

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

N° 162-1

Conseil du 10/04/25

Date de publication : vendredi 18 avril 2025

INFORMATIONS

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

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

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

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

SOMMAIRE

	Page s
Instances, Fonctionnement	
Délibération n° 20250410-039 : Election d'un membre au sein de la commission de l'offre de transport	9
Délibération n° 20250410-040 : Centre de Coordination Opérationnelle de la Sûreté - Création des postes d'agents de liaison	11
Délibération n° 20250410-041 : Mise à jour du tableau des effectifs	13
Délibération n° 20250410-042 : Ouverture de postes susceptibles d'être pourvus par des contractuels	21
Budget	
Délibération n° 20250410-043 : Comptes administratif et de gestion 2024	23
Délibération n° 20250410-044 : Affectation du résultat 2024	25
Contrats, Conventions	
Délibération n° 20250410-045 : Avenant n°15 au contrat SNCF 2020-2025	27
Délibération n° 20250410-046 : Avenant n°2 au Protocole d'accord relatif au traitement spécifique du dépôt de bus de Lagny (18-20 rue des Pyrénées à Paris 20e) dans le cadre du transfert de biens entre le STIF et la RATP	29
Délibération n° 20250410-047 : Avenant n°3 au Contrat de service public relatif à l'exploitation des lignes 16 et 17	31
Délibération n° 20250410-048 : Avenants DSP Offre grande et petite couronne	33
Délibération n° 20250410-049 : Avenants MP1 Offre grande et petite couronne	35
Délibération n° 20250410-050 : Avenants MP14 Offre grande et petite couronne	37
Délibération n° 20250410-051 : Avenants MP24 E Offre grande et petite couronne	39
Délibération n° 20250410-052 : Avenants MP 24 O Offre grande et petite couronne	41
Délibération n° 20250410-053 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le Territoire du Vexin - DSP n° 1	43
Délibération n° 20250410-054 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Massy-Juvisy - DSP n°36	45
Délibération n° 20250410-055 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud - DSP n°40	47
Délibération n° 20250410-056 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur de l'Ourcq - DSP n°44	49
Délibération n° 20250410-057 : Approbation de conventions partenariales	51
Délibération n° 20250410-058 : Communauté de communes du Val Briard	53

Offre de transport et transition énergétique	
Délibération n° 20250410-059 : Convention de location d'autobus et d'autocars avec la CATP	55
Délibération n° 20250410-060 : Avenant n°2 au protocole de gouvernance matériels roulants entre Île-de-France Mobilités et la RATP	57
Délibération n° 20250410-061 : Approbation des modifications au règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap	59
Délibération n° 20250410-062 : Performance d'Exploitation Convention de financement avec le Syndicat Mixte de la Goële pour l'aménagement de la gare routière scolaire de Moussy-le-Neuf (77)	63
Délibération n° 20250410-063 : Avenant n°2 à la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour la création de locaux conducteurs	65
Qualité de service et billettique	
Délibération n° 20250410-064 : Contrat de prestation de sûreté ferroviaire en 2025	67
Délibération n° 20250410-065 : Aménagement du pôle du Grand Paris Express de Villejuif - Gustave Roussy	68
Délibération n° 20250410-066 : Aménagement du pôle du Grand Paris Express de Thiais-Orly (ligne 14)	70
Délibération n° 20250410-067 : Aménagement du pôle du Grand Paris Express du Parc du Blanc-Mesnil	72
Délibération n° 20250410-068 : Aménagement des espaces publics réalisés aux abords de la gare de Massy Opéra	74
Délibération n° 20250410-069 : Requalification du bâtiment voyageurs de la gare de Versailles Château Rive Gauche	76
Délibération n° 20250410-070 : Régularisation de subventions	78
Investissements sur les matériels roulants et dans les gares	
Délibération n° 20250410-071 : Convention de financement pour l'acquisition de 96 rames RER NG à destination du RER D en 3ème tranche optionnelle.	80
Délibération n° 20250410-072 : Schéma directeur du matériel roulant et du RER B - Adaptation des estacades du RER B au MI20 - Surcoûts du Vérin en Fosse de Massy (VEF)	82
Délibération n° 20250410-073 : Schéma Directeur du Matériel roulant - adaptation de la ligne P - branche Château-Thierry au futur matériel roulant - études préliminaires	85
Délibération n° 20250410-074 : Création d'un Atelier de Maintenance des Trains MF19 et de son tunnel d'accès à La Courneuve	87
Délibération n° 20250410-075 : Adaptation des installations fixes de traction électrique du Technicentre de Montrouge	89
Délibération n° 20250410-076 : Pôle-gare de Poissy : approbation de l'avant-projet du périmètre intermodal	91
Délibération n° 20250410-077 : Pôle de Rosny-Bois-Perrier Avenant n°1 à la convention de financement relative aux études SNCF PRO-DCE-ACT du projet de restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier	93

Délibération n° 20250410-078 : Pôle Gare de Lyon Projet de réorganisation de la salle d'échanges et de ses liaisons avec la rue de Bercy Convention de financement relative aux études PROjet et Travaux RATP et SNCF	95
---	----

Projets d'infrastructures

Délibération n° 20250410-079 : Ligne 15 Est - tronçon Drancy-Bobigny - Saint-Denis-Pleyel approbation de l'avant-projet réalisé par le concepteur-réalisateur désigné par la Société des Grands Projets	97
Délibération n° 20250410-080 : Ligne 15 Ouest - tronçon La Défense - Saint-Denis-Pleyel approbation de l'avant-projet réalisé par le concepteur-réalisateur désigné par la Société des Grands Projets	118
Délibération n° 20250410-081 : Interconnexions ferroviaires des lignes 14, 15 et 16/17 avec le réseau existant Avis sur l'avant-projet SNCF de raccordement du Franchissement Urbain Pleyel (FUP) aux quais du RER D en gare de Stade de France-Saint-Denis	162
Délibération n° 20250410-082 : Altival - Convention de financement relative aux travaux des secteurs 3, 4 et 5.1, acquisitions foncières et études de la tranche Sud	165
Délibération n° 20250410-083 : Bus Entre Seine - Aménagements dédiés aux bus Convention de financement relative aux étude PRO, premières acquisitions foncières et travaux préparatoires	167
Délibération n° 20250410-084 : Bus Bords de Marne Déclaration de projet	169

Marchés

Délibération n° 20250410-085 : Marché d'acquisition du matériel roulant du T13 phase 2 Délibération relative au versement d'une prime aux soumissionnaires	178
Délibération n° 20250410-086 : Marché n° 2024-002 Conduite d'opération et assistance générale à maîtrise d'ouvrage pour le projet Bus Bords de Marne de Val de Fontenay à Chelles-Gournay	180
Délibération n° 20250410-087 : Marché n°2024-027 Transports scolaires adaptés des élèves et étudiants en situation de handicap dans les départements des Yvelines (78), des Hauts-de-Seine (92), de Seine-Saint-Denis (93) et Val d'Oise (95) par véhicules légers de moins de 9 places - 53 Lots	182
Délibération n° 20250410-088 : Avenant n°4 au marché n°2015-070 d'assistance à maîtrise d'ouvrage globale pour la réalisation de la ligne T Zen 4	184

Hors classement

Délibération n° 20250410-092 : 001_V_T3a - Raccordement SMR Lucotte	186
Délibération n° 20250410-093 : 002_V_T3a - Garigliano	188
Délibération n° 20250410-097 : 003_V_Ligne 4 - 85 s	190
Délibération n° 20250410-098 : 004_V_T4 - Voie F à Bondy	192
Délibération n° 20250410-099 : 005_V_T14 - Crécy - La Chapelle	194
Délibération n° 20250410-152 : 006_V_VCB	196
Délibération n° 20250410-104 : 007_V_RER B - Composition des trains	198

Délibération n° 20250410-156 : 008_V_DSP bus	200
Délibération n° 20250410-143 : 009_V_Ligne N - Travaux	202
Délibération n° 20250410-145 : 010_V_Mantes - Travaux	204
Délibération n° 20250410-105 : 011_V_Massy Atlantis - Couverture toit-terrasse	206
Délibération n° 20250410-107 : 012_A_RER D - Arrêts supplémentaires	208
Délibération n° 20250410-109 : 013_A_lignes 14 et 15 - Villejuif IGR	209
Délibération n° 20250410-110 : 014_A_DSP 36	211
Délibération n° 20250410-111 : 015_A_DSP 40	212
Délibération n° 20250410-112 : 016_A_DSP 40 - Régie	214
Délibération n° 20250410-113 : 017_A_DSP 44	215
Délibération n° 20250410-114 : 018_A_Calendrier MR Bus	216
Délibération n° 20250410-151 : 019_A_RER A Trains longs	218
Délibération n° 20250410-128 : 020_A_Dépenses mise en concurrence	220
Délibération n° 20250410-162 : 022_V_Contrat RATP	221
Délibération n° 20250410-163 : 023_V_Exploitation RER E	222
Délibération n° 20250410-164 : 025_A_Indemnisation usagers T12	224
Délibération n° 20250410-119 : 026_V_Extension Ligne 18	226
Délibération n° 20250410-120 : 027_V_Renfort offre Ligne 17 express	227
Délibération n° 20250410-122 : 028_V_Renfort offre Ligne 14 A	228
Délibération n° 20250410-124 : 030_V_Accessibilité tramway 14	230
Délibération n° 20250410-160 : 032_V_Meilleure modulation des taux de versements mobilités	232
Délibération n° 20250410-126 : 033_V_Financement prolongements lignes métro inscrits au SDRIF	234
Délibération n° 20250410-129 : 034_V_Non recours aux tarifs sociaux	235
Délibération n° 20250410-131 : 035_V_Stade	237
Délibération n° 20250410-159 : 036_V_Financement accessibilité métro	238
Délibération n° 20250410-133 : 037_A_Sécurité	239
Délibération n° 20250410-136 : 039_A_DSP n 1	241
Délibération n° 20250410-144 : 040_A_DSP n 36	243
Délibération n° 20250410-138 : 041_A_DSP n 40	245
Délibération n° 20250410-089 : Opérations individualisées devant faire l'objet d'une décision du directeur général par délégation après avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures - participation d'Île-de-France Mobilités comprise entre 200 000 et 2 000 000 d'euros	248
Délibération n° 20250410-141 : 042_A_DSP n 44	249
Délibération n° 20250410-090 : Pour information : A titre de compte rendu, opérations individualisées faisant l'objet d'attribution de subventions d'investissement inférieures à 200 000 € HT dans le cadre de la délégation d'attribution du Conseil au directeur général	251
Délibération n° 20250410-150 : 043_A_Intempéries Ligne P	252
Délibération n° 20250410-142 : 044_A_Regie_Regionale_bus_DSP44	254
Délibération n° 20250410-140 : 045_A_Regie_Regionale_bus_DSP40	256

Délibération n° 20250410-139 : 046_A_Regie_Regionale_bus_DSP36	258
Délibération n° 20250410-137 : 047_A_Regie_Regionale_bus_DSP1	260
Délibération n° 20250410-135 : 048_A_Observatoire_endettement_IDFM	262
Délibération n° 20250410-132 : 049_A_Altival	264
Délibération n° 20250410-147 : 050_A_Livraison_à_temps_du_matériel_roulant	266
Délibération n° 20250410-148 : 051_A_Dourdan et RER C	267
Délibération n° 20250410-165 : 052_V_Ligne 17	268
Délibération n° 20250410-127 : 053_A_Ligne 17	270
Délibération n° 20250410-123 : 054_A_Location_véhicules_basses_emissions	272
Délibération n° 20250410-121 : 055_A_Accessibilité_PMR_des_gares_et_pôles_Villejuif	273
Délibération n° 20250410-118 : 056_A_Accessibilité_PMR_des_gares_et_pôles_Versailles-Château_RG	274
Délibération n° 20250410-117 : 057_A_accessibilité_PMR_des_gares_et_pôles_Massy-Opéra	275
Délibération n° 20250410-108 : 058_A_accessibilité_PMR_des_gares_et_pôles_Blanc-Mesnil	276
Délibération n° 20250410-106 : 059_A_accessibilité_PMR_des_gares_et_pôles_Thiais-Orly	277
Délibération n° 20250410-103 : 060_A_Régie_Régionale_des_Bus_Avenants_DSP	278
Délibération n° 20250410-166 : 061_A_Régie_Régionale_des_Bus_Avenants_MP24_O	280
Délibération n° 20250410-167 : 062_V_Régie_Régionale_des_Bus_Avenants_MP24_E	282
Délibération n° 20250410-170 : 063_V_Régie_Régionale_des_Bus_Avenants_MP14	284
Délibération n° 20250410-168 : 064_V_Régie_Régionale_des_Bus_Avenants_MP1	286
Délibération n° 20250410-096 : 065_V_harmonisation_cadre_réglementaire_trottinettes_électriques-vélos	288
Délibération n° 20250410-095 : 068_A_IDFM_BusThermiques	290
Délibération n° 20250410-149 : 070_A_MI20	292
Délibération n° 20250410-146 : 071_A_RERNG	294
Délibération n° 20250410-158 : 073_V_NExTEO	295
Délibération n° 20250410-161 : 074_V_RenegociationProtocole	296
Délibération n° 20250410-094 : 076_A_Ligne 15 Est	298
Délibération n° 20250410-169 : 077_V_Bilan DSP	300



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-039

ELECTION D'UN MEMBRE AU SEIN DE LA COMMISSION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n° 2024 R49 en date des 17, 18 et 19 décembre 2024 du Conseil de Paris portant désignation d'un représentant de la Ville de Paris au sein du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération n° 20241112-146 du 12 novembre 2024 du Conseil d'Île-de-France Mobilités portant élection des membres de la commission économique et tarifaire, de la commission de l'offre de transport et de la commission qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers ;
- VU** le règlement intérieur du Conseil d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20250410-039 ;

CONSIDÉRANT la démission de Rémi FERAUD de son mandat d'administrateur ;

CONSIDÉRANT la désignation de Paul SIMONDON au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Paul SIMONDON est élu membre de la commission de l'offre de transport ;

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-040

CENTRE DE COORDINATION OPÉRATIONNELLE DE LA SÛRETÉ - CRÉATION DES POSTES D'AGENTS DE LIAISON

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général de la fonction publique et notamment ses articles L.313-1 et L.332-8 ;
- VU** la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique et notamment son article 44 ;
- VU** l'avis du comité social territorial du 24 mars 2025 ;
- VU** le rapport n° 20250410-040 ;

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

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : au titre des emplois permanents :

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

- Il est créé 9 postes de catégorie B du grade de rédacteur territorial ;
 - o Neuf postes d'agents de liaison sûreté.
Les missions principales du poste s'articuleront autour de la coordination entre Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transport et les forces de sécurité intérieures pour faire face aux incidents de sûreté.

Les agents recrutés devront justifier d'un diplôme de niveau 4.

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

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

ARTICLE 2 : modifie le tableau des emplois ;

ARTICLE 3 : les crédits nécessaires à la rémunération et aux charges des agents recrutés en application de la présente délibération sont inscrits au budget.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-041

RESSOURCES HUMAINES MISE À JOUR DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général de la fonction publique et notamment ses articles L.313-1 et L.332-8 ;
- VU** la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique et notamment son article 44 ;
- VU** la loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et notamment son article 2 ;
- VU** l'avis du comité social territorial du 24 mars 2025 ;
- VU** le rapport n° 20250410-041 à 20250410-042 ;

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

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : au titre des emplois permanents :

- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur territorial en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial principal de 1^{ère} classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie C du grade d'agent de maîtrise principal en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint technique territorial principal de 1^{ère} classe ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur territorial en 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur territorial principal de 2^{ème} classe ;
- il est transformé 2 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial en 2 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial ;
- il est transformé 4 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial en 4 postes de catégorie A du grade d'attaché principal ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef hors classe en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal ;

-il est transformé 4 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial en 4 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;
-il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;
-il est transformé 2 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial en 2 postes de catégorie A du grade d'ingénieur principal ;
-il est transformé 2 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial en 2 postes de catégorie A du grade d'ingénieur principal ;
-il est transformé 14 poste de catégorie A du grade d'ingénieur territorial en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal ;
-il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché hors classe ;
-il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef hors classe.

ARTICLE 2 : au titre des emplois permanents :

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

-il est créé 4 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial ;

- Un poste de Chef de pôle relations institutionnelles et internationales au sein du Cabinet. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, de la mise en place de process. Le chef de pôle devra aussi définir les règles et critères dans le traitement des événements où le Cabinet est impliqué.

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

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

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

- Un poste de Chef de pôle accompagnement professionnel et développement des compétences au sein de la Direction des ressources humaines et de la transformation. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, de la co-construction de la politique RH de formation et d'accompagnement des agents mais également de sa mise en œuvre et de son évaluation.

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

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

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

- Un poste de Conseiller en accompagnement professionnel et développement des compétences au sein de la Direction des ressources humaines et de la transformation. Les missions principales du poste s'articuleront autour de la mise en œuvre et du suivi des actions de formation et du recensement des besoins RH auprès des managers d'Île-de-France Mobilités.

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

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

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

- Un poste de Chef de pôle foncier au sein de la Direction des infrastructures. Les

missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, ainsi que de la gestion des acquisitions et projets d'infrastructures.

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

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

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

-il est créé 5 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;

- Un poste d'Adjoint au chef de département au sein de la Direction prospective et études. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, de l'animation du Plan des mobilités en Île-de-France.

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

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

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

- Un poste de Chargé de projet urbanisme et plan de mobilités au sein de la Direction prospective et études. Les missions principales du poste s'articuleront autour du suivi des documents d'urbanisme, ainsi que de la mise en œuvre du Plan des mobilités en Île-de-France.

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

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

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

- Un poste de Coordonnateur de programme billettique au sein de la Direction du numérique. Les missions principales du poste s'articuleront autour du pilotage opérationnel et contractuel du nouveau service de billettique francilien, du pilotage de la qualité de service opérationnelle des plateformes billettiques ainsi que de la conception de la cible de la nouvelle billettique.

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

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

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

- Un poste de Chargé de projet DATA-IA au sein de la Direction Du numérique. Les missions principales du poste s'articuleront autour de la définition et de la mise en œuvre de la stratégie IA d'Île-de-France Mobilités ainsi que de l'animation d'actions de sensibilisation et d'acculturation des métiers à l'IA.

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

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

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

- Un poste de Chef de pôle gestion patrimoniale au sein de la Direction des infrastructures. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, ainsi que la gestion des biens en termes de couverture assurance, impôts et taxes.

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

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

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

-il est créé 2 postes de catégorie B du grade de rédacteur territorial ;

- Un poste d'Administrateur fonctionnel outil de gestion du courrier au sein du Cabinet. Les missions principales du poste s'articuleront autour de la supervision et l'optimisation du logiciel de gestion du courrier. L'administrateur fonctionnel veille à son bon fonctionnement, accompagne les utilisateurs et assure le suivi ainsi que l'amélioration des processus de traitement des courriers.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 4.

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

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

- Un poste d'Assistante de direction au sein de la Direction des ressources humaines et de la transformation.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 4.

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

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

ARTICLE 3 : au titre des emplois permanents :

En raison de l'évolution des besoins au sein d'Île-de-France Mobilités, et afin de répondre aux nouvelles missions identifiées, il est nécessaire de faire évoluer les postes existants en créant des nouveaux postes adaptés aux besoins.

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

il est créé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché territorial ;

- Un poste de Chef de pôle courrier au sein du Cabinet. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, du respect des processus de validation des courriers.

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

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

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

il est créé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal ;

- Un poste de Chef de département au sein de la Direction de la stratégie, du Grand Paris, et des relations avec les territoires et les voyageurs. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, ainsi que de la centralisation des réponses aux usagers.

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

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

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

il est créé 3 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;

- Un poste de Chef de pôle maintien en conditions opérationnelles et de sécurité au sein de la Direction du numérique. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'animation et la coordination de l'équipe, du pilotage des incidents et ticket, et des stocks ressources (matériel et logiciel).

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

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

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

- Un poste de Responsable technique du domaine billettique au sein de la Direction du numérique. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'interopérabilité des systèmes de billettique ainsi que de leurs évolutions.

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

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

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

- Un poste de Chargé de gestion technique du patrimoine au sein de la Direction des infrastructures. Les missions principales du poste s'articuleront autour des outils de suivi de l'état du patrimoine, du pilotage de la programmation des investissements ainsi que du contrôle de la maintenance et travaux des bâtiments et infrastructures.

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

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

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

il est créé 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur territorial ;

- Un poste de Gestionnaire administratif et budgétaire au sein de la Direction des infrastructures. Les missions principales du poste s'articuleront autour du suivi de l'exécution du budget, de l'élaboration des documents budgétaires, de la gestion des engagements financiers et de la garantie de la conformité des dépenses.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 4.

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

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

il est créé 2 postes de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial ;

- Deux postes d'Assistantes de développement RH au sein de la Direction des ressources humaines et de la transformation. Les missions principales du poste s'articuleront autour de l'accueil des nouveaux arrivants, ainsi que de la gestion administrative de la formation.

L'agent recruté devra justifier d'un diplôme de niveau 4.

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

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

ARTICLE 4 : au titre des emplois permanents :

En raison de l'évolution des besoins au sein d'Île-de-France Mobilités, et afin de répondre aux nouvelles missions identifiées, il est nécessaire de faire supprimer ces postes suite à l'évolution des besoins :

- Il est supprimé 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial ;
- Il est supprimé 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif principal de 2^{ème} classe ;
- il est supprimé 2 postes de catégorie C du grade d'adjoint administratif principal de 1^{ère} classe ;
- il est supprimé 7 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial ;
- il est supprimé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal ;
- il est supprimé 6 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;
- il est supprimé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal.

ARTICLE 5 : modifie le tableau des emplois conformément à l'annexe de la présente délibération ;

ARTICLE 6 : précise que les crédits nécessaires à la rémunération et aux charges des agents recrutés en application de la présente délibération sont inscrits au budget.

