, Île-de-France Mobilités consolide son rôle de référence et de confiance qui anime un écosystème de partenaires, elle se positionne au cœur de l'écosystème numérique en étant prescripteur des services numériques portés par les transporteurs et en proposant les socles technologiques utiles à tous. Enfin, elle devient une plateforme en animant une communauté d'acteurs et en proposant les ressources numériques utiles à l'accélération des innovations et projets porteurs de valeur pour les usagers.

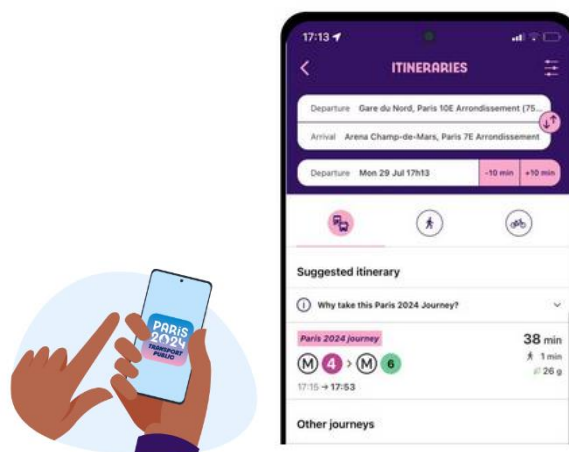
Un premier bilan a été formalisé autour de trois principales thématiques présentant les enjeux, les leviers stratégiques priorités en 2024, les illustrations marquantes 2024 et les grands jalons en 2025 :

Les Jeux Olympiques et Paralympiques, un accélérateur d'innovation et de services pérennes pour les Franciliens

Les Jeux Olympiques et Paralympiques ont accéléré le déploiement de services innovants à grande échelle, comme la

dématérialisation des titres sur iOS, un calculateur intelligent pour des déplacements optimisés sur plusieurs critères simultanés, et un service de traduction automatique basé sur l'intelligence artificielle.

En particulier, l'application « Transport Public Paris 2024 » a facilité les déplacements des spectateurs avec des itinéraires privilégiés, une cartographie interactive et des notifications en cas de perturbations. En premier lieu, elle a permis d'orienter les spectateurs vers les transports collectifs et de les dissuader d'utiliser la voiture. Elle a également permis de répartir les spectateurs entre les itinéraires menant aux sites des Jeux en selon les plans de transport prévus, ce qui a permis d'utiliser toutes les capacités de transport disponibles sans être obligés de réaliser des aménagements dans les gares et stations qui n'auraient pas servi après les Jeux ou qui n'auraient pas pu être prêts à temps au vu de leur ampleur.



SOURCE : SITE INTERNET ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Les Jeux ont également permis d'explorer de nouveaux usages de l'IA, notamment par l'expérimentation de la vidéoprotection intelligente, autorisée dans le cadre de la loi olympique sur l'usage de la vidéo protection augmentée, qui a permis de gérer les intrusions et de l'affluence dans le réseau de transport.

L'expérience acquise pendant les Jeux constitue une base solide pour appuyer la bonne organisation des mobilités pendant les grands événements.

L'approche éthique et éco-responsable est au cœur de l'application Ile-de-France Mobilités

Les grands piliers de l'approche responsable au sein de l'application Île-de-France Mobilités et de la Plateforme Régionale d'Information pour la Mobilité (PRIM), sont la sobriété numérique, l'accessibilité et l'inclusion, l'éthique et le respect des droits, et la durabilité et responsabilité sociale :

- La **sobriété numérique** permet de réduire les usages superflus, de favoriser des pratiques économiques

vertueuses et plus économes en ressources, et d'allonger la durée de vie des équipements.

- Le pilier d'**accessibilité** et d'**inclusion** permet de concevoir des services accessibles à toutes et tous, de lutter contre la fracture numérique (accès, compétences, équipements) et d'adapter les interfaces aux différents publics (âge, langue, niveau de littératie numérique).
- Le pilier **éthique et respect des droits** a pour objectif de protéger les données personnelles (RGPD, transparence), d'éviter les biais algorithmiques et discriminants, et de promouvoir une gouvernance responsable des technologies (IA, surveillance, etc.).
- Enfin, la **durabilité** et la **responsabilité sociale** permettent de choisir des fournisseurs et des partenaires engagés, d'intégrer des critères RSE dans les projets numériques du programme PRIM et de sensibiliser les équipes aux enjeux du numérique responsable.

Parmi les actions concrètes réalisées en 2025, on peut notamment citer :

- La rationalisation du nombre de serveurs Cloud utilisés par PRIM (Plateforme régionale d'information multimodale) qui a permis de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre : - 15 % fin mai 2025 par rapport à fin mars 2025 ;
- Une optimisation du mécanisme d'auto-complétion de recherche de points d'intérêt, permettant un gain de 42 % sur le nombre d'appels d'une API très sollicitée ;
- La formation et la certification « numérique responsable » qui couvrent maintenant presque 50 % des collaborateurs impliqués sur le programme PRIM (objectif de 80 % d'ici fin 2025).

Une approche raisonnée du recours à l'intelligence artificielle

Île-de-France Mobilités adopte une approche raisonnée du développement de l'intelligence artificielle (IA), en cherchant à bénéficier de l'IA pour mettre en place des solutions concrètes et utiles aux voyageurs tout en limitant le recours à des formes d'IA trop consommatrices de puissance de calcul.

La direction du Numérique d'Île-de-France Mobilités étudie également les perspectives de mise en œuvre de l'intelligence artificielle au service des missions de l'établissement, dans une recherche de proportionnalité des outils mis en œuvre au regard des besoins : souvent, des projets initialement imaginés avec la mobilisation d'outils IA générative peuvent en fait être menés avec des traitements informatiques plus simples. Par ailleurs, on considère dans les projets, que les modèles d'IA de petite taille peuvent être pleinement satisfaisants à condition d'en assurer une mise en œuvre « soignée », adaptée au

contexte, sans recours inutile aux modèles de grande taille coûteux en ressources de calcul.

Un autre exemple d'application de cette approche raisonnée est celle du Hackathon IA mobilités en novembre 2024 pour explorer le potentiel d'usage des outils d'IA (machine learning, deep learning, IA générative) dans l'amélioration des services de mobilités. L'objectif était de faire émerger collectivement des idées et des prototypes innovants qui pourront, pour les plus pertinents, s'intégrer dans la feuille de route IA et DATA d'Île-de-France Mobilités. La formule du Hackathon permet de stimuler l'innovation en fédérant une communauté d'acteurs pour échanger des compétences et apprendre ensemble.



SOURCE : SITE INTERNET ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 22/10/2024

Pendant deux jours, dix équipes constituées de participants volontaires pour la plupart experts des techniques de la DATA, du design de service et de l'IA et de représentants des partenaires d'Île-de-France Mobilités se sont penchées sur les données de mobilité mises à leur disposition pour relever quatre défis majeurs liés à l'accessibilité des services de mobilités, aux prévisions de mobilité, à l'expérience utilisateur des services numériques et à la construction d'une boîte à outils IA au service des usagers.

Île-de-France Mobilités a inscrit dans les thématiques du Hackathon 2024 la question de la frugalité et en particulier celle liée à l'usage des IA. Une des équipes participantes s'est démarquée en mettant en œuvre des mécanismes d'intelligence artificielle ne mobilisant pas les outils coûteux d'IA générative pour sa proposition. Ce projet rappelle que l'IA peut aussi se concevoir dans ses formes les moins consommatrices tout en conservant un niveau d'efficacité utile au cas d'usage.

« L'AOM Plateforme » : Île-de-France Mobilités au cœur de l'écosystème numérique des mobilités

L'ouverture à la concurrence des lignes de transport collectif constitue un autre facteur d'impulsion des déploiements numériques pour les équipes d'Île-de-France Mobilités, notamment parce que la transformation des systèmes d'information (SI) des opérateurs de transport est nécessaire pour parvenir à une interopérabilité parfaite des données, des équipements et des systèmes d'exploitation.

Un socle numérique commun pour les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructures et de gares est en cours de développement par Île-de-France Mobilités. Ce socle assure une cohérence globale du fonctionnement des transports collectifs avec un réseau devenu multi-transporteurs et multi-services (transport collectif, parking-relais, location de vélos, covoiturage...), accessible partout et à tous.

Parmi les principaux jalons en 2024-2025, on peut citer l'ouverture du socle technique commun sur le réseau ferré, la transformation des SI Bus de la RATP afin de s'adapter à un environnement multi-opérateurs, la migration des systèmes SI Bus vers le socle rénové, la migration des bornes d'information voyageurs vers un nouveau relais connecté au système PRIM (plateforme régionale d'information multimodale) qui centralise et diffuse les données en temps réel. Le réseau communautaire, en cours de déploiement sur le périmètre ferré permettra à chacun des opérateurs d'accéder directement aux ressources partagées, sans construction d'infrastructures jetables spécifiques.

Ces transformations s'inscrivent dans une approche de construction de communs numériques, utilisables par l'ensemble des opérateurs et pour l'ensemble du territoire francilien.

CHAPITRE I

Lutter contre le changement climatique

Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice unique de la mobilité durable à l'échelle régionale, est un acteur incontournable de la lutte contre le changement climatique. Les compétences qui lui sont dévolues permettent la mise en œuvre d'une stratégie vertueuse visant le report modal vers des modes de déplacements « bas carbone ».

1.1 Quelques chiffres pour mesurer l'action d'Île-de-France Mobilités

L'impact environnemental des dépenses d'Île-de-France Mobilités en 2024

L'article 191 de la loi de finances pour 2024 a introduit l'obligation pour Île-de-France Mobilités de produire une annexe environnementale au compte administratif permettant de mesurer l'impact du budget sur la transition écologique. Les modalités d'application sont précisées par décret, avec une extension progressive du périmètre de cotation des dépenses d'investissement selon des axes s'appuyant sur la taxonomie de l'Union européenne (UE) : atténuation au changement climatique (2024), préservation de la biodiversité (2025), et l'ensemble des objectifs environnementaux (2027). Plus de 92 % des dépenses d'investissement d'Île-de-France Mobilités sont favorables à l'atténuation du changement climatique.

Les Green Bonds

Les obligations vertes font partie de la stratégie de financement d'Île-de-France Mobilités. Au total, depuis mai 2021, ce sont 6,8 milliards d'euros d'obligations vertes dédiées au développement du transport bas carbone qui ont été émises par Île-de-France Mobilités. En janvier 2025, Île-de-France Mobilités est la première institution publique à émettre une obligation verte européenne (EuGB) d'une valeur d'un milliard d'euros. Le standard EuGB est un standard réglementaire de haute qualité, visant une transparence renforcée vis-à-vis des investisseurs.

1.2 Améliorer et développer l'offre de transport collectifs en densifiant le réseau ferroviaire structurant

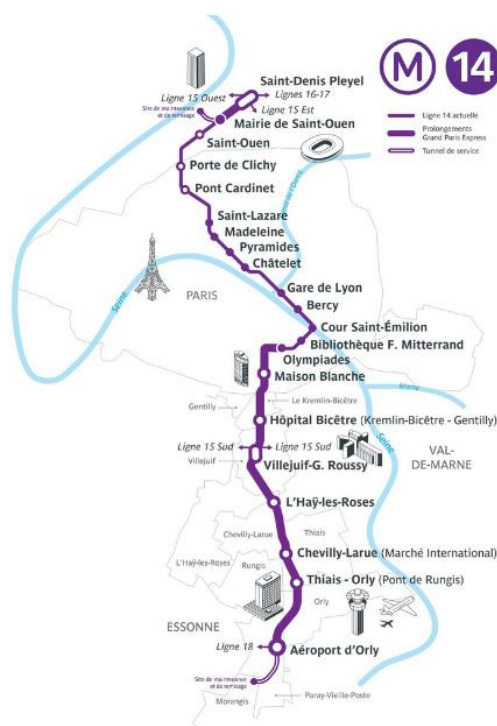
Les projets d'infrastructures mis en service en 2024 et 2025

L'année 2024 s'est caractérisée par la mise en service de lignes ou d'extension de lignes :

- le prolongement du RER E à Nanterre La Folie, en deux temps : mise en place de navettes entre Magenta Gare du Nord et Haussmann Gare Saint-Lazare en mai 2024, puis mise en service de l'offre complète entre Chelles-Gournay et Nanterre La Folie en décembre 2024,
- le prolongement du tramway T3B à Porte Dauphine (avril 2024),
- le prolongement du métro 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier (juin 2024),
- le prolongement du métro 14 au nord et au sud (voir focus ci-après),
- le changement d'appellation de la branche du RER C entre Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers, devenue la ligne V (décembre 2024),
- le changement d'appellation de la ligne P entre Esbly et Crécy-la-Chapelle, devenue la ligne T14 (mars 2025).