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

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



Valérie PECRESSE

ANNEXE A LA DELIBERATION

Catégorie	Avantages en nature	Cadre d'emploi et grade	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus
Emplois fonctionnels (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- véhicule de fonction*, - téléphonie mobile et tablette, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Directeur général	1	1
		Directeur général adjoint	2	2
Agent comptable	- téléphonie mobile et tablette, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Nommé par arrêté du ministre du budget	1	1
Contrats de droit privé régis par le code du travail		Fonctions d'encadrement : centre de supervision et coordination opérationnelles	2	2
		Chargé de mission centre de supervision et coordination opérationnelles	1	1
		Coordinateur réseau bus	36	0
Catégories A*** (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	-- téléphonie mobile et tablette pour les directeurs, - téléphonie mobile pour les chefs de département et leurs adjoints ainsi que pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Cadre supérieur du règlement de gestion	3	3
		Ingénieur général	1	1
		Ingénieur en chef hors classe	10	8
		Ingénieur en chef	4	4
		Administrateur général	0	0
		Administrateur hors classe	3	3
		Administrateur	3	2
		Cadre du règlement de gestion	9	9
		Ingénieur hors classe	7	6
		Ingénieur principal	82	72
		Ingénieur	137	101
		Attaché hors classe	5	4
		Directeur territorial (grade en extinction)	0	0
		Attaché principal	67	60
		Attaché	218	188
Catégorie B*** (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de	Agent de maîtrise du règlement de gestion	2	2
		Technicien principal de 1^{re} classe	0	0
		Technicien principal de 2^e classe	2	2
		Technicien	0	0

d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Rédacteur principal de 1 ^{re} classe	11	10
		Rédacteur principal de 2 ^e classe	16	16
		Rédacteur	60	38
Catégorie C*** (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Agent d'exécution du règlement de gestion	4	4
		Agent de maîtrise principal	1	1
		Agent de maîtrise	0	0
		Adjoint technique principal 1 ^{re} classe	2	2
		Adjoint technique principal 2 ^e classe	1	1
		Adjoint technique	0	0
		Adjoint administratif principal 1 ^{re} classe	28	27
		Adjoint administratif principal 2 ^e classe	24	22
		Adjoint administratif	14	11
TOTAL			759	606

* y compris les dépenses normales de fonctionnement,

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



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-042

RESSOURCES HUMAINES OUVERTURE DE POSTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE POURVUS PAR DES CONTRACTUELS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général de la fonction publique et notamment ses articles L.313-1 et L.332-8 ;
- VU** la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique et notamment son article 44 ;
- VU** la loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et notamment son article 2 ;
- VU** l'avis du comité social territorial du 24 mars 2025 ;
- VU** le rapport n° 20250410-041 à 20250410-042 ;

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

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : à compter du 10 avril 2025 les emplois suivants sont susceptibles d'être pourvus par un contractuel recruté dans les conditions fixées aux articles L. 332-8 2°, L. 332-12 et L. 332-14 du code général de la fonction publique :

Natures des fonctions exercées par le contractuel	Catégorie hiérarchique	Cadre d'emploi correspondant au niveau de rémunération*
Chargé de projets métro et pôles (142)	A	Ingénieurs territoriaux IM 390 / 821 Diplôme Niveau 6 - 7

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-043

COMPTES ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2024 - AFFECTATION DU RÉSULTAT 2024

COMPTES ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2024

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n°2017/433 approuvant le cadre budgétaire et comptable M57 ;
- VU** la délibération n°20211011-231 du Conseil d'Île-de-France Mobilités approuvant le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération n°20231207-219 du 7 décembre 2023 relative au vote du budget primitif 2024 ;
- VU** la délibération n°20240618-092 du 18 juin 2024 relative au vote de la décision modificative n°1 au budget 2024 ;
- VU** la délibération n°20241211-217 du 11 décembre 2024 relative au vote de la décision modificative n°2 au budget 2024 ;
- VU** le rapport n° 20250410-043 à 20250410-044 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT que le Compte Administratif 2024 du budget principal tenu par l'Ordonnateur présente des résultats identiques au Compte de Gestion 2024 tenu par le Comptable des Finances Publiques ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le compte de gestion 2024 présenté par le Comptable des Finances Publiques ;

ARTICLE 2 : approuve le compte administratif 2024 présenté par l'Ordonnateur, suivant les résultats reportés ci-dessous :

Résultat 2024	Fonctionnement	Investissement	Total
Recettes de l'exercice	13 005 899 069,74	3 366 517 783,22	16 372 416 852,96
Dépenses de l'exercice	12 139 684 903,51	3 728 762 088,91	15 868 446 992,42
Résultat de l'exercice	866 214 166,23	- 362 244 305,69	503 969 860,54
Reprise n-1	397 275 947,30	- 697 468 481,84	- 300 192 534,54
Reste-à-réaliser		- 3 889 798,10	- 3 889 798,10
Résultat cumulé	1 263 490 113,53	- 1 063 602 585,63	199 887 527,90

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-044

COMPTES ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2024 - AFFECTATION DU RÉSULTAT 2024

AFFECTATION DU RÉSULTAT 2024

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération n°2017/433 approuvant le cadre budgétaire et comptable M57 ;
- VU** la délibération n°20211011-231 du Conseil d'Île-de-France Mobilités approuvant le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération n°20231207-219 du 7 décembre 2023 relative au vote du budget primitif 2024 ;
- VU** la délibération n°20240618-092 du 18 juin 2024 relative au vote de la décision modificative n°1 au budget 2024 ;
- VU** la délibération n°20241211-217 du 11 décembre 2024 relative au vote de la décision modificative n°2 au budget 2024 ;
- VU** la délibération n° 20250410-043 approuvant le compte administratif 2024 ;
- VU** l'état des dépenses engagées en 2024 et restant-à-réaliser en 2025 ;
- VU** le rapport n° 20250410-043 à 20250410-044 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT que le résultat cumulé de la section de fonctionnement du budget 2024 présente un excédent de 1 263 490 113,53 euros ;

CONSIDÉRANT que le résultat cumulé de la section d'investissement du budget 2024 présente un déficit de 1 059 712 787,53 euros ;

CONSIDÉRANT que des dépenses d'investissement engagées en 2024 sont reportées en 2025 pour 3 889 798,10 euros et constituent des reste-à-réaliser ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'affectation d'une partie du résultat 2024 de la section de fonctionnement en recettes d'investissement, à la nature 1068, pour 1 063 602 585,63 euros ;

ARTICLE 2 : approuve l'affectation d'une partie du résultat 2024 de la section de fonctionnement en recettes de fonctionnement, à la nature 002, pour 199 887 527,90 euros ;

ARTICLE 3 : dit que ces montants seront repris au budget 2025, à la plus proche décision modificative.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-045

AVENANT N°15 AU CONTRAT SNCF 2020-2025

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- VU** le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions pour la période 2020-2023 signé le 14 décembre 2020 ;
- VU** l'avenant n°7, ayant prolongé le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions jusqu'en 2025, signé le 16 décembre 2022 ;
- VU** le rapport n° 20250410-045 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n° 15 au contrat 2020-2025 entre Île-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, et ses annexes modifiées ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer l'avenant et ses annexes modifiées approuvés à l'article 1 et annexés à la présente délibération.

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

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

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

Valérie PECRESSE

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20250410-15642-DE-1-1
Date de télétransmission : 14/04/25
Date de réception Préfecture : 14/04/25



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-046

AVENANT N°2 AU PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF AU TRAITEMENT SPÉCIFIQUE DU DÉPÔT DE BUS DE LAGNY (18-20 RUE DES PYRÉNÉES À PARIS 20E) DANS LE CADRE DU TRANSFERT DE BIENS ENTRE LE STIF ET LA RATP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports, modifiée par ordonnances ;
- VU** la loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP ;
- VU** le décret n° 2020-1007 du 6 août 2020 relatif à Île-de-France Mobilités ;
- VU** l'arrêté du 29 août 2011 portant approbation d'une liste de biens établie en application de l'article 9 du décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructures exercées par la Régie des transports parisiens (RATP) et aux transferts patrimoniaux entre l'Etat, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP ;
- VU** la délibération n°2011/0931 du 7 décembre 2011 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités portant approbation du protocole d'accord relatif au traitement spécifique du dépôt de bus de Lagny dans le cadre du transfert de biens entre le STIF et la RATP ;
- VU** la délibération n°2017/418 du 28 juin 2017 du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités portant approbation de l'avenant n°1 au protocole d'accord relatif au traitement spécifique du dépôt de bus de Lagny dans le cadre du transfert de biens entre le STIF et la RATP ;
- VU** le rapport n° 20250410-046 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°2 au Protocole d'accord relatif au traitement spécifique du dépôt de bus de Lagny (18-20 rue des Pyrénées à Paris 20^e) dans le cadre du transfert de biens entre le STIF et la RATP ;

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

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-047

AVENANT N°3 AU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC RELATIF À L'EXPLOITATION DES LIGNES 16 ET 17

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le contrat de service public entre Île-de-France Mobilités et Keolis Compagnie du Métro du Grand Paris entré en vigueur le 10 juillet 2023 ;
- VU** le rapport n° 20250410-047 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°3 au contrat d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, et ses annexes ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer l'avenant et ses annexes approuvés à l'article 1 et annexés à la présente délibération ;

ARTICLE 3 : donne délégation au directeur général pour négocier et signer la convention de mandat pour l'encaissement de certaines recettes dans les points de vente de Keolis Compagnie du Métro du Grand Paris, titulaire du contrat visé à l'article 1 de la présente délibération. La convention de mandat est conclue pour une durée temporaire et, en tout état de cause, prend fin au plus tard à l'échéance de ce même contrat.

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-048

AVENANTS DES CONTRATS BUS OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE AVENANTS DSP OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le rapport n° 20250410-048 à 20250410-052 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve les avenants aux contrats de délégation de service public et de marchés publics annexés à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer lesdits avenants avec les entreprises privées titulaires d'un contrat de délégation de service public.

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

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

Valérie PECRESSE

Annexe délibération Conseil d'Administration du 10 avril 2025

Avenants DSP

DSP	Opérateur	Avenant
22	KEOLIS	8
25	TRANSDEV	6
26	RATP Cap	6
37	RATP Cap	7



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-049

AVENANTS DES CONTRATS BUS OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE AVENANTS MP1 OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la délibération n° 20210211-011 du 11 février 2021 autorisant la signature du marché n°2020-047 ;
- VU** la délibération n°20230628-106 du 28 juin 2023 entérinant pour l'ensemble des contrats de services publics de transports interurbains de voyageurs le transfert des activités dont celles de perception des recettes et de gestion des contrats d'abonnement au sein de la filiale d'Île-de-France Mobilités, COMUTITRES SAS, à partir du 1^{er} juin 2023 ;
- VU** l'avenant n°1 du 26 août 2021 ;
- VU** l'avenant n°2 du 11 octobre 2021 ;
- VU** l'avenant n°3 du 28 octobre 2021 ;
- VU** l'avenant n°4 du 29 août 2023 ;
- VU** l'avenant n°5 du 17 janvier 2024 ;
- VU** l'avenant n°6 en cours de notification ;
- VU** le rapport n° 20250410-048 à 20250410-052 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer l'avenant 7 au marché n°2020-047 relatif au transport interurbain et scolaire sur le périmètre du Vexin attribué à la société TRANSDEV VEXIN (anciennement TRANSDEV SA) ;

ARTICLE 2 : précise que l'avenant 7 a pour objet de :

- Revaloriser la masse salariale de conduite ;
- Participer à l'effort de formation au permis D de conducteurs.

Ces prestations devenues nécessaires représentent une augmentation du montant de la partie forfaitaire de l'accord-cadre de 1 287 750 € HT soit une hausse de 3,99% du montant forfaitaire initial de l'accord-cadre tous avenants ;

ARTICLE 3 : précise que le nouveau montant de la partie forfaitaire du marché s'élève à 64 353 470,20 € HT et que la partie à bons de commande reste inchangée.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-050

AVENANTS DES CONTRATS BUS OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE AVENANTS MP14 OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la délibération n° 20230306-034 du 6 mars 2023 autorisant la signature du marché n°2022-037 ;
- VU** la délibération n°20230628-106 du 28 juin 2023 entérinant pour l'ensemble des contrats de services publics de transports interurbains de voyageurs le transfert des activités dont celles de perception des recettes et de gestion des contrats d'abonnement au sein de la filiale d'Île-de-France Mobilités, COMUTITRES SAS, à partir du 1^{er} juin 2023 ;
- VU** l'avenant n°1 au marché notifié le 22 aout 2023 ;
- VU** l'avenant n°2 au marché notifié le 24 octobre 2023 ;
- VU** l'avenant n°3 au marché notifié le 16 mai 2024 ;
- VU** l'avenant n°4 au marché notifié le 17 juillet 2024 ;
- VU** l'avenant n°5 au marché en cours de notification ;
- VU** le rapport n° 20250410-048 à 20250410-052 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer l'avenant 6 au marché n°2023-037 relatif au transport interurbain et scolaire sur le périmètre du Plateau Briard à la société Francilitté Grand Provinois ;

ARTICLE 2 : précise que l'avenant 6 a pour objet de :

- Revaloriser la masse salariale de conduite ;
- Participer à l'effort de formation au permis D de conducteurs.

Ces prestations devenues nécessaires représentent une augmentation du montant de la partie forfaitaire de l'accord-cadre de 1 069 360 € HT soit une hausse de 2,58% du montant forfaitaire initial de l'accord-cadre tous avenants ;

ARTICLE 3 : précise que le nouveau montant de la partie forfaitaire du marché s'élève à 67 794 847,01 € HT et que la partie à bons de commande reste inchangée.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-051

AVENANTS DES CONTRATS BUS OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE AVENANTS MP24 E OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ; **VU** le code de la commande publique ;
- VU** la délibération n° 20220217-055 du 17 février 2022 autorisant la signature du lot 1 marché 2021-025 ;
- VU** l'avenant n°1 au lot 1 du marché notifié le 28 août 2022 ;
- VU** la délibération n°20230628-106 du 28 juin 2023 entérinant pour l'ensemble des contrats de services publics de transports interurbains de voyageurs le transfert des activités dont celles de perception des recettes et de gestion des contrats d'abonnement au sein de la filiale d'Île-de-France Mobilités, COMUTITRES SAS, à partir du 1er juin 2023 ;
- VU** l'avenant n°2 au lot 1 du marché notifié le 18 janvier 2024 ;
- VU** l'avenant n°3 au lot 1 du marché notifié le 22 avril 2024 ;
- VU** l'avenant n°4 au lot 1 du marché en cours de notification ;
- VU** le rapport n° 20250410-048 à 20250410-052 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer l'avenant 5 au marché 2021-025 Lot 1 relatif au transport interurbain et scolaire sur le périmètre du Sud Essonne à la société Keolis Val d'Essonne deux vallées ;

ARTICLE 2 : précise que l'avenant 5 a pour objet de :

- Revaloriser la masse salariale de conduite ;
- Participer à l'effort de formation au permis D de conducteurs ;
- Permettre la location et l'équipement de véhicules 9 places nécessaire à l'exploitation du service de TAD.

Ces prestations devenues nécessaires représentent une augmentation du montant de la partie forfaitaire de l'accord-cadre de 1 022 786,53 € HT soit une hausse de 3,99% du montant forfaitaire initial de l'accord-cadre tous avenants.

ARTICLE 3 : précise que le nouveau montant de la partie forfaitaire du marché s'élève à 38 027 959,57 € HT et que la partie à bons de commande reste inchangée.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-052

AVENANTS DES CONTRATS BUS OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE AVENANTS MP 24 O OFFRE GRANDE ET PETITE COURONNE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la délibération n° 20220217-055 du 17 février 2022 autorisant la signature du lot 2 marché 2021-025 ;
- VU** l'avenant n°1 au lot 1 du marché notifié le 27 septembre 2022 ;
- VU** l'avenant n°2 au lot 2 du marché notifié le 10 mai 2023 ;
- VU** la délibération n°20230628-106 du 28 juin 2023 entérinant pour l'ensemble des contrats de services publics de transports interurbains de voyageurs le transfert des activités dont celles de perception des recettes et de gestion des contrats d'abonnement au sein de la filiale d'Île-de-France Mobilités, COMUTITRES SAS, à partir du 1er juin 2023 ;
- VU** l'avenant n°3 au lot 2 du marché notifié le 30 août 2023 ;
- VU** l'avenant n°4 au lot 2 du marché notifié le 28 mars 2024 ;
- VU** l'avenant n°5 au lot 2 du marché notifié le 10 octobre 2024 ;
- VU** l'avenant n°6 au lot 2 du marché en cours de notification ;
- VU** le rapport n° 20250410-048 à 20250410-052 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer l'avenant 7 au marché 2021-025 Lot 2 relatif au transport interurbain et scolaire sur le périmètre du Sud Essonne à la société Francilitté Ouest Essonne ;

ARTICLE 2 : précise que l'avenant 7 a pour objet de :

- Revaloriser la masse salariale de conduite ;
- Participer à l'effort de formation au permis D de conducteurs ;
- Modifier la prise en compte des loyers du COB d'Etampes suite à la prise à bail de ce COB par Île-de-France Mobilités au 1^{er} novembre 2024.

Ces prestations devenues nécessaires représentent une augmentation du montant de la partie forfaitaire de l'accord-cadre de 708 112,56 € HT soit une hausse de 6,14% du montant forfaitaire initial de l'accord-cadre tous avenants.

ARTICLE 3 : précise que le nouveau montant de la partie forfaitaire du marché s'élève à 55 349 018,04 € HT et que la partie à bons de commande reste inchangée.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-053

CONCESSION POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE TERRITOIRE DU VEXIN - DSP N° 1

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°20231207-233 du Conseil d'administration du 7 décembre 2023 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le Vexin ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public du 27 février 2024 et du 24 septembre 2024 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20250410-053 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le choix de l'entreprise TRANSDEV en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le Vexin - DSP n° 1 ;

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

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

ARTICLE 4 : autorise le directeur général à indemniser les candidats perdants dans les termes fixés à l'article 5.6 du Règlement de la consultation, à hauteur de 100 000 euros chacun.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-054

CONCESSION POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE SECTEUR MASSY-JUVISY - DSP N°36

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP ;
- VU** la délibération n°20220217-017 du Conseil d'administration du 17 février 2022 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur de Massy / Juvisy ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 15 septembre 2022 et du 23 mai 2023 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20250410-054 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le choix de l'entreprise RATP CAP ÎLE-DE-FRANCE en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Massy - Juvisy – DSP n°36 ;

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

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-055

CONCESSION POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE SECTEUR CROIX DU SUD - DSP N°40

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP ;
- VU** la délibération n°2022/0217-018 du Conseil d'administration du 17 février 2022 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 16 février 2023 et du 24 octobre 2023 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20250410-055 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le choix de l'entreprise ATM SPA en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud – DSP n°40 ;

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

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-056

CONCESSION POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LE SECTEUR DE L'OURCQ - DSP N°44

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la loi n°2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP ;
- VU** la délibération n°20220217-020 du Conseil d'administration du 17 février 2022 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur de l'Ourcq ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 15 septembre 2022 et du 21 septembre 2023 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20250410-056 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le choix de l'entreprise TRANSDEV SA en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur de l'Ourcq – DSP n°44 ;

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

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-057

APPROBATION DE CONVENTIONS PARTENARIALES

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n° 20240618-98 en date du 18 juin 2024 approuvant la convention partenariale relative au fonctionnement quotidien du réseau de bus et fixant la participation financière conclue entre Île-de-France Mobilités, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, la commune de Stains et les Aéroports de Paris.
- VU** le rapport n° 20250410-057 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve l'avenant à la convention partenariale suivante :

<i>Nom des Collectivités / entreprises</i>	<i>Conventions partenariales (CP) / Avenant à une CP</i>
<i>Agglomération de Roissy Pays de France Ville de Stains Aéroports de Paris</i>	<i>Avenant n°1</i>

ARTICLE 2 : Autorise le Directeur général à signer ledit avenant passé avec les collectivités locales et entreprise.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-058

DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VAL BRIARD

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 sur les dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2011/0497 du 1^{er} juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** le rapport n° 20250410-058 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de délégation de compétence, en matière de desserte locale, de type transport à la demande, conclue entre Île-de-France Mobilités et la Communauté de communes du Val Briard ;

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

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-059

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS AUTOBUS ET AUTOCARS CONVENTION DE LOCATION D'AUTOBUS ET D'AUTOCARS AVEC LA CATP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** les délibérations du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 n° 2017/347, 348, 350, 351 à 363, 525 et 537 relatives à la mise en œuvre du « Grand Paris des bus » ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 n°217/349 relative à la convention de partenariat avec la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) dans l'univers « matériels roulants bus » portant adhésion du Syndicat des Transports d'Île-de-France ;
- VU** la convention de partenariat avec la CATP dans l'univers « matériels roulants bus » portant adhésion du Syndicat des Transports d'Île-de-France, en date du 24 janvier 2017 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/664 du 9 décembre 2020 prolongeant l'adhésion à la CATP ;
- VU** le rapport n° 20250410-059 à 20250410-060 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve la location de véhicules auprès de la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) ;

ARTICLE 2 : Approuve la convention d'activité d'achats centralisée N°2501 pour la location de véhicules de transport public et de matériel accessoire afférente à conclure entre la CATP et Île-de-France Mobilités ;

ARTICLE 3 : Autorise le Directeur général à signer ladite convention annexée à la présente délibération ;

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-060

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS AUTOBUS ET AUTOCARS AVENANT N°2 AU PROTOCOLE DE GOUVERNANCE MATÉRIELS ROULANTS ENTRE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES ET LA RATP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France ;
- VU** le décret n° 2011-320 du 23 mars 2011 relatif aux missions de gestionnaire d'infrastructure exercées par la RATP et aux transferts patrimoniaux entre l'État, le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la RATP et notamment ses articles 9, 12, 16 et 17 ;
- VU** le Protocole de gouvernance des matériels roulants entre Île-de-France Mobilités et la RATP, en date du 30 mai 2018 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n° 20210414-098 du 14 avril 2021 validant l'avenant N°1 dudit Protocole ;
- VU** le rapport n° 20250410-059 à 20250410-060 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT la nécessité de préciser les relations entre Île-de-France Mobilités et la RATP dans le cadre de la mise à disposition de nouveaux matériels roulants directement acquis par Île-de-France Mobilités ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve l'avenant 2 au Protocole de gouvernance Matériels Roulants, entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-061

TRANSPORTS SCOLAIRES ET ADAPTÉS APPROBATION DES MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT RÉGIONAL RELATIF AU TRANSPORT SCOLAIRE DES ÉLÈVES, ÉTUDIANTS ET APPRENTIS FRANCILIENS EN SITUATION DE HANDICAP

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** La délibération 20250214-017 du 14 février 2025 adoptant le règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap ;
- VU** le rapport n° 20250410-061 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT la nécessité de faire évoluer le règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve les modifications au règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap, annexées à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : le règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap modifié par la présente délibération, entre en vigueur à compter de la rentrée scolaire 2025-2026 ;

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

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



Valérie PECRESSE

Modification au règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap

Préambule :

Le règlement régional fixe les règles et principes communs qui s'appliquent dans la région Île-de-France en matière d'organisation et de financement des transports adaptés des élèves, étudiants, apprentis franciliens en situation de handicap.

Le présent règlement régional a pour objet de définir :

- Les ayants droit au transport adapté et les trajets éligibles,
- Le rôle des différents acteurs : familles, Maisons Départementales des Personnes Handicapées (MDPH), Éducation Nationale, autorité organisatrice,
- Les modalités d'organisation du transport adapté et les conditions financières.

Article 1 : Objet

Afin de mettre le règlement régional en conformité avec la jurisprudence, il est proposé de préciser au paragraphe a) de l'article 4.2.1 la notion de trajet ouvrant droit à remboursement dans le cadre d'une utilisation d'un véhicule personnel. Par ailleurs, il est proposé de préciser au paragraphe b) du même article que le remboursement des frais engagés ne concernent que les kilomètres effectués, à l'exclusion de tout autre frais.

Article 2 : Modification du règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap

L'article 4.2.1 « *Remboursement des frais kilométriques en cas d'utilisation d'un véhicule personnel* » suivant :

« a) Principe du remboursement des frais kilométriques

Les transports effectués avec un véhicule appartenant aux ayants droit ou à leur famille sont remboursés sur la base d'un tarif kilométrique fixé par délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

*Le nombre de kilomètres pris en compte **correspond au trajet le plus direct** entre le lieu d'habitation et l'établissement ou assimilé. Il est vérifié par l'autorité organisatrice sur la base de son logiciel de transport scolaire ou, le cas échéant, à l'aide de sites Internet de calcul d'itinéraires.*

b) Remboursement des frais engagés

Le remboursement est effectué sur la base du total des distances des trajets éligibles. Sur demande, cette distance peut être doublée pour tenir compte des trajets « à vide » vers ou au départ du lieu d'habitation. Seuls les frais kilométriques correspondant aux trajets effectivement effectués sont remboursés, quel que soit le nombre d'ayants droit transportés. »

Est intégralement remplacé par :

« a) Principe du remboursement des frais kilométriques

Les transports effectués avec un véhicule appartenant aux ayants droit ou à leur famille sont remboursés sur la base d'un tarif kilométrique fixé par délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

*Le nombre de kilomètres pris en compte pour le remboursement correspond **au trajet le plus court en nombre de kilomètres** entre le lieu d'habitation et l'établissement ou assimilé. Il est vérifié par l'autorité organisatrice sur la base de son logiciel de transport scolaire ou, le cas échéant, à l'aide de sites Internet de calcul d'itinéraires.*

b) Remboursement des frais engagés

Le remboursement est effectué sur la base du total des distances des trajets éligibles, distance calculée selon les modalités précisées au paragraphe a) du présent article. Sur demande, cette distance peut être doublée pour tenir compte des trajets « à vide » vers ou au départ du lieu d'habitation. Seuls les frais kilométriques correspondant aux trajets effectués sont remboursés, quel que soit le nombre d'ayants droit transportés. Aucun autre frais n'ouvre droit à remboursement »

Article 3 : Stipulations non modifiées

Tous les paragraphes, articles et annexes du règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap non modifiés non contraires aux modifications ci-avant, sont inchangés et restent applicables.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-062

PERFORMANCE D'EXPLOITATION CONVENTION DE FINANCEMENT AVEC LE SYNDICAT MIXTE DE LA GOËLE POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA GARE ROUTIÈRE SCOLAIRE DE MOUSSY-LE-NEUF (77)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. 1111-9 2° et L.1111-10 III ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20250214-015 du 14 février 2025 approuvant la convention de financement avec la commune de Moussy-le-Neuf ;
- VU** le rapport n° 20250410-062 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT la nécessité de réalisation d'une gare routière scolaire pour assurer la desserte du futur collège Jeanne Bornadel-Béguin en transport en commun sur la commune de Moussy-Le-Neuf ;

CONSIDÉRANT que la délibération n°20250214-015 précitée prévoit l'attribution d'une participation financière pour l'aménagement d'une gare routière scolaire destinée au futur collège Jeanne Bornadel-Béguin, à la commune de Moussy-le-Neuf ;

CONSIDÉRANT que le maître d'ouvrage de l'opération est désormais le Syndicat Mixte de la Goële, il convient de lui attribuer la subvention,

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : annule la délibération du Conseil d'administration n°20250214-015 du 14 février 2025 approuvant la convention de financement avec la commune de Moussy-le-Neuf ;

ARTICLE 2 : attribue une subvention de 2 047 095,90€ courants HT au bénéfice du Syndicat Mixte de la Goële pour l'aménagement d'une gare routière scolaire au droit du futur collège Jeanne Bornadel-Béguin (800 collégiens à terme) qui ouvrira en septembre 2025 ;

ARTICLE 3 : approuve la convention de financement relative à l'octroi de la subvention prévue à l'article 2, annexée à la présente délibération et autorise le directeur général à la signer ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-063

AVENANT N°2 À LA CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS ET LA RATP POUR LA CRÉATION DE LOCAUX CONDUCTEURS

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration n°20211011-231 du 11 octobre 2021, adoptant son règlement budgétaire et financier ;
- VU** le contrat d'exploitation conclu entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour la période 2021-2024 ;
- VU** la convention de financement pour la création de locaux d'exploitation notifiée le 18 avril 2023 par Île-de-France Mobilités à la RATP ;
- VU** l'avenant 1 à la convention de financement pour la création de locaux d'exploitation notifiée le 28 juin 2024 par Île-de-France Mobilités à la RATP ;
- VU** le rapport n° 20250410-063 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve l'avenant 2 à la convention de financement pour la création de locaux d'exploitation à conclure avec la RATP annexé à la présente délibération ;

ARTICLE 2 : Précise que le montant maximal et non révisable de la subvention allouée est de 907 000 € (neuf cent sept mille euros) ;

ARTICLE 3 : Autorise le Directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 1 ;

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-064

CONTRAT DE PRESTATION DE SÛRETÉ FERROVIAIRE EN 2025

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.2251-1, L.2251-1-1, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66, R.2251-54 à R.2251-57 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le rapport n° 20250410-064 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 2 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve le contrat entre Île-de-France Mobilités et la société nationale des chemins de fers (SNCF) de prestation de sûreté pour les lots ferroviaires 1 (T4, T11 et T14) et 2 (T12 et T13) pour l'année 2025 ;

ARTICLE 2 : Autorise le Directeur général à signer le contrat approuvé à l'article 1 et annexé à la présente délibération ;

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-065

AMÉNAGEMENT DU PÔLE DU GRAND PARIS EXPRESS DE VILLEJUIF - GUSTAVE ROUSSY

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1111-9 2° et L.1111-10 III ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier ;
- VU** le rapport n° 20250410-065 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 2 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la SADEV 94 fixant le montant de la subvention versée par Île-de-France Mobilités à la SADEV 94 à hauteur de 5 360 618 € HT (cinq millions trois cent soixante mille six cent dix-huit euros hors taxe) pour l'aménagement des espaces publics et des équipements d'intermodalité du pôle de Villejuif – Gustave Roussy ;

ARTICLE 2 : demande au maître d'ouvrage SADEV94 de s'engager à mettre en place dès l'été 2025 un alternat pour permettre la circulation des bus sur la voie des Sables et à mettre à disposition les aménagements définitifs de voirie permettant le passage des lignes 162 et 380 à proximité du métro au plus tard pour fin 2025 ;

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

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-066

AMÉNAGEMENT DU PÔLE DU GRAND PARIS EXPRESS DE THIAIS-ORLY (LIGNE 14)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1111-9 2° et L.1111-10 III ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier ;
- VU** le rapport n° 20250410-066 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 2 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA) fixant le montant de la subvention versée par Île-de-France Mobilités à l'EPA ORSA à hauteur de 2 027 025 € HT (deux millions vingt-sept mille vingt-cinq euros hors taxe) pour l'aménagement des espaces publics du pôle de Thiais-Orly ;

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

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-067

AMÉNAGEMENT DU PÔLE DU GRAND PARIS EXPRESS DU PARC DU BLANC-MESNIL

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1111-9 2° et L.1111-10 III ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier ;
- VU** le rapport n° 20250410-067 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 2 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et l'EPT Paris Terres d'Envol (EPT PTDE) fixant le montant de la subvention versée par Île-de-France Mobilités à l'EPT PTDE à hauteur de 3 420 976 € HT (trois millions quatre cent vingt mille neuf cent soixante-seize euros hors taxe) pour l'aménagement des espaces modes actifs et des équipements d'intermodalité sur la RD41 en desserte du pôle du Parc du Blanc-Mesnil ;

ARTICLE 2 : Approuve la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et l'EPT Paris Terres d'Envol (EPT PTDE) fixant le montant de la subvention versée par Île-de-France Mobilités à l'EPT PTDE à hauteur de 2 104 524 € HT (deux millions cent quatre mille cinq cent vingt-quatre euros hors taxe) pour l'aménagement du parvis élargi et de la zone dépose-minute du pôle du Parc du Blanc-Mesnil ;

ARTICLE 3 : Autorise le Directeur général à signer les conventions approuvées à l'article 1 et à l'article 2 et annexées à la présente délibération ;

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-068

AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS RÉALISÉS AUX ABORDS DE LA GARE DE MASSY OPÉRA

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.1111-9 2° et L.1111-10 III ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°202111011-231 du 11 octobre 2021 adoptant le règlement budgétaire et financier ;
- VU** le rapport n° 20250410-068 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 2 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Approuve la convention de financement entre Île-de-France Mobilités et la Communauté d'agglomération de Paris-Saclay fixant le montant de la subvention versée par Île-de-France Mobilités à la Communauté d'agglomération de Paris-Saclay à hauteur de **2 205 470,42 € HT** (deux millions deux cent cinq mille quatre cent soixante-dix euros quarante-deux centimes hors taxe) pour l'aménagement des espaces publics réalisés aux abords de la gare de Massy Opéra ;

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

ARTICLE 3 : Autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération ;

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-069

REQUALIFICATION DU BÂTIMENT VOYAGEURS DE LA GARE DE VERSAILLES CHÂTEAU RIVE GAUCHE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 202111011-231 du 11 octobre 2021 approuvant le Règlement budgétaire et financier modifié ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2020/643 du 9 décembre 2020 approuvant le protocole de gouvernance des investissements en gares liant Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions ainsi que les conventions types associées à ce protocole ;
- VU** le rapport n° 20250410-069 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 2 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement pour la requalification du bâtiment voyageurs de la gare de Versailles Château Rive Gauche portée par l'ID 172 du Plan Pluriannuel d'investissement Gares 2020-2025, attribuant une subvention d'un montant de 2 564 400 € courants HT (deux millions cinq cent soixante-quatre mille quatre cents euros courant hors taxe) à SNCF Gares & Connexions, correspondant à 75 % du montant total ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-070

RÉGULARISATION DE SUBVENTIONS

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, approuvé par délibération n° 20211011-231 du 11 octobre 2021 ;
- VU** la convention C4002 « Adaptation des flux en gare d'Evry Bras de Fer » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 16 octobre 2017 ;

Après en avoir délibéré,

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

- Convention C4002 passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares et Connexions le 16/10/2017 : prorogation du délai de réalisation des travaux et demande de solde au 28/07/2027,

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

- VU** le rapport n° 20250410-070 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-071

CONVENTION DE FINANCEMENT POUR L'ACQUISITION DE 96 RAMES RER NG À DESTINATION DU RER D EN 3ÈME TRANCHE OPTIONNELLE.

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20211011-231 du 11 octobre 2021, portant approbation du règlement budgétaire et financier ;
- VU** les délibérations n°2016-109 du 30/03/2016 et n°2016-253 en date du 13/07/2016 par lesquelles le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/010 du 11 janvier 2017 portant approbation de la Convention de financement pour l'acquisition de 71 rames RER NG pour les lignes E et D du réseau Transilien ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/626 du 3 octobre 2017 portant approbation de l'avenant n°1 à la Convention de financement pour l'acquisition de 71 rames RER NG pour les lignes E et D du réseau Transilien ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n°20230628-125 du 28 juin 2023 portant approbation de l'avenant n°2 à la Convention de financement pour l'acquisition de 71 rames RER NG pour les lignes E et D du réseau Transilien ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n°20230306-028 du 6 mars 2023 portant approbation de la Convention de financement pour l'acquisition de 60 rames RER NG pour les lignes E et D du réseau Transilien ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités n°20240403-073 du 3 avril 2024 portant approbation de la Convention de financement pour l'acquisition de 35 rames RER NG pour la ligne E du réseau Transilien ;
- VU** la convention de financement du système d'exploitation et de signalisation NExTEO sur EOLE – Acquisition et déploiement de sa partie « bord » pour mise en service entre le Stif et SNCF Mobilités, validée en Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 janvier 2017 ;
- VU** le rapport n° 20250410-071 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : Attribue à SNCF Voyageurs une subvention d'un montant de 1 904 260 000 € HT (un milliard neuf cent quatre millions deux cent soixante mille euros hors taxe) aux conditions économiques d'avril 2025, soit un montant prévisionnel de 2 099 810 000 € HT (deux milliards quatre-vingt-dix-neuf millions huit cent dix mille euros hors taxe) en euros courants, pour le financement, à hauteur de 100 %, de l'acquisition de 96 rames longues RER NG pour la ligne D du réseau Transilien ;

ARTICLE 2 : Approuve la « Convention de financement entre Île-de-France Mobilités et SNCF Voyageurs – Acquisition de 96 rames RER NG en troisième tranche optionnelle pour la ligne D du Réseau Transilien » annexée à la présente délibération ;

ARTICLE 3 : Demande à SNCF Voyageurs et Alstom d'entreprendre la livraison des rames commandées par Île-de-France Mobilités dans le respect des calendriers et selon les niveaux de fiabilité requis, et d'assurer auprès d'Île-de-France Mobilités un reporting régulier de l'état d'avancement du projet ;

ARTICLE 4 : Autorise le Directeur général à signer la convention approuvée à l'article 2 et annexée à la présente délibération ;

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-072

SCHÉMA DIRECTEUR DU MATÉRIEL ROULANT ET DU RER B - ADAPTATION DES ESTACADES DU RER B AU MI20 - SURCOÛTS DU VÉRIN EN FOSSE DE MASSY (VEF)

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le dossier de schéma directeur du RER B au sud approuvé par décision du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2016/253 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 13 juillet 2016 approuvant les grandes orientations du Schéma directeur du matériel roulant ;
- VU** la délibération n° 2017/141 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 22 mars 2017 validant l'expression fonctionnelle des besoins relative à l'acquisition du nouveau matériel MING pour la ligne B ;
- VU** la délibération n°2017/143 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 22 mars 2017 relative à l'approbation de l'avant-projet de l'opération RER B de création d'un atelier de maintenance du RER B à Mitry, et du schéma de principe de l'opération RER B de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau ;
- VU** la délibération n°2018/282 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 juillet 2018 relative à l'approbation de l'avant-projet et de la convention de financement relative aux études et travaux de création d'un poste de redressement atelier ;
- VU** la délibération n° 2018/540 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 validant les études préliminaires pour l'adaptation des infrastructures RATP et SNCF du RER B pour le déploiement du MING ;
- VU** la délibération n°2018/555 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 relative à l'approbation de l'avant-projet et de la convention de financement pour la réalisation des études de Projet, DCE et premiers travaux pour la création d'un vérin en fosse au défilé sur le site de Massy-Palaiseau du RER B ;
- VU** la délibération n° 2019/222 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 2 juillet 2019 approuvant l'avant-projet de la première phase d'adaptation des

- infrastructures du périmètre RATP du RER B pour le déploiement du MING et la convention de financement de la poursuite des travaux ;
- VU** la délibération n°2019/346 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 octobre 2019 approuvant la convention de financement de fin des travaux pour la création d'un vérin en fosse au défilé sur le site de Massy-Palaiseau du RER B ;
- VU** la délibération n° 2019/495 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019 approuvant la convention de financement pour la réalisation des études de projet pour l'adaptation des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MING ;
- VU** la délibération n° 2020/227 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020 approuvant la convention de financement n°3 relative à la poursuite des études projet (PRO) et travaux de l'adaptation des infrastructures RATP et la convention de financement relative aux études projet (PRO) de la partie hors quai et aux premiers travaux (REA) pour l'adaptation des infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MING ;
- VU** la délibération n° 2020/495 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 approuvant l'avant-projet (AVP) des adaptations d'infrastructures RATP du RER B pour l'accueil des MING
- VU** la délibération n° 20211011-273 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant la convention de financement n°5 relative à la poursuite des études Projet et travaux de l'adaptation des infrastructures Systèmes Serviciels « TDSE » (transmission de données Sol embarqué) RATP au futur matériel roulant MING (21FER021) ;
- VU** la délibération n° 20211209-349 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2021 approuvant la convention de financement n°4, relative à la poursuite des travaux concernant les adaptations d'infrastructures SNCF du RER B pour le déploiement du MI20 (21FER23) ;
- VU** la délibération n°20220525-092 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement n°6 relative à la poursuite des études projet et travaux de l'adaptation des infrastructures RATP (22FER004) ;
- VU** la délibération n° 20221010-189 conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 octobre 2022 approuvant la convention de financement n°5 relative à la poursuite des études et travaux de l'adaptation des infrastructures SNCF pour le MI20 (22FER014) ;
- VU** la délibération n°20231012-193 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 octobre 2023 approuvant la convention de financement n°6 relative à la poursuite des études et travaux d'adaptations des infrastructures de SNCF Réseau pour l'arrivée des nouveaux matériels roulants MI20 du RER B (23FER013) ;
- VU** le rapport n° 20250410-072 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avant-projet RATP relatif à l'adaptation des estacades du RER B pour l'arrivée du MI20, pour une estimation du coût objectif de 5,293 M€ CE 09/2024 ;

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

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé par l'article 2.

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-073

SCHÉMA DIRECTEUR DU MATÉRIEL ROULANT - ADAPTATION DE LA LIGNE P - BRANCHE CHÂTEAU- THIERRY AU FUTUR MATÉRIEL ROULANT - ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n° 2019/223 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 10 juin 2020 approuvant l'avenant à la convention de financement d'adaptation des infrastructures des lignes C du RER, P et U pour un futur Z2N NG ;
- VU** la délibération n°20220525-094 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 25 mai 2022 approuvant la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (22FER005) ;
- VU** la délibération n°20221010-192 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 10 octobre 2022 approuvant l'avenant n°1 à la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – études préliminaires (22FER017) ;
- VU** la délibération n°20230628-126 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 28 juin 2023 approuvant la convention de financement n°2 relative aux études d'adaptation des infrastructures SNCF Réseau pour le déploiement du Z2N NG sur les lignes C, U et P – poursuite des études préliminaires (23FER006) ;
- VU** la délibération n° 20241112-184 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 novembre 2024 approuvant la convention de financement relative aux études d'adaptation des infrastructures pour le déploiement du RER NG / Z2N NG sur la ligne P (AVP) (24FER017) ;
- VU** le rapport n° 20250410-073 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve les études préliminaires d'adaptation des infrastructures de la branche Paris Château-Thierry de la ligne P au nouveau matériel roulant réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ;

ARTICLE 2 : demande à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions de poursuivre les efforts de réduction des coûts du programme d'adaptation des infrastructures de la ligne P au futur matériel roulant, en particulier sur les travaux d'adaptation des voies de service et sur la mise au gabarit des tunnels ;

ARTICLE 3 : demande à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, en lien avec l'exploitant SNCF Voyageurs et Île-de-France Mobilités, de limiter les impacts de ces travaux sur l'exploitation de l'axe Est.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-074

CRÉATION D'UN ATELIER DE MAINTENANCE DES TRAINS MF19 ET DE SON TUNNEL D'ACCÈS À LA COURNEUVE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2016/254 portant sur la mise à jour du schéma directeur matériel roulant métro ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2019/138 portant sur la mise à jour du schéma directeur matériel roulant métro ;
- VU** le rapport n° 20250410-074 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'études préliminaires, présenté par la RATP et expertisé par Île-de-France Mobilités, pour un coût objectif global de 291,6M€ (CE 08/23) ;

ARTICLE 2 : approuve le lancement des études d'avant-projet, pour un coût de 5,73M€ (CE 08/23) ;

ARTICLE 3 : demande à la RATP de tout faire pour optimiser les couts, les plannings et les impacts sur l'exploitation de la ligne 7 dans la mise en œuvre du projet de création de l'atelier de la Courneuve.