Focus : le prolongement du métro 14

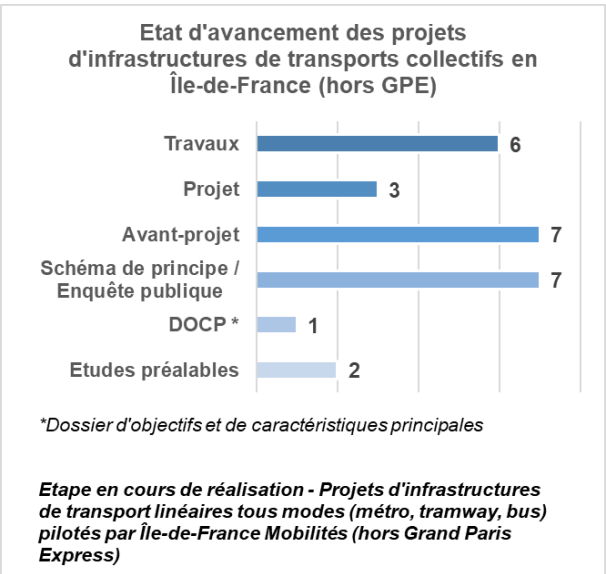
Les prolongements de la ligne 14 au nord de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis-Pleyel et au sud d'Olympiades à Aéroport d'Orly ont été mis en service en juin 2024. La station Villejuif-Gustave Roussy a été inaugurée sept mois plus tard, en janvier 2025. Par ailleurs, grâce au renouvellement de son système de pilotage automatique, la ligne 14 offre depuis début avril 2025 un métro toutes les 85 secondes en heures de pointe.



Près d'un an après sa mise en service, la fréquentation de la ligne 14 prolongée s'inscrit dans un contexte de montée en charge dynamique, qui va se poursuivre avec le maillage à venir de la ligne avec la ligne 15 à Villejuif-Gustave Roussy, les lignes 15, 16 et 17 à Saint-Denis Pleyel et la ligne 18 à Aéroport d'Orly, ainsi qu'avec le développement urbain à venir sur les territoires qu'elle dessert.

Etat d'avancement des projets d'infrastructures de transport

26 projets d'infrastructures de transport (métro, tramway, bus en site propre...) sont pilotés par Île-de-France Mobilités. Leur stade d'avancement est présenté ci-dessous.



1.3_Améliorer et développer l'offre de transports collectifs : renforts d'offre et performance sur le réseau ferroviaire

Des renforts d'offre le week-end et en soirée sur certaines lignes de métro très fréquentées

Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation constatée en soirée et en fin de semaine sur le réseau de métro (+20 % par rapport à 2019), Île-de-France Mobilités a demandé à la RATP de renforcer l'offre de transport avec une mise en œuvre rapide sur les lignes de métro les plus impactées.

Une offre renforcée est ainsi mise en œuvre le week-end sur la ligne 12 depuis mars 2025 (+4%), sur la ligne 5 depuis mai 2025 (+5%) et sur la ligne 9 depuis mai 2025 (+10%), ainsi qu'en soirée dans la semaine sur la ligne 5 à partir d'octobre 2025. Des renforts sont à l'étude pour d'autres lignes de métro pour l'automne 2025 (ligne 11) et courant 2026 (lignes 3, 7 et 8).

La performance du réseau ferroviaire s'est redressée grâce à l'implication d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs

Le taux de réalisation de l'offre ferroviaire Transilien s'est amélioré sur la période 2024 / 2025, avec un taux à mi 2025 de 95,4 % (contre 94,5 % à fin 2024 et 90,5 % à fin 2023). On constate notamment une forte baisse du nombre de missions supprimées pour cause de tension sur les effectifs de conduite (-70 %).

La ponctualité globale des lignes de RER et de train s'est fortement améliorée entre 2023 et 2024 (+1,1 %). En particulier, le RER B progresse de près de 3 % à la suite de la mise en place des actions prioritaires issues de l'audit piloté par Île-de-France Mobilités. Si les résultats de ponctualité à mi 2025 sont en légère baisse par rapport à 2024, avec notamment une baisse de 3 % des résultats du RER E lié au déverminage des infrastructures du prolongement et du nouveau matériel roulant, ils restent globalement en progression par rapport à 2023.

Concernant le métro, le taux global de production de l'offre a fortement progressé entre 2023 et 2024 (97,6 % à fin 2024 contre 93,5 % à fin 2023), et reste stable au premier semestre 2025 (97,6 % à fin juillet 2025).

Cette amélioration est notamment due à la mise en œuvre d'une série d'actions : recrutement d'effectifs supplémentaires, renforcement des équipes cynophiles pour réduire les délais de traitement des colis suspects, déploiement de séparateurs de voies pour limiter les traversées de voie, réorganisation des équipes de maintenance, etc.

Le déploiement d'OCTYS – un système de contrôle-commande du mouvement des trains permettant également un mode de conduite automatique avec conducteur – est en cours sur la majorité des lignes de métro en cours de modernisation. OCTYS est déjà déployé sur les lignes 3, 5, 9 et 11 (sur la ligne 3 une nouvelle version d'OCTYS sera déployée dans le cadre de la modernisation) et son déploiement est en cours ou à venir sur les lignes 6, 7, 8, 10, 12, 3bis et 7bis.

La modernisation des lignes de métro s'accompagne également de la modernisation des systèmes de supervision au niveau des postes de commande centralisés (PCC). Un plan global de modernisation du métro a débuté en 2000 avec la modernisation du PCC de la ligne 4 et se poursuit aujourd'hui sur les autres lignes. A ce jour, il reste cinq PCC historiques à moderniser pour un parc de six PCC modernisés.

Réseaux de bus de grande couronne : la réalisation de l'offre et la qualité de service continuent à s'améliorer

En termes de performance des réseaux, la situation, qui s'était déjà redressée en 2023, a continué de s'améliorer en 2024 et 2025. En mai 2025, les opérateurs ont réalisé en moyenne 98,5 % de l'offre bus commandée par Île-de-France Mobilités. La ponctualité et la régularité se sont également améliorées, atteignant 91% en moyenne pour les délégations de service public mises en œuvre depuis au moins trois ans, contre 86 % pour l'année précédant les premières mises en concurrence.

Ces progrès en termes de qualité de service sont notamment liés à la mise en concurrence des réseaux, grâce à l'intégration par Île-de-France Mobilités d'incitations fortes à la qualité de service en matière d'intéressement à la rémunération dans les contrats avec les opérateurs ; mais aussi à l'expertise accrue de l'autorité organisatrice qui devient de plus en plus un acteur de la performance et de la qualité de service au travers de ses analyses, actions et directives auprès des opérateurs. Cela s'est traduit par l'engagement des opérateurs dans des programmes d'action sur plusieurs plans : politique de recrutement et de fidélisation des salariés (conducteurs), meilleur taux de disponibilité du matériel, amélioration de l'information voyageurs, études de temps de parcours aboutissant sur des évolutions de voirie avec les partenaires locaux permettant la fiabilisation des temps de parcours, etc.

En parallèle, Île-de-France Mobilités continue d'adapter l'offre de bus aux territoires. En 2024, 950 000 km commerciaux supplémentaires annuels ont été injectés sur les quatre départements de grande couronne afin de répondre aux besoins de déplacements induits par l'évolution démographique et économique des territoires.

Début août 2024, le dernier des 36 lots de lignes de bus de la grande couronne mis en concurrence a débuté son exploitation (lot 4, Val Parisis). En parallèle, les premiers périmètres sont progressivement renouvelés, puisque les lots 1 (Vexin) et 10 (Marne-la-Vallée) ont à nouveau été attribués respectivement aux conseils d'avril et de juillet 2025.

1.6_Accompagner le développement du vélo

Le développement des Parkings vélo aux abords des gares et stations

La pratique du vélo s'est fortement développée en Île-de-France, avec près d'un million de déplacements chaque jour. Île-de-France Mobilités soutient activement la pratique du vélo, selon les axes suivants :

- des aides financières à l'acquisition d'un vélo pouvant s'élever jusqu'à 50 % du prix d'achat : ce sont ainsi 400 000 Franciliens qui en ont bénéficié entre 2020 et 2025, pour un montant total d'aides s'élevant à 150 millions d'euros ;
- un service de location de vélo à assistance électrique Véligo Location. Des projets sont également en cours pour le déploiement de maisons du vélo à compter de 2026 (cf. chapitre V) ;
- des parkings vélos en gares et stations. En effet, pour favoriser l'interconnexion entre les modes de transport, Île-de-France Mobilités multiplie la réalisation de places de stationnement destinées aux vélos dans les gares et stations. Adopté par Île-de-France Mobilités en 2020, le schéma directeur du stationnement vélos en gares et stations fixe comme objectif 140 000 places à l'horizon 2030 dans les gares et stations d'Île-de-France, avec des places disponibles dans l'ensemble des gares (places fermées et sécurisées ou arceaux simples en libre accès).

A mi 2025, on compte 25 822 places en service dans les Parkings Vélos Île-de-France Mobilités (dont 12 812 en consigne fermée). C'est 40 fois plus qu'il y a dix ans. Le taux d'occupation y est d'environ 30 % en moyenne. 308 gares et stations sont équipées d'une offre de stationnement (sur un objectif de 566).



CHAPITRE II

Préserver la biodiversité, les milieux et les ressources

2.1_La décarbonation des bus et cars dans toute l'Île-de-France

Une stratégie de décarbonation à grande échelle portée par Île-de-France Mobilités

Le parc de bus et cars francilien est composé de plus de 10 500 véhicules, qui circulent sur un total de 1 900 lignes, dont 1 500 dans les territoires de grande couronne, et proposent 30 000 arrêts de montée/descente des voyageurs. Île-de-France Mobilités est engagée dans une stratégie de transition énergétique de la flotte de bus, initiée en 2016 et menée en collaboration avec l'ensemble des opérateurs de transport.



MIDIBUS ELECTRIQUE DEVANT L'OPERA GARNIER, © JEREMY OLIVIER

L'objectif est de parvenir à la décarbonation de 100% des véhicules en zone urbaine dense fin 2025 et dans toute l'Île-de-France en 2029, avec une flotte de bus et cars roulant uniquement à l'électrique ou au bioGNV en 2029.

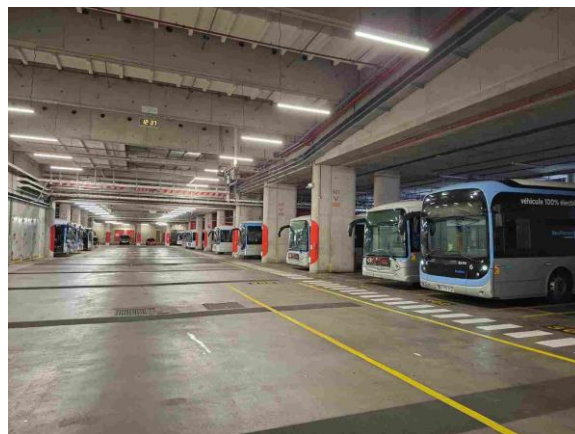
Île-de-France Mobilités a fait le choix à terme d'un mix énergétique composé à 70% de biométhane et 30% d'électrique pour la flotte de bus et cars, qui permet notamment de s'adapter à la configuration des territoires d'Île-de-France. Avec une autonomie équivalente à celle des bus diesel, de l'ordre de 500 kilomètres, ils sont particulièrement adaptés pour les lignes à fort kilométrage. Par rapport au diesel, le biométhane permet une réduction de plus de 80% des émissions de CO₂ et de 90% des émissions de particules. Le maintien de ce mix énergétique, préférable à un

choix mono-énergie, a été rappelé lors des Assises de la décarbonation des bus qui se sont tenues le 2 juillet 2025.

Une nouvelle étape sera franchie fin 2025 pour les bus et cars gasoil et hybrides en attendant leur renouvellement par des véhicules roulant aux énergies propres. Pour accélérer encore la transition vers une flotte de bus très bas carbone, l'utilisation du diesel est arrêtée et remplacée par le HVO, carburant composé d'huiles végétales et de cuisson usagées, compatible avec les véhicules diesel.

La transition énergétique des COB, condition *sine qua non* de la décarbonation des bus

Les centres opérationnels bus (COB) sont les lieux où s'opèrent le nettoyage, la maintenance et la recharge en énergie des bus ainsi que la gestion administrative et opérationnelle des personnels. Leur conversion énergétique constitue un préalable indispensable pour l'arrivée du nouveau matériel roulant aux énergies propres.



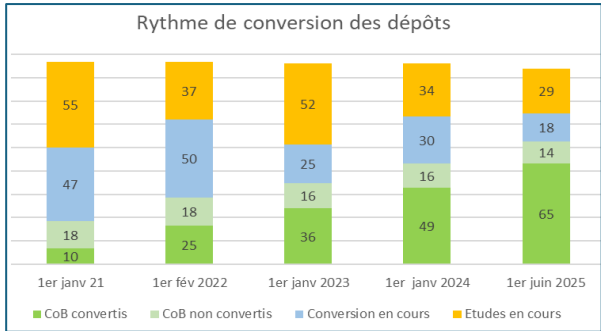
© PAUL PARIKHAH – COB CORENTIN, A PARIS

Ce sont des opérations techniquement complexes, longues et coûteuses. Elles sont décidées par Île-de-France Mobilités, en coordination avec les programmes de renouvellement du matériel roulant. La maîtrise d'ouvrage est déléguée aux opérateurs dans la majorité des cas.

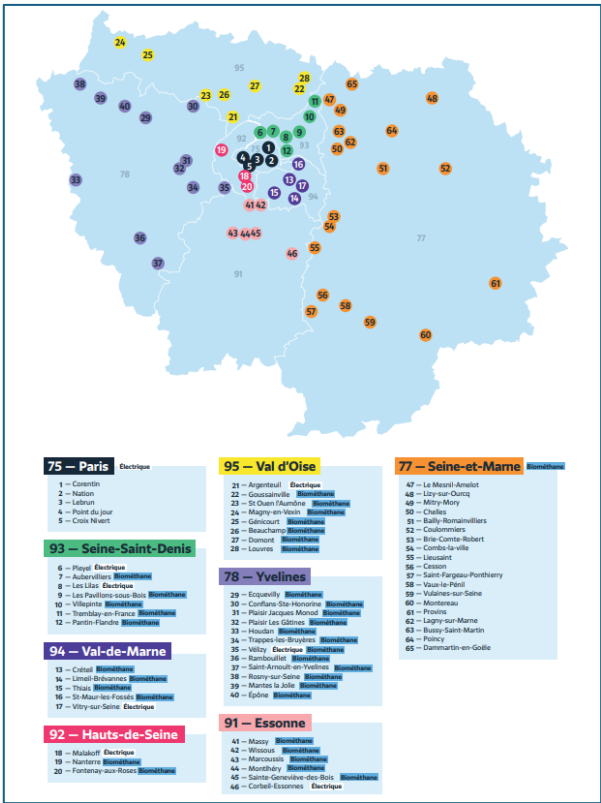


VUE AERIEENNE DU COB DE POINCY (77), SOURCE : COMMUNIQUE DE PRESSE D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

La transition énergétique des 120 COB exploités aujourd’hui est largement engagée. Au 1^{er} juillet 2025, 65 COB ont déjà été convertis au biométhane et/ou à l’électrique et 18 COB sont en cours de conversion ou de construction. La conversion des sites au biométhane reste prédominante, à plus de 80%. Il reste une trentaine de projets à l’étude ou en phase de recherche de foncier.



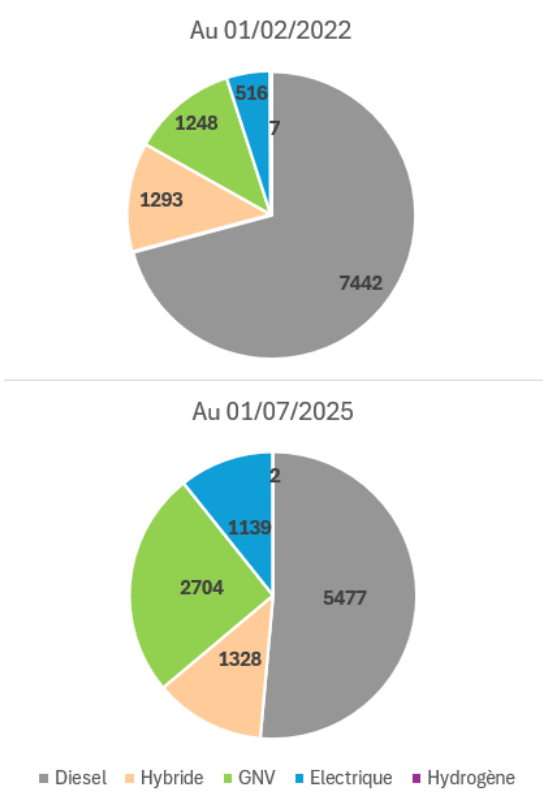
SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES



SOURCE : DOSSIER DE PRESSE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, « LA TRANSITION ÉNERGETIQUE SE POURSUIT EN ÎLE-DE-FRANCE », JUILLET 2025.

Au 1^{er} juillet 2025, plus de 50% du matériel roulant est déjà renouvelé

Au 1^{er} juillet 2025, 5 172 véhicules sont convertis aux énergies propres : biométhane, électrique et hybrides, soit plus de 50 % des 10 649 véhicules de la flotte d’Île-de-France Mobilités. Les véhicules au biométhane sont majoritaires parmi les véhicules propres.



COMPOSITION DU PARC DE MATERIEL ROULANT BUS ET CARS SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Île-de-France Mobilités prévoit la commande de 4 000 nouveaux bus et cars biométhane ou électriques. Ils seront mis en service au nombre de 1 000 par an en moyenne, entre 2025 et 2028.



INAUGURATION DU NOUVEAU COB DE MANTES-LA-JOLIE, CONVERTI AU BIOMETHANE, LE 9/01/2025 ; © PAUL PARIKHAH

Le programme de transition énergétique des bus s’appuie sur des investissements massifs

Au cours de la période 2018-2029, Île-de-France Mobilités aura investi à hauteur de 5,7 milliards d’euros pour la conversion des infrastructures et du matériel roulant routier. Île-de France Mobilités a déjà financé près de 3 milliards d’euros jusqu’à aujourd’hui, dont 1,5 milliard d’euros pour l’acquisition des 3 800 premiers véhicules roulant au biométhane ou à l’électrique et 1,5 milliard d’euros pour assurer la construction et la conversion énergétique des COB.

L'expérimentation d'autres sources d'énergies respectueuses de l'environnement

L'hydrogène est une technologie nouvelle, expérimentée depuis 2020 par Île-de-France Mobilités. Aux deux véhicules propulsés à l'hydrogène actuellement en exploitation, s'ajouteront 47 nouveaux bus à partir de 2025.

Les bus à hydrogène fonctionnent à l'aide d'une pile à combustible qui convertit en électricité l'hydrogène gazeux stocké sur le bus. La recharge en hydrogène est rapide et leur autonomie est plus importante que celle des bus électriques, de l'ordre de 350 kilomètres.

Une flotte de bus et cars décarbonée pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

Dans le cadre des Jeux de Paris 2024, Île-de-France Mobilités a mis en œuvre deux réseaux temporaires de transport en bus et cars : l'un destiné aux populations accréditées (athlètes, fédérations, diffuseur officiel, volontaires, ...) et l'autre consistant en des navettes bus pour acheminer les spectateurs entre les gares et certains sites de compétition franciliens.

La quasi-totalité des 1 500 véhicules utilisés dans le cadre des Jeux ont été avitaillés en bio carburant (environ 75 % HVO, 25 % biométhane) ou hydrogène (<1%). La complexité de mise en œuvre d'infrastructures de recharge électrique temporaires et l'âge de la flotte de véhicules hybrides d'Île-de-France Mobilités ont conduit à écarter ce type de matériels roulant, qui a été maintenu sur les réseaux réguliers.

Afin de permettre l'avitaillement des véhicules, une station-service temporaire de 13 pistes, toutes avitaillées en HVO, a été installée dans le dépôt principal Accrédités situé à Aulnay-sous-Bois, qui pouvait accueillir jusqu'à 900 bus et cars. Par ailleurs, les centres opérationnels bus de Marne-la-Vallée, Vélizy, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, d'où la flotte de navettes spectateurs était exploitée, ont été convertis au HVO, en avance de phase par rapport au plan de conversion des centres opérationnels bus. Les véhicules GNV ont été avitaillés dans la station-service attenante au dépôt d'Aulnay-sous-Bois ou dans les Centres opérationnels Bus satellites depuis lesquels ils étaient exploités (par exemple à proximité des aéroports).

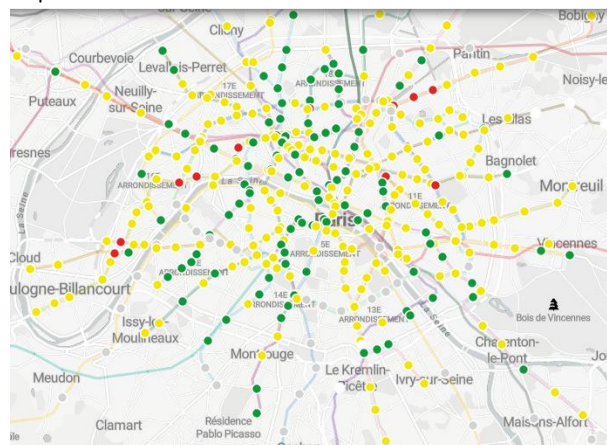


AVITAILLEMENT A LA STATION-SERVICE DU DEPOT BUS & CARS ACCREDITES D'AULNAY-SOUS-BOIS

2.2_Améliorer la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines

La cartographie de la qualité de l'air intérieur en accès libre

Île-de-France Mobilités a publié en octobre 2024 une cartographie interactive et disponible en libre accès permettant de connaître l'état de la pollution aux particules dans chacune des gares et stations de métro et RER situées en souterrain, sur les réseaux opérés par la RATP et la SNCF (hors prolongement des lignes de métros 11 et 14 ainsi que du RER E). Cette cartographie a été réalisée en partenariat avec Airparif.



CARTE DE LA QUALITE DE L'AIR DANS LES TRANSPORTS - AIRPARIF / ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Les niveaux de pollution en particules apparaissent par couleur (vert, jaune, rouge) basés sur les recommandations de l'ANSES pour une heure d'exposition.

L'évaluation de la pollution a concerné 412 gares/stations, par des campagnes de mesures menées par la RATP et la SNCF, ou par modélisation. Les facteurs les plus impactants en termes de pollution, mis en évidence pour pouvoir modéliser l'intégralité des gares et stations, sont la fréquence des trains, la configuration de la gare, le type de matériel roulant et de freinage, le type de ventilation et la présence de portes palières.



© CYRIL BADET - ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Les résultats sont encourageants, avec un niveau de pollution aux particules faible dans 123 gares/stations et un niveau de pollution moyen dans 276 gares/stations. Seules 13 gares/stations (soit 3% du réseau souterrain francilien) présentent des niveaux élevés de pollution aux particules. Les lignes de métro 2, 5 et 9 sont les plus concernées.

Un plan d'action évolutif pour améliorer la qualité de l'air

En 2022, Île-de-France Mobilités a défini, en partenariat avec les opérateurs RATP et SNCF, un plan d'actions visant à diminuer les concentrations de particules dans les enceintes ferroviaires souterraines, avec un triple objectif :

- mieux connaître la qualité de l'air dans le réseau de transport,
- développer les outils existants et en développer de nouveaux,
- faire évoluer les trains du métro et du RER pour diminuer les sources de particules.

Ce plan d'actions se décline, hors matériel roulant, sur le réseau RATP pour un montant de 57,3 millions d'euros sur la période 2021-2024, et sur le réseau SNCF pour un montant de 3,4 millions d'euros sur la période 2020-2025.

Le traitement de l'air des quais fait l'objet de plusieurs expérimentations, telles que la filtration électrostatique de l'air dans la station Belleville (ligne 2) ou un système de brumisation en sortie de grille à Ménilmontant (ligne 2 également). Les stations du RER C de Porte de Clichy et Neuilly-Porte Maillot seront respectivement équipées de solutions expérimentales de filtration mécanique des particules et de filtration à l'eau.

L'amélioration du système de ventilation est également à l'ordre du jour. Sur le réseau RATP, 12 ventilateurs ont été renforcés et/ou renouvelés en 2024 et 4 autres l'ont été en 2025. Des études sont en cours afin d'identifier les sites au niveau desquels des ventilateurs pourraient être implantés. A la station Saint-Michel Notre Dame (RER C) des mesures de particules seront menées pour évaluer l'impact de l'ouverture des baies. En juillet 2025 a démarré un projet pour prévoir l'exposition des voyageurs aux particules sur l'ensemble des trajets (trains + gares) dans six gares du RER C et développer une ventilation intelligente assistée par intelligence artificielle.

Le freinage mécanique des trains constitue l'une des principales sources de pollution dans les tunnels. Les nouvelles rames (MP05, MP14, MF19) permettent de réduire les émissions de particules liées au freinage mécanique grâce à un freinage électrique quasi intégral. Dans l'attente de la modernisation de l'ensemble du matériel roulant métro ferroviaire (s'échelonnant jusqu'en 2034), de nouveaux systèmes de freinage (semelles de freins, garnitures de freins) sont en cours d'expérimentation sur les RER A et C, les métros

2, 5 et 9. En parallèle de ces expérimentations, des études ont été lancées pour les lignes 1, 4 et 6.

2.3_Préserver l'environnement dans le cadre des projets de transport

Le programme de compensation du projet de prolongement du T13

Île-de-France Mobilités tient compte de la dimension environnementale dans tous les projets dont elle est maître d'ouvrage. L'objectif est en premier lieu de chercher à éviter ou à réduire fortement les impacts négatifs du projet sur l'environnement. Quand les impacts d'un projet ne peuvent ni être évités, ni être réduits, il faut alors les compenser.

Île-de-France Mobilités a défini un programme de compensation ambitieux qui consiste en la plantation de nouveaux arbres ou en la recréation de milieux favorables aux espèces protégées impactées par le projet.

Dans la partie urbaine du prolongement du T13, malgré les efforts déployés, la largeur disponible des emprises publiques et la limitation des impacts fonciers ne permettent pas toujours le maintien des arbres existants. Ainsi, des arbres sont replantés tout le long du tracé dès que cela est techniquement possible.

Sur l'emprise du tracé en ville, ce sont ainsi plus de 650 qui seront replantés, dont 500 à Poissy. Par exemple, sur l'avenue de Versailles, une cinquantaine d'arbres seront replantés quelques mètres plus loin, pour permettre l'intégration du trottoir et du tram.



INSERTION DU T13 AVENUE DE VERSAILLES A POISSY

L'ensemble de ces travaux sont suivis par un écologue. Par exemple, en amont des coupes, les arbres susceptibles d'accueillir des chauves-souris en hibernation sont identifiés. Les arbres concernés sont laissés sur place verticalement pendant deux jours et deux nuits après leur abattage, afin que les chauves-souris puissent évacuer l'arbre et retrouver un nouvel habitat.