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

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

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

Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-075

ADAPTATION DES INSTALLATIONS FIXES DE TRACTION ÉLECTRIQUE DU TECHNICENTRE DE MONTROUGE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération n° 20211011-231 en date du 11/10/2021 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé son règlement budgétaire et financier modifié ;
- VU** le décret n° 2019-1589 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Voyageurs ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n° 2016/253 du 13 juillet 2016 approuvant les orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/643 du 9 décembre 2020 approuvant le protocole de gouvernance des investissements liant Île-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares et Connexions ;
- VU** la délibération n°2021/346 du 9 décembre 2021 par laquelle le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a approuvé l'AVP administratif relatif aux travaux d'adaptation des sites de maintenance et de remisage des lignes N et U, et la Convention de financement associée ;
- VU** le rapport n° 20250410-075 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avant-projet (AVP) administratif modificatif n°2 relatif aux travaux d'adaptation des sites de maintenance et de remisage des lignes N & U, pour un coût d'objectif final fixé à 149,3 M€ constants (CE 12/2020) ;

ARTICLE 2 : approuve l'avenant n°2 à la convention de financement associée entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Voyageurs « Lignes N&U – Avenant n°2 CFi AIF – PRO/REA » pour un montant de 50,4 M€ constants (CE 12/2020) soit 57,4 M€ courants ;

ARTICLE 3 : demande à SNCF Voyageurs de mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires à la réalisation des travaux dans des délais compatibles avec la livraison et/ou l'exploitation de l'ensemble des rames de type Régio-2N des Lignes N & U ;

ARTICLE 4 : demande à SNCF Voyageurs de poursuivre les travaux sur le reste des composantes du projet d'adaptation des ateliers et remisages des Lignes N & U et de poursuivre la recherche d'une optimisation des coûts du projet ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à signer la convention approuvée par l'article 2.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-076

PÔLE-GARE DE POISSY : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DU PÉRIMÈTRE INTERMODAL

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 50-11 du 23 juin 2011 relative à la convention particulière transports et le courrier du 21 décembre 2012 portant le relevé de conclusion du comité du pilotage du 6 novembre 2012 relatif à la revoyure de la convention particulière transports ;
- VU** la convention particulière transports signée le 26 septembre 2011 entre l'Etat et la Région Île-de-France, relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs de 2011 à 2013 ;
- VU** la revoyure de la convention particulière transports du 6 novembre 2012 ;
- VU** le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le plan de déplacement urbain d'Île-de-France approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 d'Île-de-France signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/015 du 11 janvier 2017, approuvant le DOCP et les modalités de la concertation du projet de pôle de Poissy ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/902 du 13 décembre 2017, approuvant le bilan de la concertation et désignant la communauté urbaine Grand-Paris Seine & Oise (GPS&O) comme pilote des études de schéma de principe ;
- VU** la délibération n°2020/504 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 approuvant le schéma de principe du pôle de Poissy ;
- VU** la délibération n°2024-038 du 26 septembre 2024 approuvant le volet « mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 ;
- VU** le rapport n° 20250410-076 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avant-projet du périmètre intermodal du pôle-gare de Poissy annexé à la présente délibération, pour un coût d'objectif de 48,22 M€ HT aux conditions économiques de juin 2024, intégrant les acquisitions foncières ;

ARTICLE 2 : désigne la communauté urbaine Grand-Paris Seine & Oise maître d'ouvrage des études PRO et des travaux sur le périmètre intermodal ;

ARTICLE 3 : demande au maître d'ouvrage d'approfondir au cours des études PRO : l'accès au nord-est de l'espace public du pôle en cohérence avec l'étude de programmation à venir du parc-relais PIR, l'amélioration des aménagements cyclables, le maintien ou non de l'agence commerciale bus sur le pôle, ainsi que les modalités d'ordonnement des travaux et de leurs impacts sur la circulation et les cheminements autour du pôle.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-077

**PÔLE DE ROSNY-BOIS-PERRIER
AVENANT N°1 À LA CONVENTION DE FINANCEMENT
RELATIVE AUX ÉTUDES SNCF PRO-DCE-ACT DU PROJET
DE RESTRUCTURATION DE LA GARE RER DE ROSNY-BOIS-
PERRIER**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2009-0577 du 8 décembre 2009 portant approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des Transports Publics en Île-de-France ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement urbain d'Île de France approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015, et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015/516 du 5 octobre 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 est - tronçon Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/419 du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/232 du 10 juin 2020 relative à l'avis sur l'avant-projet de Rosny-Bois-Perrier (interconnexion M11-M15) dans le cadre des interconnexions ferroviaires de la ligne 15 Est avec le réseau existant ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9

- décembre 2020 relative à l'avis sur le dossier d'enquête publique modificatif n°2 de la ligne 15 Est ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211011-283 du 11 octobre 2021, portant approbation de la convention de financement des études d'Avant-Projets (AVP) du projet de restructuration SNCF de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20221010-195 du 10 octobre 2022, portant approbation de l'avant-projet SNCF de restructuration de la gare de Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20230420-082 du 10 avril 2023, portant approbation de la convention de financement relative aux études SNCF PRO-DCE-ACT pour la restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20241112-192 du 12 novembre 2024, portant approbation de la convention de financement relative aux travaux de restructuration de la gare RER de Rosny-Bois-Perrier ;
- VU** le rapport n° 20250410-077 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve l'avenant n°1 (n°24D31356) à la convention de financement (n°22D23134) relative à la réalisation des études projet (PRO) et de la préparation des marchés travaux de restructuration de la gare SNCF de Rosny-Bois-Perrier pour permettre l'intégration de la Métropole du Grand Paris (MGP) en tant que financeur au titre du bloc local à hauteur de 226 267€ ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-078

**PÔLE GARE DE LYON
PROJET DE RÉORGANISATION DE LA SALLE D'ÉCHANGES
ET DE SES LIAISONS AVEC LA RUE DE BERCY
CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDES
PROJET ET TRAVAUX RATP ET SNCF**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'État par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacements urbains d'Île de France approuvé par le conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) approuvé par le conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets État Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n° 2016/205 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 1er juin 2016 portant approbation de la convention de financement relative aux études d'un schéma de développement de l'intermodalité du tripôle ;
- VU** la délibération n° 2017/426 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'objectifs et des caractéristiques principales (DOCP), relatif au schéma directeur de l'intermodalité du tripôle Gare de Lyon – Gare de Bercy - Gare d'Austerlitz ;
- VU** la délibération n° 2017/903 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 13 décembre 2017 portant approbation de la convention de financement des études préliminaires relatives à la concertation et aux schémas de principe ;
- VU** la délibération n° 2017/903 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 13 décembre 2017 portant approbation de la convention de financement de l'élaboration de l'avant-projet pour la réorganisation de la salle et de ses liaisons avec le niveau rue de Bercy ;
- VU** la délibération n° 2019/031 du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 13 février 2019 portant approbation du bilan de la concertation du Tripôle ;
- VU** la délibération n° 20220712-142 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 juillet 2022, portant approbation du schéma de principe du pôle-gare de Lyon ;

- VU** la délibération n° 20221010-193 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 octobre 2022 portant approbation de l'avant-projet sommaire du pôle-gare de Lyon et de la convention de financement pour l'avant-projet détaillé du réaménagement de la salle d'échanges et des liaisons avec la rue de Bercy ;
- VU** la délibération n° 20240618-127 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 18 juin 2024, portant approbation de l'avant-projet détaillé du pôle-gare de Lyon et à la convention de financement pour l'avant-projet définitif du projet « Intermodalité – Côté Seine » - périmètre SNCF ;
- VU** la délibération du conseil régional d'Île de France n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération n° 20250214-030 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 14 février 2025 portant approbation de l'avant-projet de synthèse du Pôle de Gare de Lyon pour un coût d'objectif de 80,049 M€ (CE 06/2024) ;
- VU** le rapport n° 20250410-078 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement relative aux phases PRO et REA pour la réorganisation de la salle d'échanges de la Gare de Lyon et de ses liaisons avec la rue de Bercy pour un montant de 76,43 M€ (CE 06/2024), soit 88,61 M€ courants conventionnels, et réparti comme suit : 17,85M€ Etat, 41,65 M€ Région, 5,81M€ SNCF et 23,29M€ RATP ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-079

LIGNE 15 EST - TRONÇON DRANCY-BOBIGNY - SAINT-DENIS-PLYEL APPROBATION DE L'AVANT-PROJET RÉALISÉ PAR LE CONCEPTEUR-RÉALISATEUR DÉSIGNÉ PAR LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS

Le Conseil,

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

- octobre 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express - tronçon Saint-Denis Pleyel - Champigny Centre ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2017/419 du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la SGP de la ligne 15 est du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/232 du 10 juin 2020 relative à l'avis sur l'avant-projet de Rosny-Bois-Perrier (interconnexion M11-M15) dans le cadre des interconnexions ferroviaires de la ligne 15 Est du Grand Paris Express avec le réseau existant ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9 décembre 2020 relative à l'avis sur le dossier d'enquête publique modificatif n°2 de la ligne 15 Est ;
- VU** le rapport n° 20250410-079 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

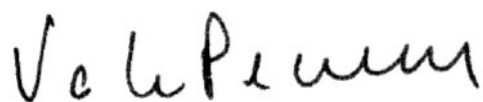
ARTICLE 1 : approuve le dossier d'avant-projet ligne 15 Est tronçon Nord (Drancy-Bobigny-Saint Denis Pleyel) avec 11 réserves et 34 demandes à ce stade du projet ;

ARTICLE 2 : demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de prendre en compte les avis de RATP Infrastructures, de RATP, de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, annexés au présent rapport et à la délibération ;

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

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

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



Valérie PECRESSE

ANNEXES :

Annexe 1 : Listes des réserves et demandes à la délibération n°2025/.....

Annexe 2 : Avis de RATP GIGP

Annexe 3 : Avis de RATP MOP sur le dossier d'avant-projet ligne 15 Est – tronçon nord en date du

Annexe 4 : Avis de la SNCF sur le dossier d'avant-projet ligne 15 Est – tronçon Nord en date du

ANNEXE 1 :

Liste des réserves :

→ Réserve n°1 :

Île-de-France Mobilités émet **une réserve sur le dimensionnement des espaces voyageurs** et des équipements associés pour la gare de Fort d'Aubervilliers, notamment pour la sortie depuis le quai direction Champigny-Centre

→ Réserve n°2 : Île-de-France Mobilités **émet une réserve sur le dimensionnement des équipements mécanisés et appelle à la vigilance sur les poches de congestion du quai direction Champigny-Centre vers la sortie en HPS, les soirs d'événements au Stade de France**. En effet un phénomène de congestion au pied des escaliers mécaniques est présenté dans les simulations dynamiques depuis le quai CHC et dans le puits.

- La note de résultat des flux dynamiques précise que "Sur le quai CHC, la densité au pied de l'EM montant est de niveau D en continu du fait de la forte affluence des voyageurs en direction du stade et de la répartition uniforme sur le quai. Elle est ponctuellement de niveau E".
- L'escalier mécanique n'absorbe pas le flux montant lors d'événement au Stade de France. Le temps d'attente maximum atteint 40 à 50 secondes en pic.

Île de France Mobilités préconise **d'étudier le doublement de l'escalier mécanique EM05** (à l'image du quai direction SDP) afin de garantir une libération des quais dans des temps acceptables garantissant la sécurité des voyageurs.

→ Réserve n°3 : Île de France Mobilités **émet une réserve sur les modalités de renouvellement des escaliers mécaniques non décrites pour les gares de Drancy-Bobigny, Fort d'Aubervilliers et Mairie d'Aubervilliers** et demande au concepteur-réalisateur de préciser dans la notice de maintenance les modalités de renouvellement des escaliers mécaniques afin d'anticiper les éventuels aménagements et installations nécessaires dès la conception, susceptibles en l'état de dégrader significativement les conditions d'exploitation avec un risque fort d'interruption prolongée du service voyageurs.

→ Réserve n°4 : Île de France Mobilités **émet une réserve quant au flux logistique pour la maintenance de l'équipement bac à graisse du local commercial "Brasserie"**, situé au S1 requérant des entretiens réguliers avec notamment la vidange de l'équipement et l'élimination des déchets du séparateur. Île de France Mobilités émet une forte réserve sur l'emplacement de ce local compte tenu des accès nécessitant l'accompagnement de l'OT. Ce local n'étant pas accessible au personnel du commerce et situé à un niveau inférieur au commerce.

→ Réserve n°5 : Île de France Mobilités **émet une réserve sur les contraintes de maintenance de ces circulations techniques surdimensionnées**. Ile de France Mobilités demande à la SGP et au concepteur -réalisateur d'étudier **une rationalisation des locaux afin de les regrouper sur une partie du niveau** et ainsi permettre des évolutions (nouveau locaux) ultérieures du plateau..

→ Réserve n°6 : Ile de France mobilités **émet une réserve sur l'aire de maintenance implantée sur la placette à l'Est du bâtiment voyageurs à Stade de France**. Sa desserte et son dimensionnement tels que présentés à l'AVP ne garantissent pas l'absence risque de débordement sur la plateforme ni l'absence de collusion avec la LAC abaissée au sortir du

chemin du Cornillon. En l'état du dessin présenté dans le dossier d'AVP ne permet pas de garantir l'absence de débord sur le GLO.

→ **Réserve n°7** : Île-de-France Mobilités émet une réserve sur la configuration de la correspondance du fait de l'évolution de celle-ci entre l'offre finale et l'AVP. Un choix structurel a conduit à réduire le nombre de niveaux de la gare créant de fait un dénivelé supplémentaire pour la correspondance avec la ligne 7. Cette configuration est défavorable pour la fluidité de la correspondance et nécessite l'implantation supplémentaire d'équipements mécanisés, augmentant la maintenance nécessaire.

→ **Réserve n°8** : Ile de France mobilités émet une réserve sur la possibilité de reconstitution de la gare routière de Fort d'Aubervilliers démolie par le chantier de création de la ligne 15 Est, afin de garantir les meilleures conditions de confort pour l'intermodalité conformément à l'avis d'Ile de France Mobilites sur le DEUP modificatif n°2.

→ **Réserve n°9** : S'agissant du stationnement PMR, Ile de France rappelle à la SGP et au concepteur-réalisateur le besoin de création d'une place de stationnement PMR dans le périmètre d'aménagement de la gare qui peut être complétée par une place de dépose-minute aux dimensions et aménagée selon les besoins PMR.

→ **Réserve n°10** : Île-de-France Mobilités émet une réserve faute de précisions sur le nombre de matériels roulants voyageurs affectés à la ligne 15 Est et sur le coût unitaire de référence de ces matériels.

→ **Réserve n°11** : S'agissant des coûts d'exploitation, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur le coût d'exploitation du tronçon 15 Est faute de détail sur la décomposition envisagée de ces coûts, tel qu'inscrit dans l'AVP du MOA.

Liste des demandes :

→ **Demander^o1** : Île-de-France Mobilités demande en conséquence à la SGP et au concepteur-réalisateur sur les sujets suivants de mener les analyses suivantes pour la gare de Fort d'Aubervilliers en études PROjet :

- Sur la base des estimations de trafics actualisées pour la gare de Fort d'Aubervilliers, réaliser des tests de sensibilité en statique et en dynamique, ainsi que les analyses détaillées associées afin de détecter les potentiels impacts (saturation, confort, sécurité) de ces évolutions à l'horizon 2035 ;
- Sur le quai CHC **un temps d'attente de 35 secondes en pied du seul EM vers la sortie** est identifié, en dérogation au programme qui préconise un temps d'attente maximum de 30 secondes au pied des escaliers mécaniques. Île de France Mobilités attire l'attention sur ce phénomène de saturation observable en situation nominale à l'horizon 2030 et la forte probabilité de saturation du quai en cas de situation dégradée sur les lignes adjacentes et en parcours parallèle ou à plus long terme.
- D'adapter le dimensionnement et l'aménagement des espaces et des équipements aux besoins sans que cela ne remette en cause les fondements structurels majeurs de l'infrastructure 15 Est avec comme objectifs de **résoudre les points de congestion constatés, et améliorer le confort et la sécurité des parcours voyageurs**. (Le quai direction Saint Denis Pleyel du fait de la présence de points structurels dispose ponctuellement d'une largeur de quai de 3,2 m. Au niveau S2, le flux de voyageur venant du quai direction Champigny transite par la mezzanine depuis l'escalier mécanique situé à l'extrémité Ouest du quai. La trajectoire des flux est contrainte par l'implantation à proximité d'un élément structurel qui engendre une situation de congestion. Île De France Mobilités attire l'attention sur l'engorgement, constaté sur les simulations de flux dynamiques) de cet espace trop étroit pour le flux.

→ **Demande n°2**: Île de France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur, en études PROjet de **réaliser**, sur la base des estimations de trafics actualisées **pour la gare de Mairie d'Aubervilliers des tests de sensibilité** en statique et en dynamique, ainsi que les analyses détaillées associées afin de détecter les potentiels impacts (saturation, confort, sécurité) de ces évolutions **à l'horizon 2035**

→ **Demande n° 3** : Compte-tenu des conséquences d'un éventuel déphasage des tronçons, et des contraintes induites en termes de remisage, de maintenance et d'exploitation, IDFM demande à la SGP que soit menée une **analyse exhaustive des conditions d'exploitabilité et de maintenabilité d'une mise en service non simultanée des tronçons en fonction de l'ordonnancement des différentes mises en service**.

→ **Demande n°4**: Afin d'assurer un retournement possible des trains en cas de situation dégradée, Ile de France Mobilités demande à la SGP et au concepteur réalisateur d'inclure au projet **une voie de communication entre les voies 1 et 2 en amont de la gare de Drancy-Bobigny**.

→ **Demande n°5** : En continuité du travail engagé sur la ligne 15 Sud et la ligne 16-17 avec RATP Infrastructures, **Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de préciser la méthode de gestion des mises en service successives et les contraintes associées en termes de systèmes pour l'exploitant et le mainteneur** afin de minimiser les impacts sur les tronçons de la ligne 15 en exploitation fin 2031 et de garantir la robustesse en mode nominal comme en mode dégradé ; Île-de-France Mobilités demande en outre de justifier les hypothèses retenues avec ses industriels pour en optimiser et en justifier le calendrier de déploiement. Il s'agira notamment de tenir compte de l'offre déjà prévue sur

les lignes GPE dès les premières mises en service définies par Île-de-France Mobilités dans les projets des premiers Contrats de Services Publics (CSP).

→ **Demande n°6 :**

Dans la suite des études, **Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de démontrer** en phase PRO que la conception du projet ligne 15 Est répond aux besoins de maintenance requis pour atteindre les objectifs de taux de disponibilité à terme conformément au Schéma Directeur de Maintenance des Infrastructures (SDMI de référence, établi en 2022, dénommé « SDMI 2020 études complémentaires »).

→ **Demande n°7 :** en tant que financeur des équipements embarqués, **Île-de-France Mobilités demande à nouveau à la SGP de l'associer à la validation des études du marché d'automatismes de conduite** et aux étapes de la mission d'Intégration générale (IG) dans le cadre de la préparation de la mise en service de la ligne 15 Sud.

→ **Demande n°8 :** **Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur :**

- D'être associé aux études des projets connexes et demande que ces projets ne remettent pas en cause l'intermodalité, les conditions d'accès et le fonctionnement de la gare. Les prescriptions figurant en annexes 4 et 5 doivent être prises en compte dans la conception des espaces ;
- D'exclure de la conception des volumes intérieurs et extérieurs de la gare toutes possibilités de déploiement d'opérations de maintenance liées à des ouvrages connexes gérés par des Tiers susceptibles d'exporter des contraintes sur le périmètre de l'OT en termes d'exploitation et de maintenance. A l'inverse, s'assurer que l'OT ne sera pas tributaire d'une gestion Tierce pour accéder à ses ouvrages ;
- Pour chaque gare du projet ligne 15 Est et avant la finalisation des études PRO-2 que les prescriptions du référentiel de la SGP « second œuvre, entretien et maintenance », soient prises en compte ;
- D'être mieux associé aux choix proposés par la SGP de solutions techniques spécifiques qui pourraient être mises en œuvre concernant le second œuvre, l'entretien et la maintenance des gares ;
- De privilégier l'implantation des coques commerciales en niveau des émergences en zone non contrôlée afin de limiter les contraintes pour l'exploitant en termes de logistique, entretien/maintenance/énergie, réglementaire vis-à-vis de la sécurité incendie (installation système Sprinkler) et coût d'exploitation associés ;
- D'intégrer le travail de "design" et d'intégration des éléments identitaires du réseau engagé par la SGP et Île-de-France Mobilités sur les équipements dans les gares ;
- Que la surface et la nature pressentie des commerces, ainsi que leurs modalités d'exploitation et d'approvisionnement lui soient communiquées ;
- Que la localisation, la quantité et les dimensions des supports publicitaires lui soient communiquées ;
- Que l'alimentation électrique des commerces et des espaces publicitaires fasse l'objet de comptages distincts.

→ **Demande n°9 :** s'agissant de la performance des équipements en gare **Île-de-France Mobilités demande que la SGP transmette à l'issue de la phase PRO, les taux de fiabilité des équipements et des systèmes permettant d'assurer un niveau de service robuste, au moins équivalent à la ligne 14.** Les études de niveau PROjet devront préciser et détailler les caractéristiques de performance et de fiabilité des équipements (*ascenseurs, escaliers mécaniques, façade de quai, ventilateur...*) et systèmes en gare, ainsi que les conditions et les modalités de maintenabilité (temps d'exécution des tâches...) et de renouvellement.

→ **Demande n°10** : Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de :

- Préciser et prévoir dans le projet l'ensemble des dispositions nécessaires à la réalisation de l'entretien et de la maintenance des gares (matériels d'élévation, locaux de stockage, outillages (dont outils de Soutien Logistique Intégré) ;
- **Détailler l'acheminement du matériel d'entretien et de nettoyage entre tous les niveaux de chaque gare**, ainsi que les caractéristiques et la méthodologie du remplacement des équipements mécaniques et électriques.

→ **Demande n°11** : Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de porter une attention particulière dans le choix des matériaux de revêtement des espaces voyageurs (murs et sols) en s'assurant notamment de leur bonne résistance, mais aussi de leur caractère facilement nettoyable et réparable. Il s'agit en effet de parer au mieux à des dégradations de type gravure ou graffitis.

→ **Demande n°12** : s'agissant de l'entretien des ouvrages souterrains et de la garantie de leur étanchéité, Île-de-France Mobilités, sans remettre en cause l'objectif de végétalisation, appelle à une vigilance quant aux conditions de la plantation d'arbres de haute tige sur les dalles de couverture. La pérennité des dispositifs d'étanchéité doit pouvoir être garantie à l'échelle de la durée de vie de l'infrastructure, sans impact sur les plantations.

→ **Demande n°13** : en cas de plantation, **Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur** de garantir des profondeurs de fosses pour les plantations d'1,50m minimum et d'explicitier les conditions d'accès pour l'entretien des dispositifs d'étanchéité des ouvrages.

→ **Demande n°14** : S'agissant de la conception des gares du tronçon Nord de la ligne 15 Est au regard des conclusions d'expertise, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur pour la suite des études PROjet de poursuivre les objectifs suivants pour les gares de :

Drancy-Bobigny :

- Préciser la notion de blocage complet de la zone dans la notice de maintenance qui indique "dans le cas exceptionnel de remplacement de l'ossature des mécanisations des accès, un blocage complet de la zone est à prévoir avec une évacuation des modules découpés via des palans. »
- préciser dans la notice de maintenance les modalités de renouvellement des escaliers mécaniques (échéance de 30 à 40 ans) afin d'anticiper les éventuels aménagements et installations nécessaires dès la conception (notamment les modalités d'accès à la trappe Nord pour les escaliers desservant le quai et les modalités de remplacement des escaliers mécaniques desservant les niveaux N0 et S1)
- préciser les modalités de remplacement des volumes verriers constituant la "faille lumineuse"
- Décrire l'intégralité des moyens de manutention, nécessaires à l'accès à l'intégralité des surfaces horizontales (plafonds) et verticales (murs, parois) de la gare.

Fort d'Aubervilliers :

- Expliciter les modalités de manutention des tronçons d'escaliers mécaniques vers et depuis la voirie jusqu'au quai et jusqu'à la correspondance de la ligne 7 notamment.
- Préciser les conditions d'accès pour le renouvellement prévu sur les équipements de désenfumage (N01, ascenseur A007) puisque l'ascenseur prévu est incompatible avec la manutention des appareils de désenfumage.
- Au niveau S01 une trappe matériel dessert le niveau voirie et le niveau S01 dans le local de production Chaud-Froid. Il permet la transition vers la trappe matériel situé

dans la circulation technique à l'Est de la gare. La nécessaire traversée d'un local pour cheminer vers les niveaux inférieurs et les difficultés liées à la présence de poteaux de descente de charge pour les girations sont inappropriées.

- Préciser l'accès au couloir technique au niveau S1.
- Préciser la nécessaire visitabilité au niveau S3 (Quai) sur la partie Est de la gare aux gaines techniques qui remontent vers les niveaux supérieurs et sont combinées avec les issues de secours.
- Etudier l'implantation du local de stockage de façade de quais, au niveau S3 (Quai) sur la partie Ouest de la gare sur le quai SDP, dans la section de la circulation technique (repérée Issue de secours) qui présente un cul de sac et n'a pas d'intérêt en matière d'évacuation.
- Etudier la possibilité d'augmenter la largeur des quais en réduisant les circulations techniques des niveaux S2 et S3
- Etudier la possibilité de positionner les accès des armoires de commande des escaliers mécaniques depuis le quai, plutôt que depuis les circulations techniques, pour faciliter la maintenance des escaliers mécaniques dans la mesure où la réglementation ne semble pas rendre obligatoire la présence d'un sas coupe-feu entre les zones publiques et ces locaux.
- Optimiser les locaux techniques qualifiés de disponibles au niveau des quais.
- Préciser l'implantation de la trappe d'accès pour les pompes de relevage en sous-quai.

Mairie d'Aubervilliers :

- Préciser les conditions d'entretien et de prévention du graffitage sur les parois en béton banché / matricé
- Préciser les modalités de nettoyage et de maintenance des volumes verriers installés en protection des parois moulées. Île de France Mobilités préconise la mise en œuvre de parois vitrées ouvrantes permettant une inspection et un nettoyage facilité.
- Justifier l'intérêt du verre opaque dans la mesure où les ascenseurs sont dans des gaines fermées. Le verre engendre des difficultés de maintenance (poids, coût, façonnage) qui ne sont pas justifiées compte tenu de l'environnement (gaine maçonnée)
- Adapter la taille de la trappe au niveau S1 au passage des équipements de compression et d'éjection.
- Définir plus précisément les modalités d'accès envisagées pour la maintenance du puit de lumière ; soit par un système d'abaissement des dispositifs électriques, soit par le stockage d'une nacelle à bras déporté au niveau S01 (en intégrant la possibilité de se rendre au niveau du puit - Traversée des lignes de contrôles).
- Au niveau S01 une circulation technique entoure plusieurs gaines et représente des circulations techniques d'environ 300m². Ces surfaces servent aux flux logistiques notamment de maintenance cependant certaines circulations sont toutefois surdimensionnées compte tenu des flux. Une optimisation de ces surfaces est attendue
- Rapprocher dans la mesure du possible les armoires de commande des appareils (escaliers mécaniques).
- Etudier une rationalisation des locaux au niveau S2 afin de les regrouper sur une partie du niveau et ainsi permettre des évolutions (nouveau locaux) ultérieures du plateau et éviter la configuration actuelle de la circulation technique dont la surface de plus de 1100 m² n'est pas pertinente. (réserve éventuelle au vu des contraintes exportées sur l'OT)

La Plaine-Stade de France :

- Prévoir des moyens d'acheminement des escaliers mécaniques jusqu'au niveau S3 afin de garantir l'indépendance des opérations de renouvellement des escaliers mécaniques et prévoir dans le positionnement et le dimensionnement du rail et du

palan en plafond du niveau 0 les charges nécessaires à ces manutentions afin d'éviter le blocage complet de la zone évoqué dans la notice de maintenance.

- préciser les modalités de manutention de ces équipements de la verrière en toiture
- décrire l'intégralité des moyens de manutention, nécessaires à l'accès à l'intégralité des surfaces horizontales (plafonds) et verticales (murs, parois) de la gare, notamment pour les grandes hauteurs (La hauteur maximale entre le niveau S2 et le plafond du niveau N00 est de 16,30m)
- Garantir l'accessibilité de la surface du auvent pour le nettoyage et le curage des descentes d'eau pluviales
- Remédier à la mutualisation des usages des cheminements des convoyeurs de fond et l'éloignement avec le stationnement qui leur est dédié.
- Organiser rationnellement les circuits afin d'éviter la mutualisation des locaux poubelles. Les commerces de restauration génèrent des déchets organiques qui peuvent amener des nuisibles et nécessitent une gestion rigoureuse de la gestion des déchets.
- Garantir au regard du futur tracé du T8 sur la voie du Chemin du Cornillon, l'accessibilité à la servitude par un véhicule.
- Garantir l'absence de débord des véhicules de maintenance sur la plateforme T8 (girations depuis l'aire de maintenance)
- Rapprocher dans la mesure du possible les armoires de commande des appareils (escaliers mécaniques).
- Dimensionner les locaux de stockage de façades de quai en respectant les préconisations du programme.

→ **Demande n°15:** S'agissant des interconnexions ferroviaires, Île-de-France Mobilités rappelle à la SGP et au concepteur-réalisateur :

- **l'objectif de mise en service concomitante des gares de la ligne 15 et de leurs interconnexions ferroviaires** qui est un impératif afin que l'ensemble du système de transport et de maillage fonctionne de manière robuste à la mise en service de la ligne ;
- **de réaliser les travaux de correspondance préalablement à ceux de la boîte gare** afin de maîtriser notamment les contraintes de programmation capacitaire et de limiter les impacts sur l'exploitation du réseau existant en gare et en ligne ;
- **d'intégrer les mesures conservatoires comme invariant** permettant de sécuriser la réalisation des projets d'interconnexion et de ne pas obérer les opérations d'adaptation des espaces existants.

→ **Demande n°16:** S'agissant de la sécurité du système de transport, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de :

- Recenser les contraintes exportées vers le futur opérateur et vers le gestionnaire d'infrastructure, et d'identifier celles inhabituelles au regard des pratiques d'exploitation des métros français actuels, ceci afin qu'Île-de-France Mobilités et RATP Infrastructures les valident. En particulier, aucune de ces contraintes exportées ne devra conduire le futur exploitant à manipuler les UFR, ni à intervenir dans des conditions susceptibles de mettre en danger son personnel lors d'un incendie ;
- Intégrer, dans les études de sécurité des hypothèses réalistes de réaction des futurs opérateurs de transport aux événements susceptibles de survenir pour démontrer la pertinence des choix de conception (en particulier celles relatives à la sécurité des voyageurs lors d'incendies).

→ **Demande n°17 :** S'agissant de la sécurité et de l'accessibilité des gares, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de lui transmettre les études de sûreté et de sécurité publique (ESSP), de l'associer à la définition des périmètres de gestion et d'implantation des dispositifs de protection et de leur mise en œuvre et de rendre compte régulièrement

compte de l'avancée des travaux relatifs à la réalisation des espaces dédiés aux forces de police.

→ **Demande n°18** : S'agissant des SI alarmes et vidéoprotection, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de s'assurer de la cohérence, du bon fonctionnement et de la bonne prise en main par RATP Sûreté des différents systèmes d'alarmes et de vidéoprotection qui seront déployés sur le tronçon et ses gares. La SGP doit s'engager à veiller ainsi à fournir des systèmes pleinement opérationnels et en adéquation avec les processus métier de RATP Sûreté pour l'exercice plein et entier de ces missions telles que dévolues par la loi.

→ **Demande n°19** : Île-de-France Mobilités demande à la SGP de consulter des associations représentatives de personnes en situation de handicap visuel, en association avec IDFM, afin d'établir les meilleures dispositions à prendre pour rendre efficient le guidage sur les parvis et dans le cheminement voyageur en gare. Il s'agira notamment de valider le guidage prévu exclusivement vers les ascenseurs dans le projet et de valider les implantations des balises sonores

→ **Demande n°20**: S'agissant de l'information voyageurs, Île-de-France Mobilités demande à la SGP :

- De l'associer dès la phase PROjet à la finalisation du programme et à la définition de l'ensemble des contenus qui seront proposés aux voyageurs ;
- D'élaborer ses solutions d'information voyageurs à distance et digitales à partir des éléments communautaires, données et services, mis à disposition par Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités devra pouvoir émettre un avis à chaque phase critique du projet ;

Qu'elle garantisse la flexibilité de l'ensemble des équipements d'information voyageurs (notamment les écrans) afin que ceux-ci puissent s'adapter aux futures évolutions (de contenus prescrits, de chartes graphiques et signalétiques...).

→ **Demande n°21** : S'agissant de l'information voyageurs Île-de-France Mobilités demande à la SGP de prendre en compte dans son programme d'information voyageurs :

- Les principes et préconisations du schéma directeur de l'information voyageurs (SDIV) ;
- La charte des supports et contenus de l'information voyageurs ;
- Les éléments concernant la charte signalétique en cours d'élaboration par Île-de-France Mobilités ;
- Les prescriptions cartographiques ou encore du respect du protocole d'échange des données d'information voyageurs SIRI.
- L'Intégration des attentes et fourreaux sur parvis nécessaires à la pose d'afficheurs d'information multimodale pour les modes de surface en correspondance sur le pôle.
- L'intégration d'une signalétique statique vers les transports de surface en correspondance sur le pôle.

→ **Demande n°22** : Île-de-France Mobilités demande la prise en compte des exigences du programme et des prescriptions d'Île-de-France Mobilités et notamment de :

- En cas de lignes de contrôle scindées, **intégrer un appareil de secours par tronçon et non sur l'ensemble de la ligne** afin de préserver les capacités.
- **Prévoir le nombre de bornes de rechargement et d'emplacement** (et réserves associées) **exigé au programme** pour la gare de Mairie d'Aubervilliers, incluant les marges prospectives sur le nombre d'entrants.

- **Repositionner les passages élargis de part et d'autre en extrémité des lignes de contrôle** afin de limiter les croisements de flux ;
- **Planter les distributeurs de billets (DAT) et les bornes de rechargement (BR) au niveau des salles d'échanges et de correspondance** de manière que les zones d'attente ne constituent pas un obstacle au bon écoulement des flux voyageurs.

→ **Demande 23** : A Mairie d'Aubervilliers, La matrice de flux précise que l'effectif entrant en HPM (Entrant ville + entrant Bus) représente 3870 voy. (avec incertitude). Le programme précise que pour cet effectif, le nombre d'appareil de vente doit être de 3 DAT et de 4 BR auxquels s'ajoutent 4 emplacements de BR de réserve.

Le niveau S01 propose 2 DAT et 3 BR et 4 positions de réserve pour des BR (selon flux brut).IDFM préconise de rajouter un emplacement de DAT et de BR afin de correspondre à la matrice de flux incluant l'incertitude.

→ **Demande n°24: Ile-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de prendre en compte la nécessaire évolutivité des espaces publics à proximité des gares du réseau** et de s'assurer d'une portance des couvertures des boîtes gare garantissant une réversibilité des usages au long de la vie de l'infrastructure.

Ile de France Mobilités demande à pouvoir **disposer de l'assurance que les fonctions d'intermodalité et notamment la circulation et la régulation des bus soit compatibles avec la préservation des ouvrages souterrains, notamment à Fort d'Aubervilliers**

→ **Demande n°25 : Ile-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de prendre en compte les exigences du programme en termes de stationnement vélo dans le périmètre d'aménagement**, en consigne et en arceaux, afin de garantir une réponse adaptée aux besoins de rabattement à l'horizon post-2030. Ile de France Mobilités demande également qu'une attention soit portée à l'implantation des stationnements afin de limiter les conflits d'usages sur les abords des gares.

→ **Demande n°26** : Ile-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de respecter les prescriptions d'IDFM en matière d'information voyageurs et souhaite avoir un retour sur l'avancée des échanges au sein du groupe de travail dédié.

→ **Demande n°27** : Au regard des flux de voyageurs en entrée/sortie de la gare, il est essentiel d'adapter les espaces d'échanges pour un confort optimal de la correspondance, **Ile-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur** pour les gares de :

Stade de France :

- Une deuxième place de dépose minute est nécessaire.
- En termes de stationnement vélo, le projet au stade AVPest très en-deçà, en termes de dimensionnement, des objectifs du Schéma de Référence (plus de possibilité d'implanter la consigne de 400 places envisagée sous MOA Plaine Commune car le périmètre d'aménagement englobe cet espace). Pour mémoire, le dimensionnement demandé au Concepteur réalisateur était de 200 places (intangible), 290 places (exigence), et 470 places (attente). IDFM souhaite que la proposition du Concepteur Réalisateur s'approche du niveau « attente » pour son périmètre.
- Le dimensionnement de la consigne (120 places dans 90m²) n'est pas réaliste et l'aménagement serait très inconfortable (notamment le passage de 1m pour accéder aux racks au fond du local). Les préconisations du Cahier de Références Techniques du SDSV ne sont pas respectées (pas d'emplacement vélo cargo notamment). Cette configuration ne semble pas permettre d'atteindre le niveau « intangible ».

- o Le stationnement vélo en libre-accès à l'Est de la gare est éloigné des accès de la gare (plus de 70 mètres, ce qui n'est pas conforme aux prescriptions du SDSV).
- o La liaison douce piétons/cycles n'est pas un aménagement pertinent : il faut prévoir une séparation des flux.

Mairie d'Aubervilliers :

- o IDFM est toujours en faveur de l'aménagement d'une voie bus sur le parvis dans la continuité de l'avenue de la République.
- o Le plan indique 2 places de dépose minute : IDFM souhaite avoir la confirmation que l'une d'elle est bien accessible pour les PMR.
- Stationnement vélos :
 - o En termes de stationnement vélo, au vu des contraintes sur l'espace public, le nombre de places proposées au sein du périmètre d'aménagement est très insuffisant. Pour mémoire, le dimensionnement demandé au Concepteur réalisateur était de 80 places (intangible), 160 places (exigence), et 715 places (attente). IDFM souhaite que la suite des études s'approche -autant que possible- du niveau « attente » pour son périmètre.
 - o Les dimensionnements de 100 et 34 places semblent optimistes pour des surfaces de 73 et 36m². Dans la consigne, une mixité dans les types d'arceaux proposés (places cargos et longtails notamment) est souhaitable.
 - o Le stationnement vélo identifié avenue du Président Roosevelt (livret 2, page 67) est trop éloigné des accès à la gare. Le SDSV précise que les poches de stationnement vélos doivent être implantées dans un périmètre de 70m autour des accès à la gare.
 - o Il est nécessaire de prévoir l'accessibilité aux consignes vélos, en particulier pour la consigne de 100 places qui se trouve derrière une place de stationnement. Il n'est pas réaliste de croire que les usagers de la consigne mettront pied à terre pour accéder à la consigne, et ce manque d'accessibilité créera des conflits.

Fort d'Aubervilliers :

- o Les postes à quai bus sont en majeure partie implantés hors du périmètre gare, dans une configuration défavorable.
- o IDFM souhaite l'ajout d'une place PMR en complément de la dépose-minute PMR.
- o Les places Police et Convoyeurs de fonds (implantées du mauvais côté de la voie) sont positionnés le long d'un quai de Dépose et Régulation, ce qui contraint fortement l'exploitation. Il est demandé d'étudier le repositionnement de ces places
- o La place Taxi (non demandée dans le périmètre gare), par sa proximité avec le BV, pourrait être déplacée et mise à profit une autre place (Police, PMR)
- o L'offre proposée en termes de stationnement vélos dans le périmètre gare est très insuffisante. Le foncier du projet de pôle montre qu'il est possible d'identifier et de réserver des emplacements supplémentaires pour des Consignes et Abris en libre-accès. Pour mémoire, le dimensionnement demandé au Concepteur réalisateur était de 120 places (intangible), 220 places (exigence), et 305 places (attente). IDFM souhaite que la proposition du Concepteur Réalisateur s'approche du niveau « attente » (305 places) pour son périmètre. La transformation de l'un des clos commerciaux en consigne-vélo doit être étudiée.
- o La consigne vélos est décrite entièrement vitrée : la conception devra anticiper le confort des utilisateurs (chaleur l'été, humidité, renouvellement d'air, etc.)
- o Dans la consigne vélos prévoir une mixité dans les types d'arceaux proposés (places cargos et longtails notamment).
- o Les itinéraires vélos et pistes cyclables sont à revoir et à renforcer vers et depuis les points de stationnement vélos et à baliser pour éviter les conflits d'usage (piétons/vélos)

ainsi que la circulation des vélos dans la gare routière. (Ex : l'itinéraire proposé pour rejoindre le libre-accès risque de ne pas être respecté, créant des conflits piétons/vélos que l'aménagement doit anticiper et éviter.

Drancy – Bobigny :

:

- o Les postes à quai bus sont implantés en voirie, hors du périmètre gare, éloignés de la gare GPE, de manière défavorable à l'intermodalité, nécessitant des traversées de chaussée...

- o IDFM souhaite l'ajout d'une place PMR en complément de la dépose minute PMR. Elle doit être positionnée au plus près du BV.

- o Les places Autopartage et Taxi (non demandées dans le périmètre gare), peuvent être remplacées par du stationnement vélos (Consigne, libre accès, place PMR, etc.)

:

- o L'offre proposée en termes de stationnement vélo dans le périmètre gare est très insuffisante. Le foncier du projet de pôle montre qu'il est possible d'identifier et de réserver des emplacements supplémentaires pour des Consignes et Abris en libre accès. La consigne pourrait être plus importante et accueillir une offre supérieure. Pour mémoire, le dimensionnement demandé au Concepteur réalisateur était de 120 places (intangible), 290 places (exigence), et 575 places (attente). IDFM souhaite que la proposition du Concepteur Réalisateur s'approche du niveau « attente » (575 places) pour son périmètre.

- o L'offre en libre-accès positionnée hors du périmètre gare, de l'autre côté des voies de tramway, est trop éloignée de la gare et ne répond pas à l'enjeu d'intermodalité. Les poches de stationnement sont par ailleurs difficiles d'accès pour les cyclistes (piste cyclable bidirectionnelle en rive nord de la RD). Prévoir le maximum de l'offre de stationnement en libre-accès au plus près du BV GPE.

- o Pour des questions de visibilité, il est préférable de positionner le libre-accès devant la consigne, et non placé derrière.

- o Dans la consigne vélos prévoir une mixité dans les types d'arceaux proposés (places cargos et longtails notamment).

- o Le projet n'intègre qu'une seule piste cyclable : prévoir des itinéraires identifiés pour atteindre les poches de stationnement disposées hors périmètre gare.

→ **Demande N°28** : Pour garantir la cohérence de la procédure de sécurité sur l'ensemble de la ligne aux différents horizons de mises en service successives de la ligne 15, Île-de-France Mobilités demande à la SGP :

- d'associer RATP-Infrastructures à la démonstration de sécurité, conformément aux dispositions du contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP, et donc à l'élaboration des prochains dossiers de sécurité (DPS, DCS, DJS, DS, DRS et les éventuels compléments ou modificatifs). Plus généralement, RATP-Infrastructures doit pouvoir faire valoir ses prescriptions de fiabilité, de disponibilité, de maintenabilité, de sécurité, et d'interopérabilité du système lors de l'élaboration de ces dossiers, afin d'exercer pleinement sa future mission de gestionnaire d'infrastructure définie à l'article L.2142-3 du code des transports ;
- de formaliser, en lien avec le gestionnaire d'infrastructure, RATP-Infrastructures, le ou les futurs exploitants et Île-de-France Mobilités, une méthodologie et une organisation permettant une approche globale de la sécurité sur l'ensemble de la ligne 15 ;
- de prendre en considération les avis qu'Île-de-France Mobilités, RATP-Infrastructure et les opérateurs de transport émettent sur les différents dossiers de sécurité et leurs compléments, en modifiant en conséquence ces dossiers.

→ **Demande n°29** : l'opérateur de transport depuis le PCC et/ou les automatismes devront pouvoir commander un signal adéquat au niveau de la porte du tunnel donnant accès à l'OA, visuel ou sonore, qui permettra au voyageur d'identifier sans ambiguïté l'OA à utiliser pour se soustraire à un péril imminent. En outre, les débouchés des OA dans l'espace public qui ne permettraient pas de garantir la sécurité des voyageurs les ayant utilisés devront être identifiés.