Le prolongement du T13 comprend également une partie en forêt qui a nécessité un défrichement pour permettre

l'aménagement du tramway. La surface à compenser fait l'objet d'un coefficient multiplicateur fixé à 4,6 pour le projet de prolongement du T13. C'est-à-dire que la superficie à compenser par le projet est de 65,9 ha (soit 14,3ha de surface défrichée en forêt multipliée par 4,6).

Le programme de compensation se répartit sur plusieurs sites, situés au plus près possible du projet :

- Au titre du défrichement : il est notamment prévu de replanter plus de 17 000 arbres sur une surface de 13,4 ha sur le site de l'Île-d'en-Haut sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine. Le projet finance également de larges surfaces (50,92 ha) de travaux d'amélioration sylvicole en forêt de Saint-Germain-en-Laye ;
- Au titre des espèces protégées : il est notamment prévu de reconstituer différents espaces de biodiversité permettant la préservation et le développement des espèces végétales et animales sur l'Île-de-Devant à Conflans-Sainte-Honorine sur une surface de près de 18 ha. En complément, trois autres sites à Achères, Poissy et Orgeval font également l'objet d'aménagements pour recréer des milieux favorables aux espèces protégées sur une surface cumulée de plus de 28 ha.

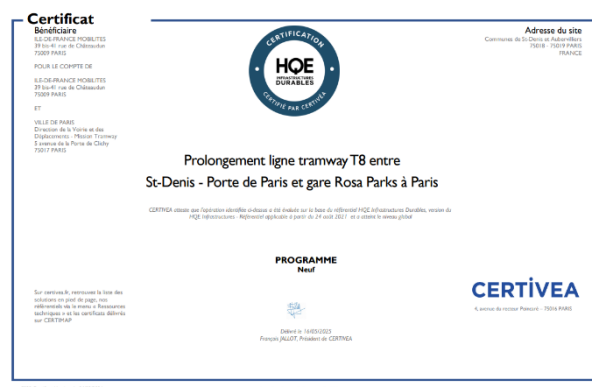


ILE DU DEVANT A CONFLANS SAINT-HONORINE ; © C. GEORGLIN-PERROY
/ ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES



L'amélioration de la qualité environnementale des projets et la certification Haute Qualité Environnementale (HQE)

La construction des bâtiments de nouveaux Centres Opérationnels Bus répond à un programme environnemental ambitieux sur des critères tels que la sobriété énergétique, le respect des ressources (gestion des eaux de pluie, isolation thermique...) ou le cadre de travail pour le personnel (végétalisation...). Elle peut faire l'objet d'une certification HQE. Le projet de COB de Bondoufle (91) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par Île-de-France Mobilités est ainsi certifié HQE Infrastructures durables. Pour les projets d'infrastructures, le Câble 1 est certifié, de même que le prolongement de la ligne de tramway T8 entre Saint-Denis – Porte de Paris et la gare Rosa Parks à Paris qui a obtenu la certification HQE Infrastructures durables en phase programme le 16 mai 2025.



En tout état de cause, l'amélioration de la qualité environnementale des projets est une préoccupation constante d'Île-de-France Mobilités en tant que maître d'ouvrage (réduction des émissions de gaz à effet de serre, végétalisation des espaces, etc.). La dimension architecturale des projets et leur insertion urbaine sont également prises en compte, comme par exemple, à Choisy-le-Roi (94). Les bâtiments du futur COB dédié aux bus du Tzen5 ont été pensés en référence au passé industriel de la ville et à son positionnement urbain, en entrée de ville. Les travaux de construction ont démarré fin 2024.



SOURCE : COB POUR LES BUS DU TZEN5 A CHOISY-LE-ROI (94), DOSSIER DE PRESSE, LA TRANSITION ENERGETIQUE SE POURSUIT EN ÎLE-DE-FRANCE, IDFM, JUILLET 2025

L'arrivée des nouvelles rames Francilien sur la ligne J qui assure la desserte du Val d'Oise et des Yvelines depuis Paris Saint-Lazare a nécessité la modernisation du technicentre de Val Notre Dame. Le projet a été mené en deux phases, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Voyageurs. Les travaux ont été financés à 100% par Île-de-France Mobilités pour un montant de plus de 200 millions d'euros. La phase 2 de Val Notre Dame a été mise en service en novembre 2024.



SOURCE : TRAIN FRANCILIEN EN QUAI EN GARE SAINT-LAZARE, ©BRICE PERRIN

Le technicentre Val Notre Dame a été labellisé E3C1 avec des normes (E = réduction de la consommation énergétique, C = réduction de la production de carbone) : panneaux photovoltaïques, toitures végétalisées, récupération des eaux pluviales utilisation de matériaux à faible impact carbone comme le bois, éclairages avec capteurs de présence.

CHAPITRE III

Assurer la cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations

3.1_Adapter, moderniser et simplifier la tarification des transports collectifs

2025 : une étape clé de la révolution billettique

Île-de-France Mobilités adapte en continu la billettique pour rendre les transports collectifs plus simples et plus attractifs pour tous. La grille tarifaire est simplifiée et harmonisée, les titres de transport sont dématérialisés, disponibles sur les smartphones et les montres connectées.

Le 1^{er} janvier 2025, une nouvelle étape de la révolution billettique s'est traduite par une simplification des tarifs pour les voyageurs occasionnels, qu'ils soient franciliens ou visiteurs de l'Île-de-France. Les voyageurs occasionnels disposent désormais de deux titres de transport, à tarif unique, valables pour tous les trajets en Île-de-France (hors aéroports) :

- le ticket Métro/Train/RER à 2,50€
- le ticket Bus/Tram à 2€

Ces titres sont disponibles en version dématérialisée sur smartphone ou sur Passe Easy. Un ticket spécifique « Paris Région/Aéroports » est dédié à la desserte des aéroports au prix de 13€.

Cette nouvelle tarification met fin aux 50 000 combinaisons tarifaires selon la gare d'arrivée et de départ qui existaient auparavant.

Utilisateurs occasionnels des transports franciliens, C'EST LA RÉVOLUTION BILLETTE !

Vous vous déplacez ponctuellement ?
2 tickets au tarif unique valables partout en Île-de-France (hors aéroports)

Vous prenez les transports + régulièrement ?
Navigo Liberté+ désormais valable sur l'ensemble du réseau (hors Orlyval)

Evolution des tickets au 1^{er} janvier 2025

Titre	Avant	Après	Liberté+
Ticket Bus-Tram	2,15 €	2 €	1,60 €
Ticket Métro-Train-RER	Entre 2,15 € et 5 €	2,5 €	1,99 €
Ticket Paris Région ↔ Aéroports	Entre 10,30 et 16,60 €	13 €	13 €
Ticket à bord/ Ticket à bord SMS	2,5 €	2,5 €	-
Navigo Jour	Entre 8,30 et 20,60 €	12 €*	-

*Couvrir tous les trajets hors aéroport

Plus d'informations sur iledefrance-mobilites.fr

SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, COMMUNIQUE DE PRESSE DU 11/12/2024

Autre mesure mise en œuvre en janvier 2025, le Navigo Liberté+ a été généralisé à toute l'Île-de-France. Ce titre de transport permet une facturation à l'usage, en post-paiement. Au 1^{er} janvier 2025, il offre une réduction de 20 % sur le prix de base des tickets unitaires : le ticket Bus/Tram ne coûte plus que 1,60€ ; le ticket Métro/Train/RER passe à 1,99€. Autre avantage du Navigo Liberté+ par rapport à l'achat de tickets à l'unité : la correspondance entre le bus ou le tram d'une part, et le métro, train ou RER d'autre part est offerte. Enfin, le Navigo Liberté+ est disponible sur Carte Navigo, et depuis juin 2025, il est également disponible en expérimentation sur smartphone.



SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, ACTUALITES DU 07/04/2025

Plus d'un million de Franciliens l'ont adopté, à un rythme d'environ 100 000 nouveaux usagers par mois depuis janvier 2025. Le taux de satisfaction est élevé, notamment pour les habitants de la grande couronne. 30% des répondants à l'enquête de satisfaction menée par Île-de-France Mobilités auprès d'un panel de 20 500 abonnés ayant souscrit au service entre le 1^{er} janvier 2025 et le 28 février 2025, déclarent utiliser davantage les transports collectifs depuis leur souscription à Liberté+.

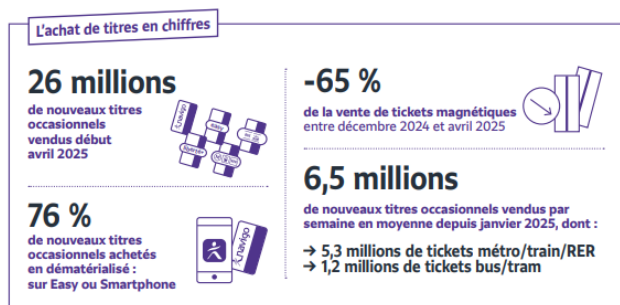
Navigo jour unique toutes zones à 12 €
au lieu de 20,60 € (sans accès aux aéroports)

Tarif unique aéroport à 13 €
Pour les deux aéroports au départ et à destination de toute l'Île-de-France

Paris Visite unique à 29,90 €
incluant l'accès aux aéroports

SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, ACTUALITES DU 07/04/2025

Le développement de la télébillettique s'accompagne de la disparition progressive des titres magnétiques (ticket « carton ») et du remplacement des appareils de validation et des automates. Les titres magnétiques ne sont déjà plus disponibles à la vente depuis mai 2025 dans environ 400 gares et stations (soit la moitié du réseau francilien), et ils ne seront plus acceptés sur l'ensemble du réseau de transport collectif francilien à compter de l'été 2026. En septembre 2025, seuls 5% des ventes de titres est réalisée encore sur support magnétique.



SOURCE : DOSSIER DE PRESSE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS, 08/2025

Le plan de lutte contre la fraude dans les transports collectifs

En moyenne, 8 % des utilisateurs des transports franciliens voyagent sans titre de transport, ce qui représente un manque à gagner de 700 millions d'euros chaque année pour financer les transports collectifs en Île-de-France. Le taux de fraude est particulièrement élevé sur le réseau de surface (bus, tramway).

Mode de transport	Taux de fraude
Métro et RER (opéré par RATP)	4,8 %
RER et Trains (opéré par Transilien SNCF Voyageurs)	9 %
Tramway (opéré par RATP)	16 %
Tramway (opéré par Transilien SNCF Voyageurs)	11 %
Bus (opérés par RATP)	15,2 %
Noctiliens (opérés par RATP)	26,7 %
Bus en grande couronne (DSP)	11,5 %

SOURCE : CP IDFM 13/02/2025

Une amélioration a notamment été constatée lors des enquêtes menées sur les réseaux de bus de grande couronne gérés en délégation de service public : le taux de fraude moyen par contrat est passé de 12,7 % à 11,5 % deux ans plus tard. Chaque opérateur a en effet la responsabilité de lutter contre la fraude sur son réseau et le taux de fraude fait l'objet d'engagements contractuels.

En 2025, Île-de-France Mobilités a intensifié son plan de lutte contre la fraude dans les transports, notamment en développant les opérations de « contrôle continu » sur les lignes les plus sujettes à la fraude et avec des campagnes de communication.



SOURCE : CP IDFM 13/02/2025 ET PPT ASSOCIE

Depuis décembre 2024, les opérateurs ont accès à la plateforme « Stop Fraude » qui permet de fiabiliser l'identité et l'adresse des fraudeurs.



SOURCE : ACTUALITES IDFM 12/05/2025

3.2_Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous

La mobilité inclusive, une priorité pour Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités est engagée en faveur de la mobilité inclusive, pour garantir à tous l'accès aux transports collectifs, aux personnes en situation en handicap ou à mobilité réduite afin de leur assurer le droit de se déplacer sur l'ensemble du réseau francilien, mais aussi aux personnes âgées, aux familles, aux enfants, aux touristes...

La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs est pilotée par Île-de-France Mobilités, avec l'appui de l'ensemble des opérateurs et partenaires de la mobilité.

Toute la chaîne du déplacement est concernée, depuis la voirie jusqu'au mode emprunté, les véhicules de l'ensemble des modes, l'information voyageurs, la billetterie et la formation

du personnel à l'accueil et à l'accompagnement des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.



ACCESSIBILITE EN GARE DE PARIS SAINT-LAZARE, ©CHRISTOPHE RECOURA

L'accessibilité des transports collectifs franciliens, 20 ans après l'adoption de la loi « Handicap »

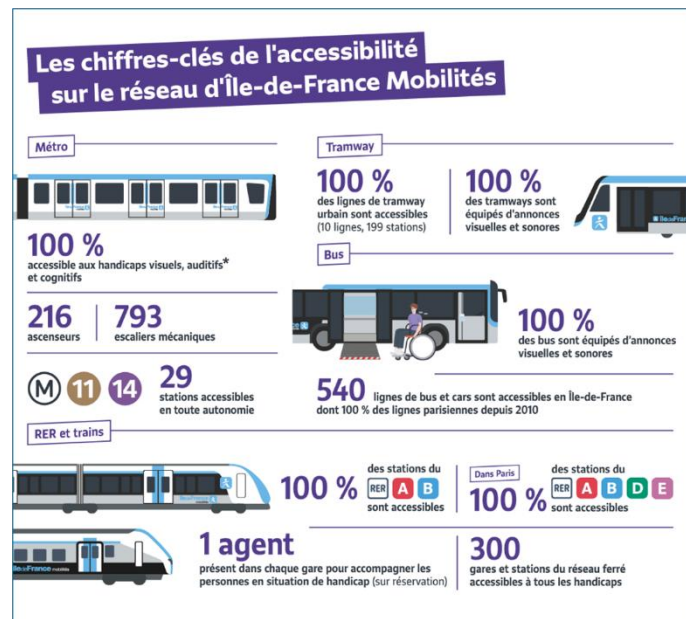
La loi n° 2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le 11 février 2005, dite loi « Handicap », prévoyait la mise en accessibilité des réseaux de transport dans un délai de dix ans, sauf en cas d'impossibilité ou de difficultés techniques avérées.

Depuis 2005, tous les nouveaux projets sont réalisés dans le respect des normes d'accessibilité : création de gares et de stations, de lignes, prolongement de lignes, acquisition de nouveaux véhicules.

En 2009, Île-de-France Mobilités s'est engagée dans un large programme de mise aux normes du réseau existant, dans le cadre du Schéma Directeur de l'Accessibilité (SDA), complété en 2015 par le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité Programmée (Sd'AP) concernant :

- 268 gares (couvrant 95% du trafic voyageurs ferroviaire)
- près de 900 lignes de bus (couvrant 93 % du trafic voyageurs bus) – correspondant à aujourd'hui 860 lignes à la suite des restructurations de réseaux.

Un bilan de l'accessibilité du réseau de transport francilien a été dressé à l'occasion des vingt ans de la loi « Handicap » en février 2025 (voir infographie ci-après).



*en cours pour le handicap auditif (objectif sonoriser l'ensemble des lignes)

SOURCE : CP IDFM 11/02/2025

La feuille de route pour la mobilité inclusive

En 2024, Île-de-France Mobilités s'est engagée dans la mise au point d'une feuille de route pour la mobilité inclusive, en co-construction avec les opérateurs de transport et les associations d'utilisateurs. Cette feuille de route fixe les orientations stratégiques, les leviers d'action concrets et la trajectoire de mise en œuvre pour accélérer la transformation du réseau vers une mobilité plus inclusive, en articulation et complémentarité de ce que prévoient le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) et le Sd'Ap. L'objectif d'Île-de-France Mobilités est de garantir un accès équitable aux transports pour tous, en offrant une expérience de mobilité fluide, inclusive et adaptée aux besoins de chacun dans l'ensemble du réseau de transport francilien.

Pour mener à bien ces transformations, l'approche initiale s'est orientée vers une meilleure compréhension des usages et réalités vécues par les personnes rencontrant des obstacles dans leurs déplacements qui ont permis de définir les actions à mettre en œuvre pour les voyageurs, plutôt qu'une approche par compétences ou métiers. Plusieurs études quantitatives et qualitatives ont été menées auprès des usagers ainsi que des séminaires, ateliers et entretiens avec les représentants de huit associations : l'APPT (personnes de petite taille), AFM Téléthon (handicap moteur), APF France Handicap, Corerpa IDF (personnes âgées), la CFPSAA (personnes aveugles et malvoyantes), Les Papillons blancs de Paris, Unanimes, et l'UNAPEI.

La feuille de route mobilité inclusive centralise toutes les actions menées au sein d'Île-de-France Mobilités en matière d'accessibilité portant une vision transversale et universelle. Elle vise à répondre aux besoins de tous les profils de

voyageurs, qu'ils soient en situation de handicap moteur, sensoriel ou cognitif, ou confrontés à d'autres formes de vulnérabilité et difficultés de déplacement. Elle couvre par ailleurs l'ensemble des interfaces entre le voyageur et le système de transport (infrastructures, équipements, services, accompagnement humain, outils numériques), en s'appuyant pour cela sur des solutions innovantes et partagées.

Elle s'articule autour de quatre ambitions fortes ou axes :

1. Mettre à disposition des usagers une offre de transports, des équipements et des outils permettant une meilleure interaction avec un environnement accessible ;
2. Mieux informer et améliorer l'orientation du voyageur à toutes les étapes de son trajet ;
3. Mieux accompagner l'utilisateur et faciliter les interactions avec les agents et les autres usagers ;
4. Organiser, piloter et réguler la politique d'accessibilité dans les mobilités franciliennes.

Cette première version de la feuille de route va être enrichie grâce à la création d'une instance de consultation des associations à l'échelle régionale sous l'égide d'Île-de-France Mobilités à l'automne 2025.

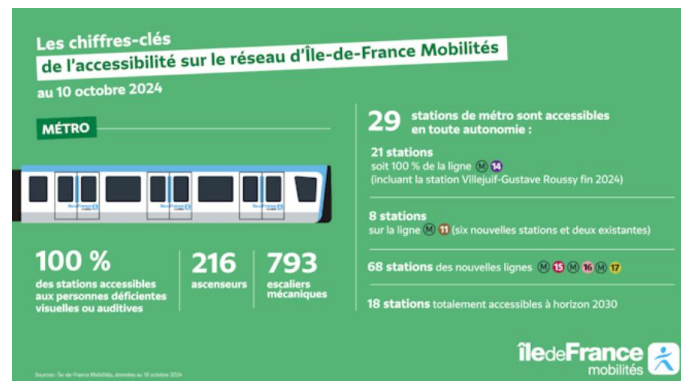
Le « Métro pour tous »

Le projet « Métro pour Tous » a été lancé dans un contexte post Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024 et après la tenue des Assises du « Métro pour tous » qui ont réuni le 10 octobre 2024 tous les acteurs de la mobilité inclusive francilienne. L'objectif est d'améliorer l'accessibilité du métro historique parisien (les lignes 1 à 13), notamment pour les voyageurs en fauteuil roulant.



SOURCE : CP IDFM 11/02/2025, ACTUALITES 04/11/2024

Aujourd'hui, toutes les lignes de métro sont 100 % accessibles pour les personnes en situation de handicap visuel, auditif ou cognitif (certaines rames restent non sonorisées mais l'ensemble des quais est équipé d'annonces sonores et visuelles). Des itinéraires en bus (100 % des lignes parisiennes sont accessibles), tramway ou encore RER garantissent la mobilité des personnes en fauteuil roulant.



SOURCE : ACTUALITES IDFM, 04/11/2024

Le « Métro pour Tous » représente un défi technique et financier majeur.

Dans ce cadre, une nouvelle étude d'approfondissement pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux personnes en fauteuil roulant a été engagée en 2025 pour approfondir l'étude d'opportunité réalisée en 2020 qui avait permis un premier chiffrage de scénarios de mise en accessibilité partielle ou totale de la ligne. En parallèle, une étude exploratoire plus globale doit être menée sur l'ensemble du réseau de métro, afin d'élaborer des scénarios de mise en accessibilité à étudier par la suite en termes d'adéquation aux besoins de déplacement/d'opportunité, de faisabilité technique, de délais et de coûts.



© CHRISTOPHE RECOURA

Des navettes pour le transport des spectateurs des Jeux Olympiques et Paralympiques en situation de handicap

Afin de répondre à l'ensemble des besoins, le transport des spectateurs en situation de handicap s'est appuyé sur une variété de solutions incluant notamment les taxis accessibles et la possibilité de stationnement aux abords des sites.

Concernant les transports collectifs, l'ensemble des sites de compétition ou de célébration des Jeux de Paris 2024 étaient desservis par des lignes de transports collectifs accessibles : toutes les gares de RER ou train desservant les sites étaient accessibles à l'été 2024, la ligne 14 prolongée à Pleyel et Orly,

le réseau bus dans Paris et les navettes bus spectateurs étaient également accessibles. Toutefois, la capacité de desserte pour les spectateurs en fauteuil roulant était limitée par la capacité des ascenseurs dimensionnés pour une seule personne ou par celle des matériels roulants. Par ailleurs, une forte affluence était anticipée dans les transports collectifs, rendant compliqués les déplacements de spectateurs en fauteuil roulant.

Île-de-France Mobilités a ainsi décidé d'offrir un système complémentaire de navettes pour le transport des personnes en situation de handicap vers et depuis les sites Olympiques et Paralympiques. Ce service était disponible sur réservation, ouvert exclusivement aux spectateurs munis d'un billet PFR (personne en fauteuil roulant) ou PSH (personne en situation de handicap) pour un site Paris 2024 et un accompagnant.

Ces navettes permettaient de relier les grandes gares parisiennes (Paris Saint-Lazare, Paris Montparnasse, Paris Austerlitz, Paris Bercy, Paris Gare de Lyon, Paris Gare de l'Est, Paris Gare du Nord, Rosa Parks) aux sites de compétition, aux sites de cérémonies et au Club France. Le coût était de 4€ par trajet et par personne.

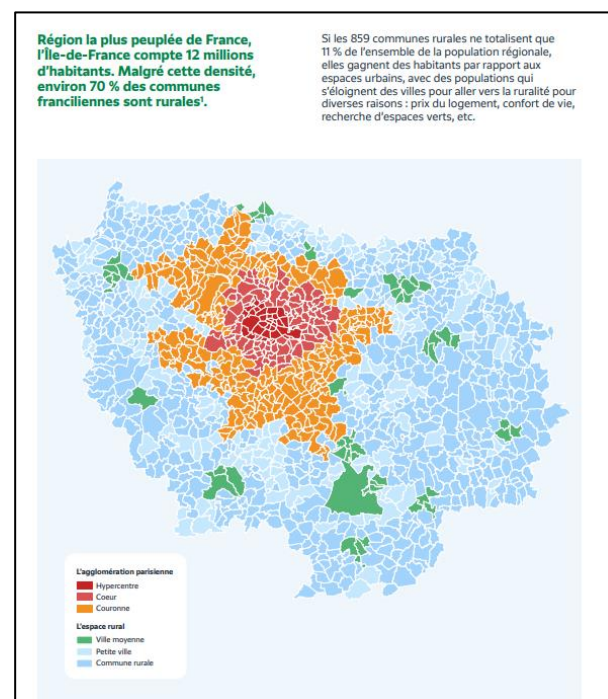
Environ 150 véhicules adaptés fournis par l'opérateur (Keolis, sous-traitant APF Entreprises), provenant notamment du service PAM ont été mobilisés, l'ensemble des conducteurs étaient formés à la prise en charge de personnes en situation de handicap. La mise en œuvre de ce service a également impliqué l'organisation de zones de dépose-reprise et une forte mobilisation de volontaires d'Île-de-France Mobilités et des collectivités concernées pour faciliter son fonctionnement et l'accompagnement des spectateurs jusqu'aux sites.



SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

3.3. Proposer des solutions de mobilité dans les territoires les moins denses

Île-de-France compte 1 266 communes au 1^{er} janvier 2025 dont environ 70% sont rurales avec une faible densité de population. Île-de-France Mobilités soutient la mobilité des habitants de la grande couronne en proposant des solutions adaptées aux besoins en complément de l'offre ferrée structurante. Le réseau de transport collectif irrigue ainsi l'ensemble de la région.



SOURCE : IDFM, DOSSIER DE PRESSE, JUIN 2025

L'appel à projets « Gares de demain »

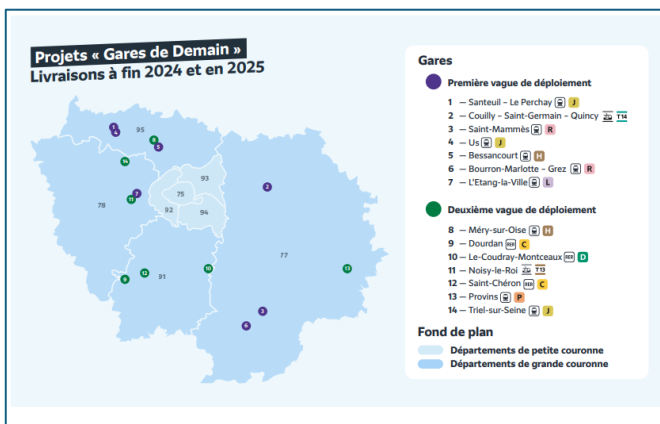
123 gares desservent les zones rurales d'Île-de-France, avec le plus souvent une offre de transport multimodale (bus, parking relais, vélo). Les secteurs situés à proximité des gares concentrent souvent les bassins d'emplois et les commerces. Les gares ont ainsi une fonction structurante pour le reste de la commune et du territoire.

En 2021, Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions ont lancé le programme « Gares de demain » pour favoriser l'implantation de services et de commerces de proximité dans les gares de grande couronne. Ce programme est financé par Île-de-France Mobilités et soutenu par la Région Île-de-France. Il vise à redynamiser les petites gares pour en faire des lieux de vie, sûrs et propres, avec un patrimoine entretenu et valorisé. Les espaces vacants dans les bâtiments d'accueil sont réinvestis avec des services utiles aux voyageurs.



Source : IDFM, DOSSIER DE PRESSE, JUIN 2025 © CYRIL CAGNAT

14 projets ont vu le jour en 2024 ou vont être mis en œuvre d'ici fin 2025.



SOURCE : IDFM, DOSSIER DE PRESSE, JUIN 2025

Ce programme est plébiscité par les voyageurs, comme l'atteste l'enquête BVA de janvier 2025 : 76% des voyageurs interrogés estiment que le confort d'attente en gare s'améliore grâce à ce programme.



LE SALON DE THÉ « AUX QUAIS » EN GARE DE L'ÉTANG-LA-VILLE (78) © CYRIL CAGNAT

Une deuxième phase du programme a été lancée officiellement le 3 juin 2025 lors du salon de l'Association des Maires d'Île-de-France (AMIF). L'appel à projets concerne 60 gares éligibles et 20 d'entre elles seront financées à l'issue de l'appel à projets.