→ **Demande n°30** : la conception détaillée devra permettre aux voyageurs dans les rames, dont les personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant, d'être rapatriés ou évacués dans des conditions optimales de sécurité et de confort. Cela passe notamment par des dispositions de conception efficaces permettant aux rames avec voyageurs d'être secourues par d'autres rames en conduite automatique ou manuelle, permettant aux voyageurs d'être transbordés aisément dans une rame amenée à proximité immédiate.

→ **Demande n°31** : le DPS L15E2 mentionne la « présence éventuelle de produits halogénés afin de garantir une résistance à un environnement humide dans les multitubulaires des artères haute tension (HT) ». Ce sujet des câbles halogénés a été longuement discuté dans le cadre des lignes 15 Sud, 16 et 17 et il a été acté de ne pas placer des câbles halogénés dans ces artères HT. La garantie de leur absence sur ce prolongement doit être explicite et le DPS précité doit être mise à jour en ce sens.

→ **Demande n°32** : Ile de France mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de poursuivre les échanges techniques permettant la bonne gestion des interfaces entre le projet Ligne 15 Est et le projet T8 Sud tant dans les phases de conception que de travaux et/ ou d'exploitation.

→ **Demande n°33** : conformément aux termes de la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage signée en avril 2015 et considérant que l'avis d'Ile-de-France Mobilités sur le dossier d'enquête publique modificative n°2 de 2020 n'a pas eu de réponse alors même que les exigences de confidentialité liées à la phase de négociation du contrat de conception-réalisation n'ont plus lieu d'être, il est demandé à nouveau à la SGP que soient présentées les optimisations, économies et ventilation de économies qui ont été faites en 2018-2019 et qui ont impacté le projet de la 15 Est dans son ensemble et notamment les éléments de programme dans les secteurs stratégiques et dans quelle mesure ces économies en investissement emportent en exploitation des contraintes supplémentaires, génératrices de surcoûts.

→ **Demande n°34** : Île-de-France Mobilités demande à la SGP d'intégrer les besoins mis à jour, leur adéquation avec les capacités de remisage, de maintenance du tronçon de ligne 15 Est en particulier et de la ligne 15 dans son ensemble. et rappelle qu'un remisage de 108 trains hors ligne à l'horizon 2030, à date, est nécessaire pour l'ensemble de la ligne.

AVIS RATP GIGP

RATP INFRASTRUCTURES

Gestionnaire des infrastructures et modernisation du réseau
LAC VJ60 • 12, avenue du Val de Fontenay
94724 Fontenay-sous-Bois cedex



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

N/Réf. : GIGP-S2025-022

V/Réf. : **2C 179 288 6581 9**

Courrier recommandé avec Accusé de Réception

Paris, le 10 janvier 2025

Objet : Avis du gestionnaire technique de l'infrastructure sur les dossiers « Avant-Projet » des concepteurs-réalisateurs des tronçons Nord des lignes 15 est – lot 2 concernant le tronçon Drancy-Bobigny < Saint-Denis Pleyel et 15 ouest – lot 2 concernant le tronçon Bécon les Bruyères < Les Grésillons

Monsieur le Directeur,

Par courrier recommandé avec accusé de réception adressé à la RATP en date du 11 novembre 2024, vous avez sollicité l'avis de RATP INFRASTRUCTURES, gestionnaire de l'infrastructure future du Grand Paris Express, sur les dossiers d'avant-projet des tronçons nord des lignes 15 est (Drancy-Bobigny < Saint-Denis Pleyel¹) et 15 ouest (Bécon les Bruyères < Les Grésillons²).

Conformément aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les éléments des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion des lignes 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express seront confiés à la RATP qui en assurera la gestion technique. Ces éléments remis en gestion technique à RATP INFRASTRUCTURES sont définis par le décret n°2019-87 et l'arrêté pris en son application du 8 février 2019, ainsi que par l'arrêté modificatif du 14 avril 2020.

Dans le cadre de l'exercice de la mission précitée de RATP INFRASTRUCTURES, la Régie a conclu avec la Société du Grand Paris des conventions prévoyant notamment l'association de RATP INFRASTRUCTURES à la conception des lignes 15 est et 15 ouest en phase avant-projet, dans le cadre de laquelle RATP INFRASTRUCTURES a exprimé un certain nombre de recommandations.

¹ Ou plus précisément entre l'ouvrage 6701 (exclus) et OE 32E01-Ouvrage Finot situé à Saint-Ouen (inclus)

² Ou plus précisément entre l'ouvrage 2803 (exclus) et OE 32E01-Ouvrage Finot situé à Saint-Ouen (exclus)



En réponse à votre demande, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joints dans l'annexe 1 pour le tronçon nord de la ligne 15 est et dans l'annexe 2 pour le tronçon nord de la ligne 15 ouest les éléments majeurs d'analyse des dossiers que vous avez transmis, établis à la lumière des avis émis par RATP INFRASTRUCTURES en phase d'analyse des offres des titulaires retenus.

Ces éléments visent en premier lieu l'atteinte des objectifs fixés par la loi. Ils permettent par ailleurs de prendre en compte le coût de l'infrastructure sur sa durée de vie par la recherche d'une économie de coûts de maintenance.

Dans un souci d'efficience, de diminution des coûts et de standardisation des infrastructures, je souhaite attirer votre attention sur l'impérative nécessité de recommander à la SGP de répliquer les solutions sur lesquelles IDFM, SGP et RATP INFRASTRUCTURES se sont déjà accordés lors de l'instruction de points ouverts similaires relatifs à la maintenabilité des infrastructures des L15 Sud et L16/17.

Je souligne de plus que plusieurs points listés en annexes 1 et 2 sont en cours de traitement par la SGP et la RATP INFRASTRUCTURES et feront l'objet d'ateliers thématiques d'ici le 11 février 2025. Les estimations de leurs impacts sur la disponibilité et le coût de l'infrastructure sont donc susceptibles d'évoluer.

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

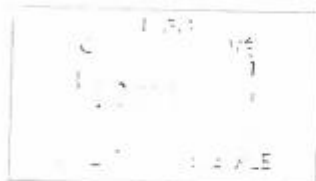
Mes services et moi-même sommes à votre disposition pour vous apporter toutes informations complémentaires que vous souhaiteriez obtenir.

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

Stéphane GARREAU
Directeur Gestion d'Infrastructures du Grand Paris

AVIS RATP MOP

Direction Maîtrise d'Ouvrage des Projets
11 avenue Louison Bobet
Immeuble Val Bienvenue
LAC : UP04
94120 Fontenay-sous-Bois



Monsieur Arnaud Crolais
Directeur des infrastructures
Ile-de-France Mobilités
41 rue de Châteaudun
75009 Paris

MOP/DIR 2025-D-0002

Fontenay-sous-Bois, le 9 janvier 2025

Monsieur le Directeur,

Je fais suite à votre courrier 2C 179 288 6584 0 du 14 novembre 2024, sollicitant un avis de la RATP sur les avant-projets des concepteurs/réalisateurs du tronçon nord de la ligne 15 Est et du tronçon nord de la ligne 15 Ouest.

En premier lieu, il appartient exclusivement au GIGP de s'exprimer sur les ouvrages proprement-dits de la ligne 15 Est. Le présent courrier ne s'attache donc qu'aux interfaces directes et indirectes des ouvrages ou des chantiers sur les ouvrages, chantiers et exploitation RATP.

De manière générale, bien que très volumineux, les dossiers AVP n'abordent que très peu les interfaces et avec peu de détails. C'est pourquoi, au-delà des indications ponctuelles liées aux sites ci-dessous, les avis RATP engageants s'expriment exclusivement au travers des processus suivants qui gèrent les interfaces entre la SGP et la RATP :

- Pour les impacts sur l'existant, la SGP est responsable de l'identification de toutes les interfaces physiques et/ou opérationnelles et doit solliciter l'entité RATP « GIRE » afin d'obtenir des avis sur les impacts concernés, conformément à la convention unique GI-RE et ses avenants. Dans ce cadre, la SGP doit prouver la compatibilité des travaux et ouvrages avec les contraintes d'intégrité/sécurité des ouvrages RATP, ainsi que l'exploitabilité des installations (accès piétons, véhicules, maintenance, dispositions de sécurité incendie...)
- Pour des projets d'interconnexion avec la ligne 15 ou en interface, au-delà des dossiers d'études fournis à la SGP, des protocoles d'organisation sont définis entre la RATP et la SGP. Ils définissent les obligations des deux parties et les spécifications à respecter aux interfaces. Enfin, des conventions d'occupation temporaire définissent les limites spatio-temporelles des emprises et zones d'évolution de chantier.
- S'agissant des permis de construire, en interface avec les ERP RATP, le pétitionnaire devra obligatoirement contacter l'IGSI RATP afin d'obtenir un avis prescriptif de tout son dossier de sécurité incendie avant dépôt en préfecture, puis obtenir l'accord du chef d'établissement RATP (exploitant) sur le futur dossier d'organisation de la sécurité incendie avant l'ouverture des stations. Nous invitons en particulier les groupements à prendre toutes dispositions permettant d'éviter la propagation de fumées éventuelles depuis les gares GPE vers les ERP RATP.

Régie autonome des transports parisiens
Siège : LAC B916 • 54, quai de la Rapée • 75599 Paris Cedex 12
T 01 58 78 20 20 • F 01 58 78 31 70 • www.ratp.fr
RCS Paris B 775 663 438

La RATP est susceptible de collecter et de traiter des données personnelles vous concernant dans le cadre de la gestion informatique de ses dossiers. Pour toute information, vous pouvez contacter le correspondant informatique et libertés de la RATP.

S'agissant de l'interface avec le service « GIRE », nous constatons des difficultés particulières sur les stations suivantes, pour lesquelles la RATP ne peut accepter les ouvrages proposés en l'état :

- A Fort d'Aubervilliers, au croisement des deux tunnels de métro, le groupement a positionné l'extrados du tunnel M15 à moins de 3 m de l'extrados du tunnel M7, ce qui occasionne une déformation inacceptable de la plate-forme des voies M7 et des risques de venues d'eau importantes. Le groupement n'est toujours pas en mesure proposer des mesures permettant de revenir à une situation acceptable
- Aux Agnettes, dont le tunnel M13 est constitué d'ouvrages cadres jointurés, l'extrados du tunnel M15 se situe à moins de 2m des fiches structurales de parois M13 au droit du croisement, ce qui induit des déformations trop importantes de la plate-forme des voies M13 et des forts risques de venues d'eau dans ce secteur sensible. Le groupement doit proposer des mesures techniques ou de repositionnement du tunnel M15 (initialement plus profond) permettant de revenir à des déformations acceptables par la RATP.

A Mairie d'Aubervilliers, un renforcement du radier du tunnel M12 a été réalisé lors des travaux de prolongement de la ligne 12, en prévision de la proximité ultérieure du tunnel M15, afin de maintenir une déformation de plate-forme voie sous un seuil acceptable lors du passage du tunnelier M15. Or, le tunnel M15 a été translaté à environ 3 m au sud-ouest de l'axe de la zone de renforcement convenue. Il reste indispensable que le groupement modélise les déformations résultantes avec cette configuration exacte, afin d'en vérifier l'acceptabilité.

Nous demandons par ailleurs les mesures suivantes :

- Sur toutes les gares, s'agissant des risques de propagation de venue d'eau sur les ouvrages RATP pendant ou après le percement des parois/ouvrages RATP existants ou en construction, il est demandé de prendre toutes dispositions interdisant toute survenue de ce type de sinistre, au regard de l'absence d'étanchéité à l'intérieur des ouvrages RATP.
- A Fort d'Aubervilliers et aux Agnettes, les deux stations RATP ne sont pas accessibles aux UFR. Pour des raisons de sécurité, notamment en cas d'incendie, il est impératif d'interdire les flux d'UFR vers ces deux stations, par signalétique et tout autre dispositif physique. En particulier, l'installation effective et la mise en service de l'ascenseur, devra être coordonnée avec la réflexion sur l'éventuelle mise en accessibilité de la station.

La RATP sera bien présente au comité des prescripteurs du 11 février 2025, et mes équipes restent à disposition pour tout questionnement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de mes salutations distinguées.



Mathieu Leroy
Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

AVIS SNCF

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



AVIS SNCF

Dossier de l'avant-projet du maître d'ouvrage Pour le lot 2 de la ligne 15 Est du Grand Paris Express

10 janvier 2025

La future ligne 15 Est construite par la Société des Grands Projets (SGP) permettra, avec son lot 2, plusieurs interconnexions en gares de Stade de France - Saint-Denis (RER D et Ligne H), La Plaine - Stade de France (RER B, Ligne K, et Tramway T11) et Drancy-Bobigny (futur Tramway T11).

Recommandations SNCF sur les travaux SGP :

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

SNCF Réseau a donc émis, à cet effet, un certain nombre de remarques et réserves. Le stade AVP desdites études ne permet pas, dans la plupart des cas, de vérifier l'acceptabilité des travaux au regard des contraintes ferroviaires et du maintien de l'exploitation. Les réserves devront être levées, par la mission sécurité ferroviaire, par les études PRO.

L'analyse des risques SGP devra également être précisée sur le volet des impacts ferroviaires, en phases chantier et exploitation pérenne, tant pour le suivi des tassements que des auscultations, y compris processus d'alerte ; ainsi que le dimensionnement des demandes capacitaires.

Il convient que la SGP poursuive le dialogue sur les modalités de réalisation des travaux à proximité de l'infrastructure ferroviaire et de ses ouvrages, avec, au besoin, une analyse des impacts par la Mission de Sécurité Ferroviaire de SNCF Réseau. Les dispositions usuelles de référentiel préventif avant travaux devront être prises pour anticiper les éventuelles dégradations sur les ouvrages avoisinants. L'organisation du groupement indiquée dans l'offre devra être précisée pour garantir la bonne prise en compte des interfaces avec la SNCF.

Des fiches interfaces entre les projets SNCF et SGP ont été établies en concertation entre les maîtres d'ouvrages. Ces fiches restent applicables pour la suite des opérations.

Les impacts des travaux du GPE sur l'exploitation des gares SNCF devront être pris en compte, de manière à permettre la continuité d'exploitation de ces dernières. En particulier, les accès voyageurs, PMR, exploitants et autres intervenants (secours, commerçants, convoyeurs de fonds, etc.) devront être conservés ou reconstitués en permanence, avec les mêmes caractéristiques d'accessibilité. Les places de parking impactées devront être également reconstituées.

La planification des opérations tiendra compte des principes de réservation capacitaire pour les travaux en zone exploitée par la SNCF, et de la nécessaire coordination temporelle des chantiers dans un espace contraint et partagé (emprises, accès, acceptabilité par les communes concernées...).

La Plaine – Stade-de-France :

Les travaux de l'émergence de la future gare du GPE sont très proches du plateau de voies ferrées. Les conditions de mise en œuvre de ces travaux seront examinées par la mission de sécurité ferroviaire de la SNCF pour garantir la pérennité de la structure haubanée de la gare RER B en diminuant le risque de heurts, et la réduction autant que possible de l'impact capacitaire pour le RER B.

En effet, les impacts sur l'exploitation de la gare risquent d'être importants et nécessiter d'une part, d'impliquer la préfecture et IDFM, et d'autre part, la mise en place de dispositions complémentaires.

Nous vous rappelons que la question des arrêts de la ligne K en gare de la Plaine- Stade de France reste ouverte. Dans ce cadre, il convient d'être vigilant quand à la bonne prise en compte de ces flux de correspondance.

Par ailleurs, durant la période de chantier GPE, le groupement demande une réduction de l'accès sud de la gare. Cette réduction d'emprise devra faire l'objet d'échanges entre SGP, les exploitants de la gare et de la ligne B, et SNCF Réseau. Il convient donc qu'une attention toute particulière soit apportée par le concepteur pour proposer un traitement qualitatif des flux qui transiteront par le parvis. Ce traitement devra être validé par les acteurs territoriaux et les exploitants SNCF.

Drancy - Bobigny :

Le projet de gare de Drancy-Bobigny devra préserver la possibilité d'une interconnexion avec le prolongement du T11 à l'Est.

La méthodologie de réalisation des travaux SGP devra respecter l'empreinte capacitaire définie dans le cadre des études, ainsi que les seuils de tassements fixés. Les modalités d'auscultation et le processus d'alerte associés seront à compléter.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-080

LIGNE 15 OUEST - TRONÇON LA DÉFENSE - SAINT-DENIS- PLEYEL

APPROBATION DE L'AVANT-PROJET RÉALISÉ PAR LE CONCEPTEUR-RÉALISATEUR DÉSIGNÉ PAR LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n°2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Île-de-France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la région Île-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération n°2010/0799 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du Syndicat des Transports d'Île-de-France sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/045 du 11 février 2015 approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) réalisé par la SGP de la ligne 15 Ouest – Pont de Sèvres - St-Denis-Pleyel du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20210211-063 du 11 février 2021 approuvant avec réserve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) modificative n°1 réalisé par la SGP de la ligne 15 Ouest tronçon Pont de Sèvres - St-Denis-Pleyel du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20240618-133 du 18 juin 2024

approuvant le dossier d'avant-projet ligne 15 Ouest (Pont de Sèvres – La Défense) avec réserves, dont une réserve majeure à ce stade du projet sur la conception des espaces voyageurs et des équipements associés en gares de Saint-Cloud et de La Défense ;

VU le rapport n° 20250410-080 ;

VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

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

CONSIDÉRANT le dossier d'avant-projet de la ligne 15 Ouest - tronçon Nord La Défense – Saint-Denis-Pleyel réalisé par le concepteur-réalisateur, transmis par la SGP le 29 janvier 2025 ;

CONSIDÉRANT l'avis de RATP Infrastructures, rendu en qualité de gestionnaire d'infrastructures du réseau Grand Paris Express, en date du 10 janvier 2025, joint en annexe n°2 à la présente délibération ;

CONSIDÉRANT l'avis de RATP Maîtrise d'ouvrage, rendu en date du 9 janvier 2025, joint en annexe n°3 à la présente délibération ;

CONSIDÉRANT l'avis de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, rendu en qualité d'opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures du Réseau Ferré National (RFN), en date du 10 janvier 2025, joint en annexe n°4 à la présente délibération ;

CONSIDÉRANT le protocole d'association d'Île-de-France Mobilités par la SGP aux marchés de conception-réalisation portant sur les lignes 15 Ouest et 15 Est ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve le dossier d'avant-projet ligne 15 Ouest tronçon Nord (La Défense - Saint-Denis-Pleyel) avec réserves à ce stade du projet ;

ARTICLE 2 : pour la suite de la conception de la ligne 15 Ouest tronçon Nord, émet, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, sept réserves et vingt-six demandes annexées à la présente délibération ;

ARTICLE 3 : demande à la SGP de prendre en compte les avis de RATP Infrastructures et Maîtrise d'ouvrage et de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, annexés à la présente délibération ;

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

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

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

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

Valérie PECRESSE

Annexe 1 : Listes des réserves et demandes à la **délibération n°20250410-XXX**

Réserve n°1 : S'agissant des gares de Bécon-les-Bruyères et Les Grésillons, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur le dimensionnement des espaces voyageurs et/ou des équipements associés (circulations verticales, lignes de contrôle, système et équipements billettique...) pour les gares de Bécon-les-Bruyères et Les Grésillons. Île-de-France Mobilités attire l'attention de la SGP et du concepteur-réalisateur sur les sujets suivants qui devront être analysés en études PROjet :

- Zone de congestion au niveau de l'accès bas et aux droits de la ligne de contrôle en sortie ;
- Mécanisation insuffisante aux droits des trémies verticales entre les niveaux 0 et 2 et sur le quai direction Pont de Sèvres.

Réserve n°2 : S'agissant de l'entretien et de la maintenance en gares, en l'absence de notice explicative, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur les modalités de renouvellement des escaliers mécaniques envisagées pour les gares de Bécon-les-Bruyères et Les Agnettes, susceptibles en l'état de dégrader significativement les conditions d'exploitation avec un risque fort d'interruption prolongée du service voyageurs.

Réserve n°3 : S'agissant de la gare de Bécon-les-Bruyères, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur le dimensionnement et l'organisation des parcours de correspondance ferroviaire en gare de Bécon-les-Bruyères, ainsi que sur les conditions de réalisation des travaux en milieu exploité.

Réserve n°4 : S'agissant de la conception de la toiture de la gare Les Agnettes, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur l'opportunité de mise en œuvre et le nombre de verrières en toiture de l'ERP Gare Les Agnettes en termes de sécurité et de sûreté vis-à-vis du programme connexe à usage d'habitation situé en aplomb.

Réserve n°5 : S'agissant du système et des équipements billettique, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur le dimensionnement du système et des équipements billettiques sur les gares de Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, Les Agnettes et Les Grésillons, et en particulier sur les lignes de contrôle en correspondance.

Réserve n°6 : S'agissant de l'évaluation du besoin de matériel roulant, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur le nombre de matériels roulants voyageurs affectés à la ligne 15 Ouest et sur le coût unitaire de référence de ces matériels tel qu'inscrit dans l'AVP du Concepteur-Réalisateur.

Réserve n°7 : S'agissant des coûts d'exploitation, Île-de-France Mobilités émet une réserve sur le coût d'exploitation du tronçon 15 Ouest, tel qu'inscrit dans l'AVP du MOA.

Demande n°1 : S'agissant des gares de Bécon-les-Bruyères et Les Grésillons, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur en études PROjet de :

- Réaliser, sur la base des estimations de trafics actualisées pour les gares de Bécon-les-Bruyères et Les Grésillons des tests de sensibilité en statique et en dynamique, ainsi que les analyses détaillées associées afin de détecter les potentiels impacts (saturation, confort, sécurité) de ces évolutions à l'horizon 2035 ;
- D'adapter le cas échéant le dimensionnement et l'aménagement des espaces et des équipements aux besoins sans que cela ne remette en cause les fondements structurels majeurs de l'infrastructure 15 Ouest.

Demande n°2 : S'agissant des mises en services successives 15 Ouest et 15 Est, compte-tenu des conséquences d'un éventuel déphasage des tronçons, et des contraintes induites en termes de remisage, de maintenance et d'exploitation, Île-de-France Mobilités demande à la SGP que soit menée une analyse exhaustive des conditions d'exploitabilité et de maintenabilité

d'une mise en service non simultanée des tronçons en fonction de l'ordonnancement des différentes mises en service.