Lancement de la 1^{ère} ligne de covoiturage sans réservation sur le plateau de Saclay



Île-de-France Mobilités soutient le covoiturage et l'a intégré dans le panel d'offres de mobilité dès 2017. Le covoiturage constitue en effet une solution alternative pertinente pour se déplacer dans les zones peu denses, mal adaptées à une desserte avec des lignes de transports collectifs structurantes. Il offre aussi une alternative économique pour les actifs qui travaillent en horaires décalés ou en cas de perturbations dans les transports collectifs.

SOURCE : IDFM, DOSSIER DE PRESSE, JUIN 2025 ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Une ligne de covoiturage sans réservation préalable s'apparente à une ligne de bus, avec des arrêts physiques. Elle permet de répondre à des besoins spontanés, en temps réel. Les conducteurs et les passagers sont mis en relation via une application spécifique « Lignes de covoiturage d'Île-de-France Mobilités ». Le but est de proposer, sur des axes peu desservis par les transports collectifs réguliers et où le taux d'autosolistes est important, une solution qui lève un frein majeur au covoiturage : la planification.



SOURCE : SITE INTERNET ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Une première expérimentation a débuté en juin 2025, avec l'ouverture de la première ligne de covoiturage sans réservation préalable (L1) sur le plateau de Saclay, reliant les communes de Cernay-la-Ville et Gif-sur-Yvette à la zone d'activités de Villeroy à Guyancourt. Deux autres lignes viendront en complément dès le mois d'octobre 2025. Les départements des Yvelines et de l'Essonne ont pris en charge les travaux d'aménagement des points d'arrêts sur leur territoire.

Une réflexion est en cours pour le déploiement d'une vingtaine de lignes dans les départements de grande couronne, tenant compte des résultats sur les premières lignes. Un accord-cadre a été signé à cet effet avec l'opérateur de mobilité Ecov qui se charge de la conception et de l'exploitation des lignes.

Concernant le covoiturage planifié, la convention multi-opérateurs mise en place depuis 2017 prendra fin en décembre 2025 au profit d'un marché mono-opérateur assurant un pilotage plus fin de ce service par Île-de-France Mobilités : animation en entreprises / campus, intégration dans l'univers digital sous forme d'application en marque blanche puis progressivement dans l'application Île-de-France Mobilités.

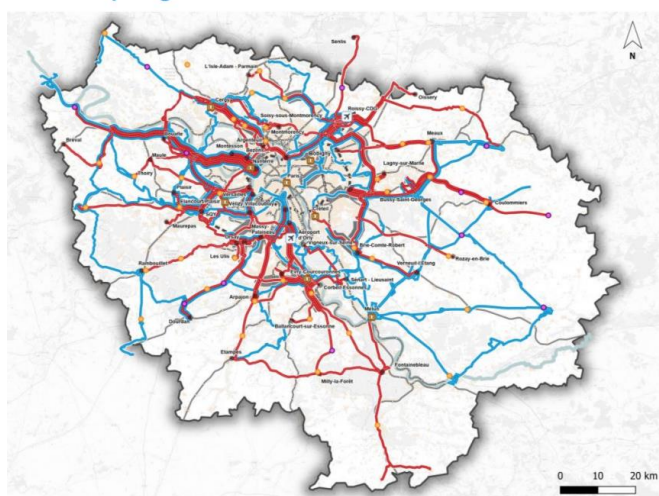
De nouvelles lignes de cars express

Le réseau de cars express permet de connecter, via les grands axes routiers, les territoires de grande couronne éloignés des lignes structurantes de train et de RER aux transports collectifs d'Île-de-France Mobilités. C'est un réseau de « RER sur routes » qui cible notamment les 500 000 Franciliens qui font plus de 50 km par jour pour aller travailler.



SOURCE : DOSSIER DE PRESSE IDFM JUIN 2025 « ÎLE-DE-FRANCE RURALE : LES SOLUTIONS POUR SE DEPLACER »

Le schéma directeur des lignes de cars express régionaux a été validé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 7 décembre 2023, à la suite à la mission confiée à François Durovray en vue de l'élaboration du volet express du plan bus d'Île-de-France Mobilités.



SOURCE : CP IDFM 30/11/2023

Le projet prévoit la création de 45 nouvelles lignes de cars express d'ici 2030, ainsi que le renforcement de 10 lignes

existantes. Il s'appuie sur l'aménagement de voies réservées sur les grands axes routiers franciliens, préconise la création ou la rénovation d'une quarantaine de pôles d'échanges multimodaux routiers et implique l'achat de 200 autocars supplémentaires.

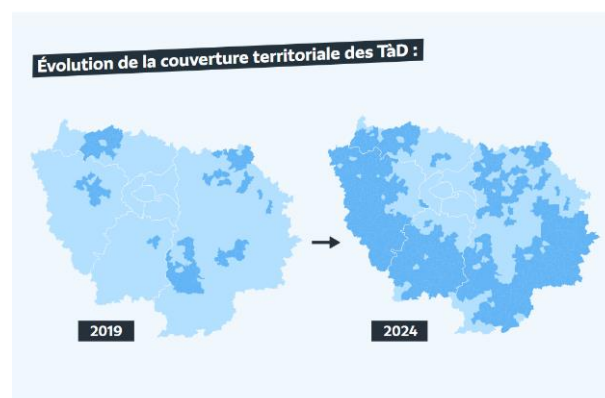
Île-de-France Mobilités finance intégralement la conception et l'exploitation du réseau de cars express, à hauteur d'un milliard d'euros sur 10 ans.

En 2024-2025, ont été mises en service les lignes entre Bréval et La Défense (en septembre 2024) et Corbeil-Essonne et Rungis (janvier 2025). Quatre autres lignes nouvelles sont créées en 2025 (Argenteuil – Cergy ; La Ferté-sous-Jouarre – Roissy ; Fontainebleau – Evry ; Ermont – Roissy). Sept lignes de cars express ont également fait l'objet d'un renfort dans le même temps.

Le développement du transport à la demande

Cette solution, complémentaire aux lignes de transports régulières, est donc particulièrement utile en zone rurale, car contrairement aux lignes régulières, le transport à la demande ne respecte pas un horaire ou un itinéraire précis, mais s'adapte aux besoins et aux réservations, effectuées sur le site internet dédié, sur l'application TAD Île-de-France Mobilités ou par téléphone.

Depuis 2019, Île-de-France Mobilités a intégré les différents services existants en les labellisant et a poursuivi le développement de cette offre de transport.



SOURCE : DOSSIER DE PRESSE IDFM JUIN 2025 « ÎLE-DE-FRANCE RURALE : LES SOLUTIONS POUR SE DEPLACER »

Aujourd'hui, 40 services de transport à la demande desservent plus de 700 communes. Le nombre de voyages en transport à la demande a été multiplié par plus de huit entre 2019 et 2024.

CHAPITRE IV

L'épanouissement de tous par l'accès à une meilleure mobilité

4.1_Des conditions de transport améliorées en continu

Le RER NG, nouveau matériel roulant sur le RER D

Le RER D est la plus longue ligne de RER, avec 59 gares réparties sur 194 kilomètres du nord au sud de la région. Il transporte chaque jour plus de 630 000 voyageurs, nécessitant la circulation quotidienne de 535 trains.

L'arrivée des RER NG en janvier 2024 sur le RER D marque une étape supplémentaire pour la modernisation de cette ligne et l'amélioration du confort des voyageurs.

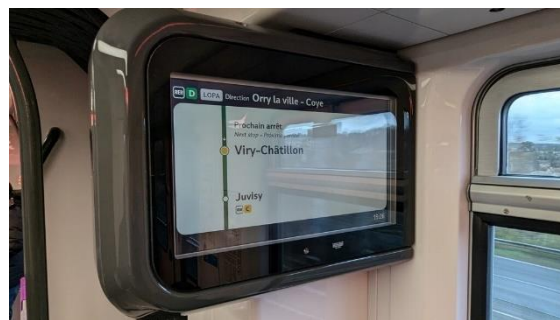
Le RER NG est fabriqué par Alstom sur les sites de Valenciennes-Petite Forêt et Crespin, dans les Hauts-de-France. Il est conçu pour répondre aux enjeux de mass transit et optimiser les flux de voyageurs transportés.

Le RER NG est un train « boa », sans séparation entre les voitures. Les rames sont plus capacitaires (1 860 voyageurs dont 606 en places assises fixes), accessibles et équipées de portes à large ouverture (près de deux mètres).

Des capteurs de télédagnostic renseignent sur les défaillances des organes de train et facilitent les interventions de maintenance. Le nouveau matériel roulant est techniquement prédisposé pour le futur système d'exploitation à haute performance NEXTEO.

Des travaux d'infrastructure importants ont été réalisés pour permettre sa mise en service (*renforcement des ponts métalliques, signalisation, installation électrique...*). Pour assurer la maintenance de ce nouveau matériel roulant, il a été nécessaire d'engager des travaux de modernisation du Technicentre de Joncherolles et la construction du nouveau Technicentre de Villeneuve Demain, au sud du site de Villeneuve Prairie.

132 RER NG de 130 mètres de long et composés de sept voitures ont pour l'instant été commandés pour le RER D, en remplacement de rames Z2N actuelles (hors branche Malesherbes qui est assurée par des Regio 2N). Des développements d'offre sur la ligne pourront déclencher de nouvelles commandes de RER NG d'ici la fin du déploiement progressif en 2029.



INAUGURATION DU RER NG SUR LA LIGNE DE RER D, © BRICE PERRIN / IDFM

Le label Janus de l'Industrie remporté par le Métro MF19

Les éléments de design des nouveaux matériels roulants (aménagement intérieurs, équipements, ergonomie des sièges, coloris, luminosité intérieure...) permettent de renforcer le confort et le sentiment de sécurité des voyageurs. Île-de-France Mobilités, avec le soutien des opérateurs et des constructeurs industriels, fait du design un axe fort de la qualité de service dans les transports collectifs, alliant le fonctionnel au confortable.

Le MF19 est le nouveau métro qui équipera progressivement, à partir de fin 2025, 8 lignes de métro (10, 3bis, 7, 7bis, 8, 10, 12 et 13) en remplacement de trois générations de métros (MF67, MF77 et MF88).

La carte d'identité du MF19

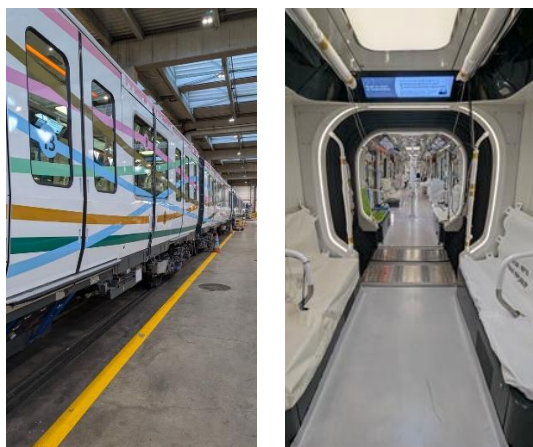


Type	Métro ferré à freinage électrique	Taille	6 à 7 voitures
Mise en service	Progressive à partir de fin 2025 d'abord sur la ligne (M) 10 puis sur les lignes : (M) 7, 3, 13, 12, 8, 5, 7		
La commande	410 trains pour 2,9 milliards d'euros en 2019		
Accessibilité	Accessible en toute autonomie aux personnes en situation de handicap		
Signes distinctifs	Ventilation réfrigérée, vidéoprotection & prises USB à bord		

Île-de-France mobilités

SOURCE : DOSSIER ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Le MF19 est un train « boa », ouvert sur toute sa longueur pour assurer une circulation intérieure plus fluide. Il est modulaire avec trois longueurs possibles de rames, et il est accessible en toute autonomie.



SOURCE : PRESENTATION MF19 A L'ATELIER DE BOBIGNY LE 14/02/2025
© BRICE PERRIN

Il est équipé des dernières technologies (port USB, écran d'information en temps réel, éclairage sous l'assise des sièges...). Les sièges ont été créés avec des ergonomes et des designers. La cabine de conduite a été conçue pour réduire la fatigue des conducteurs et assurer une plus grande sécurité opérationnelle.

La conception du MF19 a été réalisée dans le respect de l'environnement, avec 20% de matériaux recyclés. Les rames elles-mêmes sont recyclables à 98%. La consommation d'énergie est réduite de 20% par rapport aux rames actuellement en service grâce au système de freinage 100% électrique et à l'éclairage LED.

Le MF19 a obtenu en 2024 le Label Janus de l'Industrie attribué chaque année par l'Institut Français du Design dans le but de promouvoir le design dans le secteur industriel. Le jury est pluridisciplinaire, composé de designers, architectes, graphistes, ergonomes, historiens ou publicitaires. Le Label Janus se caractérise par cinq critères auxquels le MF19 labellisé a parfaitement répondu : Economie, Ergonomie, Esthétique, Ethique et Emotion.

Bilan de la modernisation du matériel roulant

Depuis 2016, Île-de-France Mobilités investit massivement pour renouveler l'ensemble du matériel roulant et offrir aux Franciliens un réseau moderne et fiable : 12,5 milliards d'euros pour les trains et 4,9 milliards d'euros pour les métros., Île-de-France Mobilités a engagé et réalisé la modernisation du matériel roulant sur l'ensemble du réseau ferroviaire et métro francilien.

Sur le réseau métro, le programme de renouvellement des matériels roulants sur les lignes pneumatiques touche à sa fin avec l'achèvement du déploiement du MP14 sur les lignes 4, 11 et 14 pour un total de 131 trains entre 2020 et 2025, ainsi que le redéploiement en cours puis la modernisation à venir du parc MP89 en provenance de la ligne 4 sur la ligne 6. Sur les lignes à roulement ferré, le lancement du déploiement du

MF19 d'ici la fin de l'année engagera le renouvellement progressif du matériel sur les lignes 3, 3bis, 7, 7bis, 8, 10, 12 et 13 pour un total qui pourra aller jusqu'à 410 trains déployés d'ici 2033.

En parallèle, des programmes ambitieux de renouvellement et de modernisation des matériels sur le réseau ferroviaire ont également été lancés, comme le programme RER NG qui a déjà donné lieu au déploiement de 45 trains neufs sur les lignes E et D entre 2021 et 2024 et qui se poursuit, 262 trains étant commandés à ce jour. Des programmes de rénovation sont également en cours sur les parcs MI2N du RER A et MI84 du RER B, en attendant sur ce dernier le déploiement dans les années à venir du MI20.

Au cours de l'année 2024, 85 trains neufs ont été mis en service sur le réseau ferroviaire et métro (43 MP14, 29 RER NG, 11 Régio2N, 2 Dualis) et 32 trains ont été rénovés (13 MF77-L8, 4 MI2N, 15 MI84).

A fin 2024, sur les 1 389 éléments du parc de RER et de train, 767 avaient moins de 15 ans (55 %) et 286 ont été rénovés au cours des dix dernières années (20 %). Sur les 759 éléments du parc métro, 348 avaient moins de 15 ans (46 %) et 100 ont été rénovés il y a moins de 10 ans (13 %).

La climatisation dans les transports en commun

Pour améliorer le confort des voyageurs, face à la multiplication des périodes de forte chaleur, Île-de-France Mobilités a décidé de systématiser la climatisation ou la ventilation réfrigérée dans l'ensemble des transports publics franciliens. La part du matériel roulant équipé de systèmes de climatisation ou de ventilation réfrigérée a augmenté très rapidement grâce à l'investissement important dans le renouvellement des matériels roulants.

Au 1^{er} juin 2025 :

- 2/3 des trains et RER sont climatisés ou équipés de ventilation réfrigérée ;
- 50 % des métros en circulation sont équipés de ventilation réfrigérée ;
- 100 % des tramways et des trams-trains sont équipés de climatisation ;
- Près de 60 % des bus et cars sont climatisés.

Des fontaines à eau dans les gares et stations du réseau

Depuis les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, Île-de-France Mobilités a financé l'installation de près de 150 fontaines à eau dans les gares et stations de l'ensemble du réseau ferré.

4.2_Des moyens renforcés pour assurer la sécurité des voyageurs

Un conseil stratégique de sûreté des transports en commun franciliens

Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 novembre 2024 a créé, dans le cadre des missions et compétences dévolues par la loi, le conseil stratégique de sûreté dans les transports en commun franciliens.

Cette instance est chargée de coordonner et de déterminer les actions de sûreté à mettre en œuvre dans les transports en commun franciliens.

Le conseil stratégique de sûreté réunit au moins une fois par an, sous la présidence d'Île-de-France Mobilités, l'ensemble des acteurs concernés (le préfet de Police, le procureur de la République, les opérateurs de transport, les associations d'usagers et des maires d'Île-de-France) dans l'objectif de :

- faire le bilan de l'action menée sur le terrain,
- définir les actions à mettre en œuvre à court terme,
- préciser les avancées nécessaires en termes de moyens, de coordination ou d'évolutions législatives.

L'ouverture progressive à la concurrence des lignes de transport avec des opérateurs plus diversifiés impose un renforcement du rôle de coordination d'Île-de-France Mobilités en matière de sûreté dans les transports.

L'intégration d'agents d'Île-de-France Mobilités au sein du Centre de Coordination Opérationnelle de Sécurité (CCOS)

A la suite de la loi Tabarot adoptée le 18 mars 2025, Île-de-France Mobilités rejoint les équipes du Centre de Coordination Opérationnelle de Sécurité (CCOS) de la préfecture de police de Paris qui assure la coordination des actions de sécurité sur le réseau des transports en commun francilien.

Le CCOS a été financé par Île-de-France Mobilités et inauguré en juillet 2022. Il est connecté aux agents de terrain et aux images en temps réel des 80 000 caméras de surveillance du réseau. Il réunit, 7j/7 et 24h/24, sous l'autorité du préfet de police, des agents de la SNCF, de la RATP et de la police.

Le pôle de liaison opérationnelle d'Île-de-France Mobilités, fonctionnant lui aussi 24h/24 et 7j/7 grâce à neuf agents spécialement recrutés, intégrera le CCOS à partir de novembre 2025. Il assurera une coordination efficace et continue des actions de sûreté avec la police nationale et l'ensemble des acteurs de la sûreté dans les transports.

La création de ce pôle répond à plusieurs enjeux stratégiques :

- Garantir une coordination optimale entre Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transport et les forces de sécurité intérieure ;
- Assurer une réactivité immédiate face aux incidents de sûreté ;
- Adapter les dispositifs de sécurité à l'ouverture du marché des transports à la concurrence.

Une poursuite ambitieuse des politiques de sûreté

Les principales actions menées en 2024/2025 sont les suivantes :

- Recrutements supplémentaires pour davantage de sécurité (équipes cynophiles pour intervenir en cas de bagage oublié, agents chargés de la sûreté des voyageurs sur le réseau) ;
- Création au printemps 2024 d'une brigade régionale de sûreté des transports (BRT). Elle est composée de 100 agents placés sous le commandement d'Île-de-France Mobilités. Leur mission principale est d'apporter un complément aux moyens de sûreté des opérateurs afin d'offrir une présence dissuasive et rassurante pour les usagers et agents des transports. Elle est intervenue sur 23 réseaux de bus en grande couronne ;



- Généralisation de l'accès à titre gratuit au réseau de transport francilien pour les policiers municipaux et intercommunaux, quand ils sont en service et en tenue dans le cadre de conventions *ad hoc*. Ils peuvent ainsi intervenir et constater les infractions relatives à la police des transports. Plus de 15 communes ont signé des conventions tripartites avec Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transport pour que les policiers municipaux puissent assurer des patrouilles et mener des opérations conjointes sur les réseaux de transport ;
- Plan de lutte contre la fraude : à la demande d'Île-de-France Mobilités, des opérations de « contrôle continu » sont menées par les opérateurs pendant plusieurs

semaines sur les lignes avec les taux de fraude les plus élevés, en plus des opérations de contrôles classiques menées au quotidien sur l'ensemble du réseau.

4.3_Des voyageurs devenus des acteurs clés des transports

La gestion de la demande de mobilité (« Travel Demand Management » ou TDM) pendant les Jeux de Paris 2024

Le transport des spectateurs vers les sites Olympiques et Paralympiques a représenté un défi considérable : il a fallu, en effet, acheminer jusqu'à 500 000 spectateurs par jour jusqu'aux sites en transports collectifs. Malgré les renforts d'offre très conséquents, il était donc nécessaire de réduire les déplacements habituels dans les transports en commun pour que le réseau francilien puisse absorber les flux de spectateurs de manière plus fluide. Pour ce faire les utilisateurs du quotidien (non-spectateurs) ont été invités à diminuer (leurs déplacements), décaler (leurs horaires de trajet), dévier (leurs itinéraires), détourner (changer leur mode de transport habituel).

La clé de la réussite de cette méthode TDM a été d'informer en amont et de la manière la plus précise possible les usagers sur les impacts que les Jeux pourraient avoir sur leurs déplacements, et de leur indiquer où et quand ils devaient éviter d'utiliser les transports en commun (quels tronçons de lignes, quelles gares et stations, à quels horaires). A cette fin, différents moyens de communication ont été mis en place à partir de début 2024 en amont des Jeux puis pendant les Jeux jusqu'à la fin des Jeux Paralympiques, notamment :

- Des campagnes de communication « Anticiper les Jeux » pour le grand public, réalisées par l'Etat ;
- Des conférences/webinaires « grand public » pour présenter aux professionnels et collectivités de chaque territoire les impacts des Jeux ;
- Le déploiement d'affiches « météo des gares », conçues par Île-de-France Mobilités, dans 130 gares et stations impactées, afin de permettre aux usagers de visualiser facilement les périodes pendant lesquelles leurs gares/stations connaîtraient une affluence particulièrement élevée ;
- Un site internet unique mis en place par l'Etat, fournissant notamment des conseils pour les particuliers, les professionnels et les collectivités, des « pages ville » présentant les impacts locaux sur la route et les transports en commun par site de compétition et produisant des conseils spécifiques à chaque territoire (lignes/gares à éviter ou à privilégier). Ce site contenait également une carte interactive alimentée par les

données d'Île-de-France Mobilités pour le volet transports en commun. Cette carte permettait de visualiser heure par heure sur toute la période la charge dans les lignes et les gares/stations de l'ensemble du réseau francilien, permettant ainsi aux usagers d'anticiper leurs déplacements et d'éviter les lieux et périodes de forte affluence dans les transports en commun. En effet, les applications transport habituelles ne fournissent pas l'affluence en temps réel et n'en tiennent donc pas compte dans les calculateurs d'itinéraires. La consultation de cette carte interactive était donc nécessaire en complément des calculateurs d'itinéraires habituels pour s'informer sur l'affluence et éviter les itinéraires chargés.

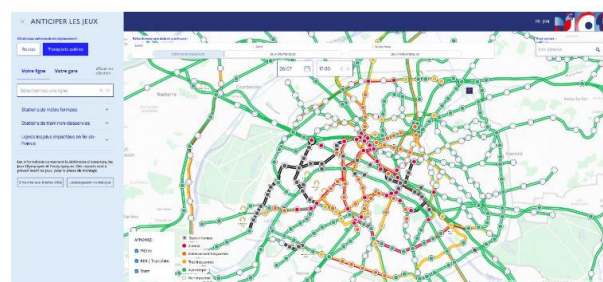


Figure 18 : Carte interactive du site AnticiperlesJeux le jour de la cérémonie d'ouverture à 17h

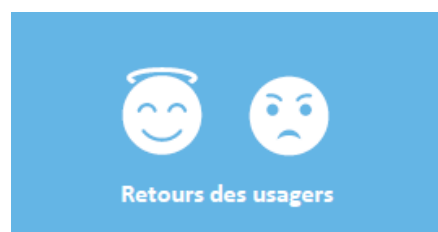
SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, POUR SITE INTERNET ANTICIPERLESJEUX.GOUV.FR

- Enfin, pendant les Jeux, un bulletin quotidien était mis en ligne sur le site Anticiper les Jeux et adressé aux abonnés du site pour les informer sur les principaux points de vigilance pour le lendemain (secteurs particulièrement fréquentés dans les transports, horaires).

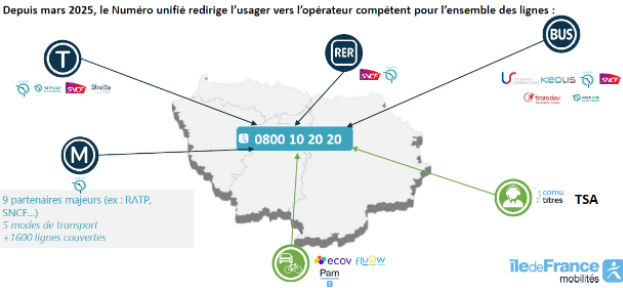
Le TDM a été un des facteurs de la réussite des Jeux de Paris 2024, permettant aux Franciliens d'optimiser leurs conditions de trajet en choisissant les meilleurs itinéraires et horaires pour effectuer leurs déplacements et éviter ainsi les flux de spectateurs des Jeux.

Le traitement des réclamations voyageurs

L'usager tient une place centrale dans l'amélioration de l'offre de transports collectifs. Île-de-France Mobilités a poursuivi, au cours de la période 2024-2025, la mise en œuvre de programmes d'actions visant à renforcer la relation directe avec les usagers, mieux identifier et traiter les irritants-clients face aux dysfonctionnements constatés.

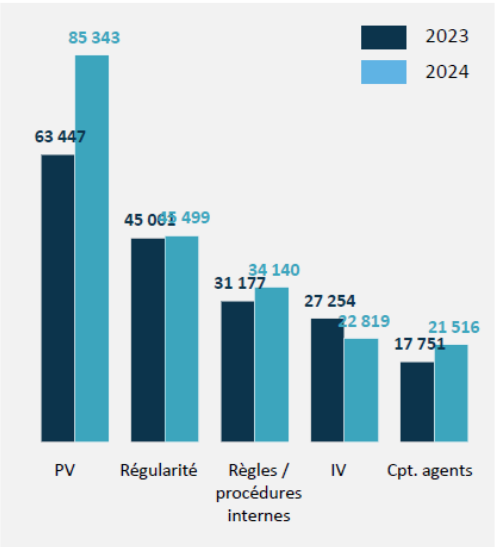


Un formulaire de contact unique, disponible sur le portail d'Île-de-France Mobilités, et un numéro de réclamation unifié ont été déployés par Île-de-France Mobilités. Ils permettent de rediriger automatiquement les demandes vers l'opérateur de transport adéquat en remplacement des centaines de contacts auparavant. Ces outils concernent actuellement l'ensemble des bus de grande couronne mais seront généralisés d'ici fin 2025 à l'ensemble des lignes et des opérateurs du réseau de transport.