Demande n°3 : S'agissant du niveau et de la qualité de service, en continuité du travail engagé sur la ligne 15 Sud et la ligne 16 avec RATP Infrastructures, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de :

- Concevoir les installations et les systèmes ferroviaires de la ligne 15 Ouest avec un taux de disponibilité des infrastructures permettant de répondre aux objectifs de service et de qualité de service fixés par Île-de-France Mobilités ;
- Préciser la méthode de gestion des mises en service successives et les contraintes associées en termes de systèmes pour l'exploitant et le mainteneur afin de minimiser les impacts sur les tronçons de la ligne 15 en exploitation fin 2031 et de garantir la robustesse en mode nominal et dégradé ;
- Justifier les hypothèses retenues avec ses industriels pour en optimiser et en justifier le calendrier de déploiement en prenant en compte notamment l'offre déjà prévue sur les lignes GPE dès les premières mises en service définie par Île-de-France Mobilités dans les projets des premiers Contrats de Services Publics (CSP).

Demande n°4 : S'agissant de la maintenance des infrastructures, dans la suite des études, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de démontrer en phase PRO que la conception du projet ligne 15 Ouest répond aux besoins de maintenance requis pour atteindre les objectifs de taux de disponibilité à terme conformément au Schéma Directeur de Maintenance des Infrastructures (SDMI de référence, établi en 2022, dénommé « SDMI 2020 études complémentaires »).

Demande n°5 : S'agissant du matériel roulant, en tant que financeur des équipements embarqués, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de l'associer dès à présent à la validation des études du marché d'automatismes de conduite attribué à la société Siemens et aux étapes de la mission d'Intégration Générale (IG) dans le cadre de la préparation de la mise en service de la ligne 15 Sud.

Demande n°6 : S'agissant de la conception des espaces en gares, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur :

- D'être associé aux études des projets connexes et demande que ces projets ne remettent pas en cause l'intermodalité, les conditions d'accès et le fonctionnement de la gare. Les prescriptions figurant en annexes 5 et 6 doivent être prises en compte dans la conception des espaces ;
- D'exclure de la conception des volumes intérieurs et extérieurs de la gare toutes possibilités de déploiement d'opérations de maintenance liées à des ouvrages connexes gérés par des Tiers susceptibles d'exporter des contraintes sur le périmètre de l'OT en termes d'exploitation et de maintenance. A l'inverse, s'assurer que l'OT ne sera pas tributaire d'une gestion Tierce pour accéder à ses ouvrages ;
- Pour chaque gare du projet ligne 15 Ouest et avant la finalisation des études PRO-2 que les prescriptions du référentiel de la SGP « second œuvre, entretien et maintenance », soient prises en compte ;
- D'être mieux associé aux choix proposés par la SGP de solutions techniques spécifiques qui pourraient être mises en œuvre concernant le second œuvre, l'entretien et la maintenance des gares ;
- De privilégier l'implantation des coques commerciales en niveau des émergences en zone non contrôlée afin de limiter les contraintes pour l'exploitant en termes de gestion des flux voyageurs, de logistique, entretien/maintenance/énergie, réglementaire vis-à-vis de la sécurité incendie (installation système Sprinkler) et coût d'exploitation associés ;
- D'intégrer le travail de "design" et d'intégration des éléments identitaires du réseau engagé par la SGP et Île-de-France Mobilités sur les équipements dans les gares ;
- Que la surface et la nature des commerces, ainsi que leurs modalités d'exploitation et d'approvisionnement lui soient communiquées ;

- Que la localisation, la quantité et les dimensions des supports publicitaires lui soient communiquées ;
- Que l'alimentation électrique des commerces et des espaces publicitaires fasse l'objet de comptages distincts.

Demande n°7 : S'agissant de la performance des équipements en gare, Île-de-France Mobilités demande que la SGP transmettre à l'issue de la phase PRO, les taux de fiabilité des équipements et des systèmes permettant d'assurer un niveau de service robuste, au moins équivalent à la ligne 14. Les études de niveau PROjet devront préciser et détailler les caractéristiques de performance et de fiabilité des équipements (*ascenseurs, escaliers mécaniques, façade de quai, ventilateur...*) et systèmes en gare, ainsi que les conditions et les modalités de maintenabilité (temps d'exécution des tâches...) et de renouvellement.

Demande n°8 : S'agissant de l'entretien et de la maintenance en gares, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de :

- Préciser et prévoir dès les études PROjet l'ensemble des dispositions nécessaires à la réalisation de l'entretien et de la maintenance des gares (matériels d'élévation, locaux de stockage, outillages (dont outils Soutien Logistique Intégré) ;
- Détailler l'acheminement du matériel d'entretien et de nettoyage entre tous les niveaux de la gare, ainsi que les caractéristiques et la méthodologie du remplacement des équipements mécaniques et électriques ;
- De porter une attention particulière dans le choix des matériaux de revêtement des espaces voyageurs (murs et sols) en s'assurant notamment de leur bonne résistance, mais aussi de leur caractère facilement nettoyable et réparable. Il s'agit en effet de parer au mieux à des dégradations de type gravure ou graffitis.

Demande n°9 : S'agissant de l'entretien des ouvrages souterrains et de la garantie de leur étanchéité, Île-de-France Mobilités :

- Sans remettre en cause l'objectif de végétalisation, appelle à la vigilance quant aux conditions de la plantation d'arbres de haute tige sur les dalles de couverture. La pérennité des dispositifs d'étanchéité doit pouvoir être garantie à l'échelle de la durée de vie de l'infrastructure, sans impact sur les plantations ;
- En cas de plantation, demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de garantir des profondeurs de fosses pour les plantations d'1,50m minimum et d'explicitier les conditions d'accès pour entretien des dispositifs d'étanchéité des ouvrages.

Demande n°10 : S'agissant de la conception des gares du tronçon Nord de la ligne 15 Ouest, au regard des conclusions d'expertise, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur pour la suite des études PROjet de poursuivre les objectifs suivants pour les gares de :

- Bécon-les-Bruyères :
 - o Redimensionner la ligne de contrôle principale en sortie jugée non conforme ;
 - o Démontrer - par la réalisation d'une étude de flux spécifique -, que les conditions et les modalités de renouvellement des escaliers mécaniques garantissent le maintien de l'exploitation de la gare en conformité avec les règles de sécurité en matière d'évacuation ;
 - o Garantir que l'ERP Gare (GA) est séparé et isolé structurellement du programme connexe situé en surplomb de l'émergence M15 du point de vue de la réglementation incendie afin de ne pas exporter des contraintes sur le périmètre de l'OT ;
 - o Optimiser les conditions et modalités d'accès pour les opérations d'entretien/maintenance du Dôme Verrier en toiture de la gare - qui nécessite à ce stade des études de transiter par les espaces de l'ERP Tiers -, afin de réduire et limiter les contraintes exportées sur l'OT ;
 - o Raccorder l'ouvrage de correspondance à l'altimétrie de la passerelle SNCF afin d'assurer la continuité des parcours sans rupture de charges jusqu'à l'émergence M15 ;

- Dissuader les parcours des usagers via l'escalier fixe reliant la passerelle de correspondance M15 à l'accès bas via la zone technique au regard des risques encourus vis-à-vis de la circulation potentielle de véhicules industriels et le déploiement d'opérations de maintenance ;
- Sécuriser le parcours des voyageurs en accès et en correspondance via l'accès bas, contraints de traverser la voie d'accès à la zone technique de la gare accessible aux exploitants/mainteneurs M15 et SNCF ;
- Garantir un accès permanent de l'exploitant/mainteneur SNCF à l'infrastructure RFN et à la gare Transilien via la zone technique de la gare M15.
- Bois-Colombes
 - Redimensionner la ligne de contrôle de correspondance et les circulations verticales du palier intermédiaire menant au PASO SNCF jugées non conformes ;
 - S'assurer des hypothèses retenues pour le dimensionnement des circulations verticales depuis l'accès principal de l'émergence qui présentent un niveau de confort dégradé à l'hyperpointe ;
 - Réorganiser l'implantation des coques commerciales situées au niveau de correspondance et en diminuer le nombre de manière à réduire les contraintes pour l'exploitant en termes de gestion des flux voyageurs en transit et de logistique, entretien/maintenance/énergie ;
 - Prévoir aux niveaux des ouvertures permanentes de la structure de l'émergence de la gare un système qui évite les dégradations liées à l'intrusion potentielle de volatiles tout en répondant aux besoins aérauliques de la gare ;
 - Implanter les locaux sociaux au plus près des locaux d'exploitation afin de faciliter l'organisation des missions de l'OT d'une part, et exclure toute mutualisation des sanitaires de l'OT avec ceux affectés aux commerces d'autre part ;
 - Supprimer l'installation de parois vitrées aux droits des circulations verticales mécanisées afin de faciliter et de diminuer le nombre d'opérations d'entretien/maintenance ;
 - S'assurer de la compatibilité de l'emplacement des convoyeurs de fond réservé à la gare avec les besoins des établissements bancaires implantés à proximité.
- Les Agnettes
 - Redimensionner la ligne de contrôle de correspondance menant au PASO connecté à la station M13 par l'ajout d'un 5^{ème} appareil nécessaire pour compenser l'indisponibilité d'un équipement en mode dégradé ;
 - Réduire le nombre de verrière en toiture et les positionner en dehors de la zone de « sécurité » relative au risque potentiel de chute d'objets depuis les résidences situées en aplomb, et renforcer la sureté par la mise en place de dispositifs adéquates anti-effraction et anti-intrusion vis-à-vis du risque d'accès depuis les niveaux inférieurs de ces habitations ;
 - Réorganiser et regrouper un maximum de locaux d'exploitation sur un même niveau de la gare de manière à réduire (voire supprimer) les cheminements frustratoires et les parcours de transit via les espaces voyageurs ainsi que faciliter l'organisation des missions de l'OT ;
 - Revoir les conditions de stockage de la nacelle de maintenance à demeure en adéquation avec les contraintes d'exploitation de l'OT permettant de faciliter sa mise œuvre et d'en limiter les contraintes sur le fonctionnement global de la gare ;
 - Supprimer le système d'éclairage des pourtours des éléments vitrés en toiture qui n'apporte aucun bénéfice aux espaces intérieurs de la gare ni au confort voyageur, et dont la performance et la pérennité sur le long terme sont questionnées du fait des difficultés d'entretien et de maintenance pour ce type de dispositif ;
 - Supprimer l'installation de parois vitrées aux droits des circulations verticales mécanisées afin de faciliter et de réduire le nombre d'opérations d'entretien/maintenance ;

- Démontrer - par la réalisation d'une étude de flux spécifique -, que les conditions et les modalités de renouvellement des escaliers mécaniques garantissent le maintien de l'exploitation de la gare en conformité avec les règles de sécurité en matière d'évacuation ;
- Garantir que l'ERP Gare (GA) est séparé et isolé structurellement du programme connexe situé en surplomb de l'émergence M15 du point de vue de la réglementation incendie afin de ne pas exporter des contraintes sur le périmètre de l'OT.
- Les Grésillons
 - Redimensionner la ligne de contrôle de correspondance (ajout de 2 équipements) et les circulations verticales mécanisées (ajout d'un EM par niveau) menant des niveaux S0 au S2 jugées non conformes ;
 - Augmenter la capacité de vidage du quai direction Pont de Sèvres en situation nominale d'exploitation par l'ajout d'un escalier mécanique (circulations verticales sous dimensionnées non conformes) ;
 - Repositionner le local vigie au plus près de l'accueil afin de garantir une co-visibilité sur la ligne de contrôle et le parcours principal d'accès des voyageurs conformément aux objectifs du programme ;
 - Démontrer que les opérations de maintenance corrective des faux plafonds (nécessitant le déploiement d'échafaudages fixes au-dessus des trémies mécanisées) garantissent un maintien des conditions d'exploitation de la gare en sécurité, et de préciser la durée éventuelle d'immobilisation de certains équipements ;
 - Supprimer l'installation de parois vitrées aux droits des circulations verticales mécanisées afin de faciliter et de réduire le nombre d'opérations d'entretien/maintenance ;
 - S'assurer que la gestion des surfaces commerciales soit indépendante de celle de l'OT et ne perturbe pas le fonctionnement nominal de la gare en exploitation et maintenance (les coques commerciales doivent être équipées des réserves pour le raccordement aux réseaux, et d'un local poubelles dédié au plus près de ses besoins dissociés de ceux de l'OT) ;
 - Garantir que l'ERP Gare (GA) est séparé et isolé structurellement du programme connexe situé en surplomb de l'émergence M15 du point de vue de la réglementation incendie afin de ne pas exporter des contraintes sur le périmètre de l'OT.

Demande n°11 : S'agissant des interconnexions ferroviaires, Île-de-France Mobilités rappelle à la SGP et au concepteur-réalisateur :

- Qu'il est indispensable de poursuivre l'objectif de mise en service concomitante des gares de la ligne 15 et de leurs interconnexions ferroviaires afin que l'ensemble du système de transport et de maillage fonctionne de manière robuste à la mise en service de la ligne ;
- De réaliser – autant que cela est possible - les travaux de correspondance préalablement à ceux de la boîte gare afin de maîtriser notamment les contraintes de programmation capacitaire et de limiter les impacts sur l'exploitation du réseau existant en gare et en ligne ;
- D'intégrer les mesures conservatoires comme invariant permettant de sécuriser la réalisation des projets d'interconnexion et de ne pas obérer les opérations d'adaptation des espaces existants.

Demande n°12 : S'agissant de la maintenance des infrastructures, Île-de-France Mobilités demande :

- A la SNCF, d'étudier sous financement SGP au titre des projets d'interconnexions ferroviaires la capacité des trémies d'accès à la passerelle SNCF à répondre aux trafics à horizon 2035 ;
- A la SGP et au concepteur-réalisateur en phase PRO de :

- Revoir la conception et l'organisation des itinéraires en interconnexions ferroviaires et compatibles structurellement et fonctionnellement avec l'infrastructure SNCF et les modalités de gestion de l'exploitation ;
- Prévoir les dispositifs nécessaires pour sécuriser la traversée des flux voyageurs de la voie d'accès à la zone technique de maintenance M15 et SNCF ;
- Préciser les hypothèses de dimensionnement retenues et apporter la démonstration par la réalisation de simulations de flux que l'ouvrage de connexion à la passerelle SNCF est en capacité de répondre aux besoins de trafics à horizon 2035 ;
- Raccorder l'ouvrage de correspondance à l'altimétrie de la passerelle de SNCF afin de garantir une continuité des parcours voyageurs jusqu'aux accès à l'émergence M15 sans rupture de charge supplémentaire et dénivelés frustratoires, et conformes aux normes d'accessibilité ;
- Optimiser les conditions de parcours des correspondants en confort et sécurité, et de démontrer les conditions et les modalités de réalisation de l'ouvrage de correspondance, ainsi que les éventuels impacts structurels et adaptations nécessaires à entreprendre sur l'infrastructure SNCF ;
- Prendre toutes les dispositions constructives en phase travaux pour limiter les impacts sur l'exploitation en gare SNCF et garantir des conditions d'accès les plus optimales possibles ;
- En phase définitive, restituer l'intégralité des fonctionnalités et des équipements de la passerelle SNCF qui seraient éventuellement impactés par le chantier de la ligne 15.

Demande n°13 : S'agissant de la gare de Bois-Colombes, considérant l'importance stratégique de cette correspondance ferroviaire sur le réseau du Nord-Ouest francilien et le volume important de flux attendus en heure de pointe, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de :

- Etudier la possibilité d'optimisation des parcours d'interconnexions ferroviaires en temps et en confort par la suppression d'un palier intermédiaire tout en conservant le principe de dissociation des flux en correspondance de ceux entrants/sortants M15.
- Revoir le dimensionnement des espaces de correspondance M15 et équipements associés pour être en capacité et conformes aux prévisions de trafics pour garantir des parcours souterrains rapides et confortables ;
- Engager au plus vite les échanges avec la SNCF en charge du programme d'interconnexion ferroviaire pour établir un ordonnancement des tâches et un planning directeur en coactivité et compatible avec les jalons de programmation capacitaire de l'axe Paris-St-Lazare pour atteindre l'objectif de mise en service concomitante de la correspondance ferroviaire et de la gare M15 ;
- En phase travaux, limiter les impacts sur l'exploitation SNCF en ligne et en gare.

Demande n°14 : S'agissant de la gare Les Agnettes, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de :

- Dimensionner la ligne de contrôle de correspondance en conformité avec le programme pour répondre aux besoins capacitaires en mode nominal à l'horizon cible ;
- Apporter la démonstration par la réalisation d'une simulation dynamique incluant l'intégralité de l'ouvrage de connexion et ses deux rampes d'un bon écoulement des flux de correspondance en sécurité et en confort ;
- Réduire la déclivité des deux rampes et élargir la largeur de passage du couloir de correspondance en amont et en aval de la ligne de contrôle (à partir du point de convergence des deux rampes) afin d'améliorer la fluidité des parcours et le confort des usagers sur un linéaire important, et notamment pour les UFR/PMR ;
- Intégrer à la réalisation du couloir de correspondance le planning directeur de la RATP et les emprises travaux associées afin de réduire – et autant que possible éviter - la coactivité des chantiers, et de limiter les délais et les coûts supplémentaires associés ;
- En phase travaux, limiter les impacts sur l'exploitation RATP en ligne et en station.

Demande n°15 : S'agissant de la gare Les Grésillons, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de :

- Dimensionner la ligne de contrôle de correspondance en conformité avec le programme pour répondre aux besoins capacitaires en mode nominal à l'horizon cible ; - Respecter les contraintes et limites constructibles pour sécuriser et limiter les impacts sur l'exploitation du RER C en ligne et en gare en phase travaux ;
- Poursuivre le travail engagé d'optimisation de l'ordonnancement des opérations de chantiers M15 et SNCF afin de limiter la coactivité spatiotemporelle et les impacts sur l'exploitation de la ligne et de la gare du RER ligne C.

Demande n°16 : S'agissant de la sécurité du système de transport, Île-de-France Mobilités demande à la SGP :

- De recenser explicitement les contraintes exportées vers le futur opérateur et vers le gestionnaire d'infrastructure nouvelles par rapport à celles identifiées pour la ligne 15 Sud, et d'identifier celles inhabituelles au regard des pratiques d'exploitation des métros français actuels, ceci afin qu'Île-de-France Mobilités valide celles à destination des opérateurs. En particulier, aucune de ces contraintes exportées ne devra conduire le futur exploitant à manipuler les UFR, ni à intervenir dans des conditions susceptibles de mettre en danger son personnel lors d'un incendie ;
- D'intégrer, dans les études de sécurité des hypothèses réalistes de réaction des futurs opérateurs de transport aux événements susceptibles de survenir pour démontrer la pertinence des choix de conception (en particulier celles relatives à la sécurité des voyageurs lors d'incendies).
- Que la conception permette en phase d'exploitation :
 - o A l'opérateur de transport depuis le PCC et/ou les automatismes de commander un signal adéquat au niveau de la porte du tunnel donnant accès à l'OA, visuel ou sonore, qui permettra au voyageur d'identifier sans ambiguïté l'OA à utiliser pour se soustraire à un péril imminent. En outre, les débouchés des OA dans l'espace public qui ne permettraient pas de garantir la sécurité des voyageurs les ayant utilisés devront être identifiés ;
 - o Aux voyageurs dans les rames, dont les personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant, d'être rapatriés ou évacués dans des conditions optimales de sécurité et de confort. Cela passe notamment par des dispositions de conception efficaces permettant aux rames avec voyageurs d'être secourues par d'autres rames en conduite automatique ou manuelle, permettant aux voyageurs d'être transbordés aisément dans une rame amenée à proximité immédiate ;
- Que le DPS L15O-2 mentionne la « présence éventuelle de produits halogénés afin de garantir une résistance à un environnement humide dans les multitubulaires des artères haute tension (HT) ». Ce sujet des câbles halogénés a été longuement discuté dans le cadre des lignes 15 Sud, 16 et 17 et il a été acté de ne pas placer des câbles halogénés dans ces artères HT. La garantie de leur absence sur ce prolongement doit être explicite et le DPS précité doit être mise à jour en ce sens.

Demande n°17 S'agissant de la sécurité et de l'accessibilité des gares, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de :

- Lui transmettre les études de sûreté et de sécurité publique (ESSP), de l'associer à la définition des périmètres de gestion et d'implantation des dispositifs de protection et de leur mise en œuvre et de rendre compte régulièrement compte de l'avancée des travaux relatifs à la réalisation des espaces dédiés aux forces de police ;
- S'assurer de la cohérence, du bon fonctionnement et de la bonne prise en main par RATP Sûreté des différents systèmes d'alarmes et de vidéoprotection qui seront déployés sur le tronçon et ses gares. La SGP veille ainsi à fournir des systèmes pleinement opérationnels et en adéquation avec les processus métier de RATP Sûreté pour l'exercice plein et entier de ces missions telles que dévolues par la loi ;

Demande n°18 : S'agissant de l'accessibilité PMR des gares, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de consulter des associations représentatives de personnes en situation de handicap visuel, en association avec IDFM, afin d'établir les meilleures dispositions à prendre pour

rendre efficient le guidage sur les parvis et dans le cheminement voyageur en gare. Il s'agira notamment de valider le guidage prévu exclusivement vers les ascenseurs dans le projet et de valider les implantations des balises sonores.