Île-de-France Mobilités renforce également ses exigences de suivi et de traitement des réclamations en harmonisant les attendus relations voyageurs et en intégrant des clauses spécifiques dans les contrats d'exploitation des réseaux de bus avec les opérateurs de transport. Des incitations financières sont ainsi prévues dans le cadre de ces contrats pour réduire les délais de prise en charge par les opérateurs.

Le bilan des réclamations et demandes d'information des usagers en 2024 fait état de plus de 200 000 réclamations reçues chez les transporteurs et directement à Île-de-France Mobilités. Près d'une réclamation sur trois concerne le sujet des amendes jugées injustifiées en raison des dysfonctionnements d'appareils de validation ou en raison, pour les voyageurs occasionnels, de la complexité à choisir leur titre de transport. La moitié des demandes concernent le bus.

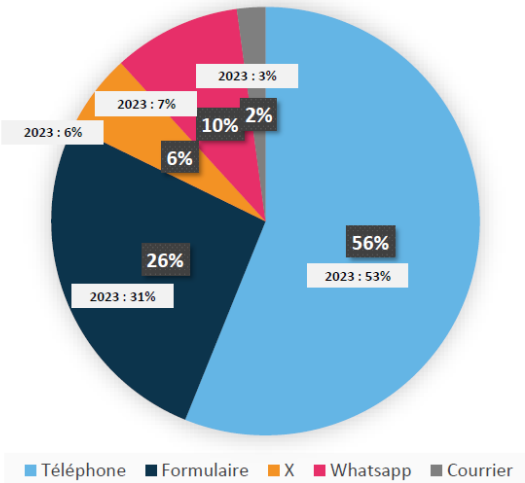


Périmètre : réclamations et demandes d'informations, hors selfcare (uniquement les réclamations pour la RATP)
Opérateurs : RATP, Transilien, Transdev, Keolis, Lacroix-Savac
Hors PV pour Transdev



Au troisième trimestre 2024, pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques, l'augmentation des réclamations est restée relativement maîtrisée. Les principaux sujets de réclamations ciblaient la tarification et la billettique en raison de l'augmentation des tarifs pour les voyageurs occasionnels pendant cet événement.

Les délais de prise en charge des réclamations des voyageurs fixés dans les contrats avec les opérateurs de transport selon les modes de contact sont globalement respectés.



Périmètre : réclamations et demandes d'information, hors selfcare

En juin 2025, Île-de-France Mobilités a mis en place un Chatbot pour accélérer les délais de réponses à l'utilisateur, et poursuivra en 2026 un développement technique pour le renvoi automatique vers les opérateurs de transport.

4.4_IDFM soucieuse du bien-être au travail

Un dispositif spécifique pour les Volontaires Île-de-France Mobilités pour les Jeux de Paris 2024

Durant la période des Jeux Olympiques et Paralympiques (15 juin – 15 septembre 2024), des mesures exceptionnelles ont été mises en place pour encadrer le travail des agents d'Île-de-France Mobilités mobilisés et les accompagner pendant cette période atypique (mobilisation par roulement 7 jours sur 7, horaires décalés, activités opérationnelles...).

Le contingent mensuel de 25 d'heures supplémentaires a été levé, avec un suivi assuré par la cellule Ressources humaines - JOP, qui a enregistré les heures effectuées. Celles-ci ont été indemnisées ou récupérées au choix de l'agent, y compris les heures de nuit, dimanches et jours fériés, et ce, pour tous les agents mobilisés, quelle que soit leur catégorie.

Les frais de déplacement (véhicule personnel, transports en commun, taxis, frais de stationnement, mise à disposition de Véligo location etc...) ont été entièrement remboursés sur justificatifs, tout comme certains frais d'hébergement. Des tickets restaurants majorés (sans modification de la part agent) ou des vouchers pour les restaurants collectifs disponibles dans les sites de Paris 2024 ont été distribués selon les sites d'affectation des agents mobilisés.

Une revalorisation des aides à la garde d'enfants, aux colonies de vacances et aux centres de loisirs a également été appliquée à tous les agents.

La cellule RH - JOP a assuré des astreintes 7 jours sur 7 (5h30 – 1h) pour accompagner les agents mobilisés, assurer le relais en cas de question ou d'éventuel accident de trajet ou du travail et garantir le respect des modalités de travail pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques. Elle a aussi délivré les lettres d'engagement nécessaires pour préciser les missions, le cadre d'intervention et la période de mobilisation pour chaque agent. Cette lettre d'engagement pouvait être demandée pour accéder à certaines zones en plus de l'accréditation. Cette cellule a aussi participé à la distribution des dotations, organisé des webinaires d'information sur les modalités d'organisation du travail et a proposé des formations ciblées (outil « main courante », gestion du stress, maîtrise des émotions et gestion de crise). Au total, 230 agents « JOP » ont bénéficié de formations spécifiques.

Au total, ce sont 365 agents d'Île-de-France Mobilités qui se sont mobilisés pour la réussite des Jeux de Paris 2024.

Île-de-France Mobilités se mobilise pour la qualité de vie et des conditions de travail (QVCT) de ses agents

Île-de-France Mobilités attache une grande importance à la qualité de vie et aux conditions de travail (QVCT) de ses agents, et leur capacité à s'exprimer sur leur ressenti au travail.

Île-de-France Mobilités est engagée dans une démarche d'amélioration constante des conditions de travail, avec des mesures telles que :

- Le baromètre social annuel pour mesurer la satisfaction des agents et mettre en place des mesures en réponse aux attentes exprimées ;
- Un service de conciergerie renouvelé avec des assistants personnels pour différents types de besoins (renseignement, réservation, assistance administrative...);
- L'organisation annuelle de la semaine nationale de la QVCT, qui a porté en 2025 sur le thème « Parler du travail, c'est productif » avec des conférences, des webinaires interactifs, ateliers et animations pour favoriser la communication, le dialogue et le bien-être au travail

- Des sensibilisations, formations et démarche aux risques psychosociaux : accompagnement psychologique via des professionnels de la psychologie du travail (IAPR et CIG), webinaires et formation sur les risques psycho-sociaux, la charge de travail, etc. depuis janvier 2025 ;
- Une Charte de la déconnexion, approuvée en décembre 2024 qui formalise, dans un contexte de développement du télétravail, les bonnes pratiques pour assurer le respect du droit à la déconnexion et permettre un équilibre entre la vie professionnelle et la vie personnelle ;
- L'appui d'un ergonome (convention CIG) depuis début 2025 ;
- Le recensement obligatoire des risques professionnels à travers le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) pour mettre en œuvre une politique de prévention et de préservation de la santé et de la sécurité des agents d'Île-de-France Mobilités ;
- La concertation autour du projet de déménagement des sites parisiens d'Île-de-France Mobilités.

CHAPITRE V

La transition vers une économie circulaire

5.1_Recourir au biométhane et au HVO pour faire rouler les bus

L'utilisation du biométhane et du HVO pour faire rouler les bus permet de développer une économie circulaire vertueuse.

Le biométhane

Le biométhane est un gaz 100 % renouvelable, fabriqué à partir de résidus agricoles, d'effluents d'élevage et de déchets qui, sinon, seraient brûlés ou enfouis. Il permet aussi la production d'un engrais naturel, le digestat, qui peut se substituer aux engrais chimiques.

Par rapport à un véhicule diesel de même génération, le recours au biométhane permet de réduire de 80 % les émissions de CO₂ et de 90 % les émissions de particules. Son bilan environnemental global est aussi satisfaisant que celui de la technologie électrique simplement en méthanisant des déchets.



© JEREMY OLIVIER. BUS BIOMETHANE AU COB DE VAUX-LE-PENIL

De plus, un bus qui roule au biométhane émet deux fois moins de bruit qu'un véhicule au diesel. Le moteur crée moins de vibrations. C'est un élément de confort certain pour les voyageurs mais aussi pour les conducteurs.

Le biométhane utilisé par Île-de-France Mobilités pour faire rouler sa flotte de bus et d'autocars est produit nationalement et environ 50 % provient d'Île-de-France. L'Île-de-France dispose actuellement de 57 unités de méthanisation en fonctionnement et 80 unités sont en projet. La filière de méthanisation francilienne est subventionnée par la Région Île-de-France.

En faisant rouler ses véhicules au biométhane, Île-de-France Mobilités agit en faveur de la souveraineté énergétique francilienne. Elle soutient l'écosystème du biométhane francilien avec la création d'emplois non-délocalisables.

Au 1^{er} juillet 2025, 25 % des bus et cars franciliens roulent au biométhane.



La généralisation du carburant HVO pour les bus et cars diesel et hybrides

Le carburant HVO (Hydrotreated Vegetable Oil ou Huiles Végétales Hydrotraitées) est un gazole de synthèse fabriqué à partir d'huiles végétales usagées. Il provient de ressources renouvelables (déchets) et permet, par rapport au gazole classique, de réduire de 75 % l'émission de CO₂ du puits à la roue et jusqu'à 30 % des émissions de NOx. Le recours à ce carburant pour approvisionner les bus et cars diesel et hybrides restants constitue un moyen de réduire leur impact environnemental sans attendre le renouvellement complet de la flotte.

Île-de-France Mobilités a mené en 2023 une première expérimentation sur 250 véhicules qui s'est révélée concluante. L'approvisionnement en carburant HVO peut ainsi être généralisé pour les autobus et autocars diesel et hybrides restants.

5.2_Des bus adaptés pour le transport des athlètes Paralympiques

Pour les Jeux Paralympiques, le transport des athlètes nécessitait de disposer de véhicules pouvant transporter plusieurs athlètes en fauteuil dans un même véhicule.

Dans le cadre de son partenariat avec Paris 2024 et en l'absence d'alternative satisfaisante sur le territoire français, Île-de-France Mobilités a fourni une flotte de 180 bus standards aménagés pour accueillir jusqu'à six athlètes en fauteuil. Les véhicules transformés étaient des autobus standards de type Citelis, exploités par la RATP et destinés à la réforme. 90 d'entre eux ont été équipés de modules de climatisation afin d'être compatibles avec les exigences associées au transport pour certains handicaps.

Au cours de la phase pré-opérationnelle et en concertation avec l'ensemble des acteurs (industriel en charge du réaménagement des bus, exploitant, comité d'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques, fédérations, International Paralympic Committee, services de l'Etat...), plusieurs adaptations ont été mises en œuvre : suppression de fauteuils pour voyageurs valides, installation de ceintures de sécurité, mise en place de sangles pour le maintien des fauteuils des personnes « transférables », ajout d'une rampe d'évacuation manuelle par véhicule, obligation de présence de personnes valides à bord...

Ces véhicules ont été autorisés à rouler dans un cadre réglementaire strict, uniquement pendant la période des Jeux Paralympiques et sur des itinéraires précisément définis. Des tests d'évacuation sur autoroute et en tunnel ont été réalisés afin d'aboutir à des protocoles d'exploitation sécurisés. La responsabilisation des usagers ainsi que la formation des conducteurs et des volontaires en charge de l'embarquement a constitué un défi important en amont de l'exploitation.

Lors des Jeux Paralympiques, ces véhicules, dont la fiabilité malgré leur âge a été bonne, ont donné pleine satisfaction aux athlètes.



SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, © CLAIRE BAILLET

5.3_Des exigences de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) dans les clauses des marchés publics d'Île-de-France Mobilités

Des critères RSE renforcés pour le renouvellement de la délégation de service public Véligo Location

La politique RSE des entreprises intervient comme critère de jugement des offres des candidats dans le cahier des charges des délégations de service public mises en œuvre par Île-de-France Mobilités.

C'est notamment le cas pour l'exploitation du service Véligo Location deuxième génération, dont Île-de-France Mobilités a attribué l'exploitation en décembre 2024 à Cyclonova, groupement composé de La Poste Nouveaux Services et Transdev, pour une durée de sept ans à partir de janvier 2026.

Dans le cadre de cette DSP, le critère RSE a représenté 15 % de la note finale lors de l'appel d'offres et les exigences RSE sont fortes :

- Clause d'insertion sociale ;
- Gestion durable de la flotte (écoconception, Analyse de Cycle de Vie des vélos et des batteries composantes, reconditionnement et don des anciens vélos, réutilisation et recyclage des pièces détachées) ;
- Suivi et limitation des émissions de GES (Bilan Carbone annuel, utilisation de vélos-cargos pour la maintenance itinérante, optimisation des tournées, utilisation de véhicules de service électriques, gestion bâtiminaire, éco-conception des services numériques) ;
- Exemplarité employeur dans le projet d'entreprise (politique achats durables labellisée Relations Fournisseurs et Achats Responsables, Plan de Mobilité Employeur, mise en place du Forfait Mobilité Durable, labellisation Employeur Pro Vélo).

Une flotte de vélos adaptés sera également déployée dès 2026 afin de répondre aux déplacements de personnes à besoins spécifiques. Plus de dix modèles différents seront disponibles à la location avec des conseils proposés par des ergothérapeutes au sein des futures maisons du vélo (fixes et mobiles).



SOURCE : MEDIATHEQUE COMMUNIQUE DE PRESSE IDFM, ©YOANN STOECKEL