Demande n°19 : S'agissant de l'information voyageurs, Île-de-France Mobilités demande à la SGP :

- De l'associer dès la phase PROjet à la finalisation du programme et à la définition de l'ensemble des contenus qui seront proposés aux voyageurs ;
- D'élaborer ses solutions d'information voyageurs à distance et digitales à partir des éléments communautaires, données et services, mis à disposition par Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités devra pouvoir émettre un avis à chaque phase critique du projet ;
- Qu'elle garantisse la flexibilité de l'ensemble des équipements d'information voyageurs (notamment les écrans) afin que ceux-ci puissent s'adapter aux futures évolutions (de contenus prescrits, de chartes graphiques et signalétiques...) ;
- D'intégrer au programme d'information voyageurs - au-delà du périmètre des gares du réseau sous maîtrise d'ouvrage de la SGP -, les espaces d'interconnexion avec les gares existantes, ainsi que les espaces d'intermodalité dans les pôles d'échanges. La ligne 15 Ouest intégrera la nouvelle charte d'information-voyageurs commune à la ligne 15 mise en service à partir de fin 2025, et qui sera déployée lors des mises en service simultanées des tronçons 15 Ouest Sud et Nord fin 2031.

Demande n°20 : S'agissant de l'information voyageurs, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de prendre en compte dans son programme d'information voyageurs :

- Les principes et préconisations du schéma directeur de l'information voyageurs (SDIV) ;
- La charte des supports et contenus de l'information voyageurs ;
- Les éléments concernant la charte signalétique en cours d'élaboration par Île-de-France Mobilités ;
- Les prescriptions cartographiques ou encore du respect du protocole d'échange des données d'information voyageurs SIRI.

Demande n°21 : S'agissant du système et des équipements billettique, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de contraindre le concepteur-réalisateur à se conformer aux exigences du programme et aux prescriptions d'Île-de-France Mobilités et notamment de :

- Augmenter la capacité des lignes de contrôle pour se conformer aux besoins de trafics estimés à l'horizon cible afin de garantir une exploitation robuste des flux voyageurs :
 - o Bécon-les-Bruyères, au niveau de la sortie contrôlée de l'accès M15 niveau bas ;
 - o Bois-Colombes, au niveau de la correspondance d'accès au PASO SNCF ;
 - o Les Agnettes, au niveau de la correspondance d'accès au PASO connecté à la station M13 ;
 - o Les Grésillons, au niveau de la correspondance d'accès au PASO RER.
- En cas de lignes de contrôle scindées, intégrer un appareil de secours par tronçon et non sur l'ensemble de la ligne afin de préserver les capacités notamment sur Bécon-les-Bruyères ;
- Prévoir le nombre d'emplacement (et réserves associées) pour la mise en œuvre des bornes de rechargement exigé au programme sur Les Grésillons ;
- Dimensionner et configurer les zones d'attente aux droits des emplacements réservés pour l'implantation de distributeurs de billets (DAT) et de bornes de rechargement (BR) au niveau des salles d'échanges et de correspondance de manière à ce qu'elles ne constituent pas un obstacle au bon écoulement des flux voyageurs en gare de Bécon-les-Bruyères.

De plus, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au Concepteur-Réalisateur, en complément des exigences inscrites au programme de C-R contractualisé avec le titulaire -, d'intégrer l'hypothèse d'une marge de l'ordre de 20% pour le dimensionnement des réserves d'emplacements concernant en particulier les DAT en prévision de l'augmentation de trafics ultérieurs. A noter qu'il convient de considérer que la réforme tarifaire de janvier 2025 n'a aucune incidence sur les prescriptions Île-de-France Mobilités en vigueur.

Demande n°22 : S'agissant de l'intermodalité, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de prendre en compte :

- La nécessaire évolutivité des espaces publics à proximité des gares du réseau et de s'assurer d'une portance des couvertures des boîtes gare garantissant une réversibilité des usages au long de la vie de l'infrastructure ;
- Les exigences du programme en termes de stationnement vélo dans le périmètre d'aménagement, en consigne et en arceaux, afin de garantir une réponse adaptée aux besoins de rabattement à l'horizon post-2030. Île-de-France Mobilités demande également qu'une attention soit portée à l'implantation des stationnements afin de limiter les conflits d'usages sur les abords des gares ;
- Et de respecter les prescriptions d'IDFM en matière d'information voyageurs et souhaite avoir un retour sur l'avancée des échanges au sein du groupe de travail dédié.

Demande n°23 : S'agissant de l'intermodalité, au regard des flux de voyageurs en entrée/sortie de la gare, il est essentiel d'adapter les espaces d'échanges pour un confort optimal des correspondances -, Île-de-France Mobilités demande à la SGP et au concepteur-réalisateur pour les gares de :

- Bécon-les-Bruyères :
 - o Repositionner l'offre de stationnement Vélo en consigne sécurisée (en lieu et place d'une partie des espaces commerciaux) au plus près des accès depuis la route départementale (RD12) afin de s'assurer d'une co-visibilité en façade depuis le parvis de la gare et de réduire le risque de conflits du flux avec les piétons ;
 - o Améliorer l'identification et la sécurisation des espaces réservés aux fonctions intermodales au droit du parvis (dépose-minute, place de stationnement UFR/PMR, piste cyclable, stationnement véhicules motorisés...) ;
 - o Planter les commerces dans une logique d'ensemble d'accès au pôle SNCF-M15 et de liaison urbaine entre les trois communes visibles et accessible du côté de l'espace piétonnier menant des accès M15 et la gare SNCF ;
- Bois-Colombes : Rechercher une implantation de l'offre de stationnement vélo sécurisée de manière à permettre une meilleure visibilité d'accès tout en limitant les potentiels conflits de flux cycles/piétons sur le parvis.
- Les Agnettes :
 - o Rassembler l'offre de stationnement Vélo sécurisée au sein de la gare en façade Nord afin de simplifier la gestion de cet équipement, et d'améliorer son accessibilité et sa visibilité depuis le réseau cyclable en voirie ;
 - o Concevoir et planter le local conducteur bus au sein de la gare de manière à limiter les interfaces et les contraintes vis-à-vis de l'exploitant M15, et de garantir un fonctionnement optimum et un accès aisé au plus près de la zone de régulation.
- Les Grésillons :
 - o Réaménager l'offre de stationnement Vélo sécurisée au sein de la gare et en élargir l'accès afin d'optimiser son utilisation en confort et sécurité par les usagers, et pour se mettre en conformité avec les prescriptions techniques du Schéma Directeur du stationnement Vélo d'Île-de-France Mobilités ;
 - o Améliorer l'identification et la sécurisation des espaces réservés aux fonctions intermodales au droit du parvis (dépose-minute, place de stationnement UFR/PMR, piste cyclable, stationnement véhicules motorisés...).

Demande n°24 : S'agissant des dossiers de sécurité, pour garantir la cohérence de la procédure de sécurité sur l'ensemble de la ligne aux différents horizons de mises en service successives de la ligne 15, Île-de-France Mobilités demande à la SGP de :

- Associer RATP-Infrastructures à la démonstration de sécurité, conformément aux dispositions du contrat entre Île-de-France Mobilités et la RATP, et donc à l'élaboration des prochains dossiers de sécurité (DPS, DCS, DJS, DS, DRS et les éventuels compléments ou modificatifs). Plus généralement, RATP-Infrastructures doit pouvoir

faire valoir ses prescriptions de fiabilité, de disponibilité, de maintenabilité, de sécurité, et d'interopérabilité du système lors de l'élaboration de ces dossiers, afin d'exercer pleinement sa future mission de gestionnaire d'infrastructure définie à l'article L.2142-3 du code des transports ;

- Formaliser, en lien avec le gestionnaire d'infrastructure, RATP-Infrastructures, le futur exploitant et Île-de-France Mobilités, une méthodologie et une organisation permettant une approche globale de la sécurité sur l'ensemble de la ligne 15 ;
- Prendre en considération les avis qu'Île-de-France Mobilités, RATP-Infrastructure et les opérateurs de transport émettent sur les différents dossiers de sécurité et leurs compléments, y compris les dossiers jalons de sécurité (DJS) et les dossiers levant des réserves de l'Etat, en modifiant en conséquence ces dossiers avant de les transmettre au Préfet de région ;
- Veiller à ce que les dispositions de conception permettent aux voyageurs dans les rames, et notamment aux personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant, d'être rapatriés ou évacués dans des conditions optimales de sécurité et de confort. Cela passe notamment par des dispositions de conception efficaces permettant aux rames avec voyageurs d'être secourues par d'autres rames en conduite automatique ou manuelle, permettant aux voyageurs d'être transborder aisément dans une rame amenée à proximité immédiate, et permettant à l'exploitant de soustraire les voyageurs exposés à un péril imminent en leur faisant utiliser les ouvrages d'accès des secours.

Demande n°25 : S'agissant des impacts sur l'exploitation de la ligne 15 en service, Île-de-France Mobilités demande à la SGP d'explicitier les dispositions prises lors des travaux de la ligne 15 Ouest afin de minimiser à l'horizon 2031 l'impact sur l'exploitation de la ligne 15 Sud qui aura été mise en service à l'été 2026 comme envisagée par la SGP.

Demande n°26 : S'agissant de l'évaluation du besoin de matériel roulant, Île-de-France Mobilités demande à la SGP d'intégrer les besoins mis à jour, leur adéquation avec les capacités de remisage, de maintenance du tronçon de ligne 15 Ouest en particulier et de la ligne 15 dans son ensemble. Un remisage de 104 trains hors ligne à l'horizon 2030, à date, est nécessaire pour l'ensemble de la ligne.

Gestionnaire des infrastructures et modernisation du réseau
LAC VJ60 • 12, avenue du Val de Fontenay
94724 Fontenay-sous-Bois cedex

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

N/Réf. : GIGP-S2025-022

Paris, le 10 janvier 2025

V/Réf. : **2C 179 288 6581 9**

Courrier recommandé avec Accusé de Réception

Objet : Avis du gestionnaire technique de l'infrastructure sur les dossiers « Avant-Projet » des concepteurs-réalisateurs des tronçons Nord des lignes 15 est – lot 2 concernant le tronçon Drancy-Bobigny ⇔ Saint-Denis Pleyel et 15 ouest – lot 2 concernant le tronçon Bécon les Bruyères ⇔ Les Grésillons

Monsieur le Directeur,

Par courrier recommandé avec accusé de réception adressé à la RATP en date du 11 novembre 2024, vous avez sollicité l'avis de RATP INFRASTRUCTURES, gestionnaire de l'infrastructure future du Grand Paris Express, sur les dossiers d'avant-projet des tronçons nord des lignes 15 est (Drancy-Bobigny ⇔ Saint-Denis Pleyel¹) et 15 ouest (Bécon les Bruyères ⇔ Les Grésillons²).

Conformément aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les éléments des lignes, ouvrages et installations ainsi que des gares, y compris d'interconnexion des lignes 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express seront confiés à la RATP qui en assurera la gestion technique. Ces éléments remis en gestion technique à RATP INFRASTRUCTURES sont définis par le décret n°2019-87 et l'arrêté pris en son application du 8 février 2019, ainsi que par l'arrêté modificatif du 14 avril 2020.

Dans le cadre de l'exercice de la mission précitée de RATP INFRASTRUCTURES, la Régie a conclu avec la Société du Grand Paris des conventions prévoyant notamment l'association de RATP INFRASTRUCTURES à la conception des lignes 15 est et 15 ouest en phase avant-projet, dans le cadre de laquelle RATP INFRASTRUCTURES a exprimé un certain nombre de recommandations.

¹ Ou plus précisément entre l'ouvrage 6701 (exclus) et OE 32E01-Ouvrage Finot situé à Saint-Ouen (inclus)

² Ou plus précisément entre l'ouvrage 2803 (exclus) et OE 32E01-Ouvrage Finot situé à Saint-Ouen (exclus)



En réponse à votre demande, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joints dans l'annexe 1 pour le tronçon nord de la ligne 15 est et dans l'annexe 2 pour le tronçon nord de la ligne 15 ouest les éléments majeurs d'analyse des dossiers que vous avez transmis, établis à la lumière des avis émis par RATP INFRASTRUCTURES en phase d'analyse des offres des titulaires retenus.

Ces éléments visent en premier lieu l'atteinte des objectifs fixés par la loi. Ils permettent par ailleurs de prendre en compte le coût de l'infrastructure sur sa durée de vie par la recherche d'une économie de coûts de maintenance.

Dans un souci d'efficience, de diminution des coûts et de standardisation des infrastructures, je souhaite attirer votre attention sur l'impérative nécessité de recommander à la SGP de répliquer les solutions sur lesquelles IDFM, SGP et RATP INFRASTRUCTURES se sont déjà accordés lors de l'instruction de points ouverts similaires relatifs à la maintenabilité des infrastructures des L15 Sud et L16/17.

Je souligne de plus que plusieurs points listés en annexes 1 et 2 sont en cours de traitement par la SGP et la RATP INFRASTRUCTURES et feront l'objet d'ateliers thématiques d'ici le 11 février 2025. Les estimations de leurs impacts sur la disponibilité et le coût de l'infrastructure sont donc susceptibles d'évoluer.

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

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

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

Stéphane GARREAU
Directeur Gestion d'Infrastructures du Grand Paris



ANNEXE 1 : TRONÇON NORD DE LA LIGNE 15 EST - ÉLEMENTS TECHNIQUES

Les éléments techniques de l'« Avant-Projet » du concepteur - réalisateur pour la ligne de métro 15 est tronçon nord – lot 2 concernant le tronçon Drancy-Bobigny <> Saint-Denis Pleyel sont les suivants :

I. Sur le plan de la sécurité, RATP INFRASTRUCTURES émet les remarques suivantes sur lesquelles des échanges ultérieurs sont à prévoir avec la SGP :

- Le dossier AVP ne précise pas les exigences exportées à la maintenance ainsi que les requis de conception liés à la détection et la prise en compte du rail cassé. Cette thématique doit faire l'objet d'une analyse de sécurité globale à tous les tronçons de la ligne 15.
- Les câbles HT pourront être halogénés ce qui présente un risque pour les mainteneurs et un impact sur la disponibilité de l'alimentation électrique en cas de sinistre.
- Le dossier AVP ne comporte pas les éléments permettant de garantir la protection des mainteneurs vis-à-vis des contacts indirects traction dans les PR, PSS, PSSD, en ligne (PAC en tunnel).
- La consignation du GO1 doit être conçue en sécurité avec la conception de la logique traction du GO4.
- L'absence de fixation des baies télécom ne garantit pas la sécurité des mainteneurs.
- Le dossier AVP ne comporte pas les éléments permettant de garantir la sécurité des mainteneurs lors des interventions sur les pièges à sons suspendus dans des gaines verticales de ventilation.

Les coûts de maintenance indiqués en annexe 3 font l'hypothèse que l'ensemble de ces points seront pris en compte.

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

- La présence d'un équipement de type contrerail dans les courbes de rayon inférieur à 315m ne doit pas empêcher le renouvellement de rail à l'aide de longs rails (LRS).
- La présence de bassins de rétention posés sur des dispositifs d'étanchéité en toiture des gares dans un espace contraint risque d'augmenter significativement les coûts de maintenance d'une part pour réaliser le curage de ces bassins en hauteur et d'autre part pour la maintenance de l'étanchéité en cas de fuite d'eau en gare. De plus la durée de vie de ce type de bassin de rétention n'est pas explicitée.
- L'alimentation en 15kV de la L15E2 à la place du 20kV exporte des contraintes vers la maintenance compte-tenu de la diversité et de la spécificité des équipements bi-tension à maintenir.
- La mise en place d'arbres à hautes tiges sur les dalles de couverture et sur les toitures peut affecter la pérennité des dispositifs d'étanchéité. Par ailleurs, en l'état, l'abatage des arbres plantés par le projet sera à prévoir pour les travaux de réfection d'étanchéité.



- La pose des voies sur dalle flottante présente une disponibilité moindre que celle sur traverse béton sur radier, notamment avec un temps d'intervention accru lors des interventions de maintenance corrective et des opérations de maintenance patrimoniale nécessitant des interruptions d'exploitation plus longues. Les zones d'implantation en voie courante et en appareil de voie sont à préciser.

Selon les précisions qui seront apportées, les prévisions de coûts de maintenance sont susceptibles d'évoluer par rapport aux montants indiqués en annexe 3.

III. Pour les points suivants RATP INFRASTRUCTURES recommande la réplique des solutions sur lesquelles IDFM, SGP et RATP INFRASTRUCTURES se sont déjà accordés lors de l'instruction de points ouverts similaires relatifs à la maintenabilité des infrastructures des L15 Sud et L16/17

- Les conditions d'accessibilité aux ouvrages d'art, aux locaux et aux équipements du système peuvent sensiblement influencer la disponibilité du système et le coût de maintenance de l'infrastructure. À ce stade, RATP INFRASTRUCTURES ne dispose pas des éléments permettant d'évaluer précisément l'accessibilité à certaines parties d'ouvrage et certains équipements. Une attention particulière doit être accordée à l'accessibilité aux structures occultées par des équipements, des réseaux, des aménagements et des isolants, aux réseaux d'assainissements et à l'accessibilité aux canalisations techniques et leurs câbles et aux câbles tractions traversant les voies.
- Afin d'assurer la disponibilité du système de transport, des "tés de dénoyage" permettant le branchement rapide d'une pompe de secours sur la canalisation de refoulement des postes d'épuisement doivent être prévus.
- Compte tenu des températures observées en Île-De-France, RATP INFRASTRUCTURES pointe le risque d'indisponibilité accru des Postes Eclairage Force et Postes de Redressement en raison du mode de défaillance commun induit par la température malgré la redondance d'équipement.
- L'absence de collecte longitudinale des courants vagabonds pourrait avoir des impacts vis-à-vis des tiers et nécessiter en phase d'exploitation la mise en place d'un réseau de collecte.
- Afin d'assurer la disponibilité de l'alimentation électrique des installations et de ne pas augmenter les coûts de formation des mainteneurs et d'élaboration du référentiel de maintenance, il est recommandé de standardiser les choix de conception des Tableaux Généraux Basse Tension à l'échelle de la ligne.

Les coûts de maintenance indiqués en annexe 3 font l'hypothèse de la réplique des solutions retenues pour les lignes 15 Sud et 16/17.



IV. RATP INFRASTRUCTURES fait part des observations et recommandations suivantes sur lesquelles elle souhaite pouvoir travailler en étroite collaboration avec la SGP et Ile-de France Mobilités en phase PRO

- Les fonctionnalités (supervision et commande à distance) des différents équipements doivent être conformes aux spécifications d'interface avec GO4.
- Les capacités de pompages et de stockage des postes d'épuisement semblent insuffisantes en cas d'inondation par remontée importante de nappes.
- En l'absence de sectionneurs électriques de baies RMS, les impacts sur l'exploitation devront être évalués.

Selon l'issue de ces travaux, les prévisions de coûts de maintenance sont susceptibles d'évoluer par rapport aux montants indiqués en annexe 3.

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

- Les informations contenues dans les maquettes BIM du dossier ne sont pas conformes à la charte du référentiel SGP. Dans ce sens plusieurs informations indispensables pour apprécier la maintenabilité des infrastructures et la future gestion des informations en tant que référentiel pour RATP INFRASTRUCTURES sont absentes ou incorrectement renseignées.
- Le système d'aide à la maintenance et au dépannage local n'est pas suffisamment documenté dans l'AVP pour la HT/BT et traction.
- L'AVP ne précise pas les conditions de remise sous tension après une perte des 2 artères et décharge des ASI.
- L'AVP ne démontre pas les conditions de tirage de câbles HTA sur des distances de 400 m entre deux chambres de tirage.
- L'installation des fibres optiques du réseau RMS dans des multitubulaires placées dans des cheminements techniques protégés sous les voies peut nuire à leur maintenabilité. Les méthodes d'interventions pour le déroulage des fibres optiques doivent être précisées.
- Concernant le domaine des courants faibles, l'AVP ne détaille pas les modalités de raccordement de la fibre optique dans les locaux techniques, ni l'implantation des baies d'équipements dans les locaux.
- Les moyens SLI pour acheminer les pompes à partir des fosses vers le quai ne sont pas décrits. L'absence de trappes dans les quais requerrait le cheminement par l'escalier pour les interventions correctives, cause de surcoût de maintenance lié à la complexité de manutention.
- L'AVP ne précise pas l'exhaustivité des typologies des postes d'épuisement installés (sous quais, sous voies) sur l'ensemble du tronçon.
- Les études FMD sont basées sur des hypothèses de taux de panne non cohérentes avec les données de la ligne 15 Sud. Une justification de ces écarts est attendue.
- L'AVP ne précise pas les modalités pour permettre la maintenance des ventilateurs tunnel pendant l'exploitation.



Selon l'issue de ces travaux, les prévisions de coûts de maintenance sont susceptibles d'évoluer par rapport aux montants indiqués en annexe 3.



ANNEXE 2 : TRONÇON NORD DE LA LIGNE 15 OUEST - ÉLÉMENTS TECHNIQUES

Les éléments techniques de l'« Avant-Projet » du concepteur - réalisateur pour la ligne de métro 15 ouest tronçon nord – lot 2 concernant le tronçon Bécon les Bruyères <=> Les Grésillons sont les suivants :

I. Sur le plan de la sécurité, RATP INFRASTRUCTURES émet les remarques suivantes sur lesquelles des échanges ultérieurs sont à prévoir avec la SGP :

- Le dossier AVP ne précise pas les exigences exportées à la maintenance ainsi que les requis de conception liés à la détection et la prise en compte du rail cassé. Cette thématique doit faire l'objet d'une analyse de sécurité globale à tous les tronçons de la ligne 15.
- Le dossier AVP ne comporte pas les éléments permettant de garantir la protection des mainteneurs vis-à-vis des contacts indirects traction dans les PR, PSS, PSSD, en ligne (PAC en tunnel).
- La consignation du GO1 doit être conçue en sécurité avec la conception de la logique traction du GO4.
- L'absence de fixation des baies télécom ne garantit pas la sécurité des mainteneurs.
- Le dossier AVP ne comporte pas les éléments permettant de garantir la sécurité des mainteneurs lors des interventions sur les pièges à sons suspendus dans des gaines verticales de ventilation.

Les coûts de maintenance indiqués en annexe 3 font l'hypothèse que l'ensemble de ces points seront pris en compte.

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

- La maintenance des éléments verriers de la coupole de la gare de BÉCON-LES-BRUYÈRES nécessitera des moyens lourds de maintenance (manutention complexe à l'aide d'une grue physiquement éloignée de cette coupole) qui impacte significativement les coûts de maintenance de cette gare.
- La mise en place d'arbres à hautes tiges sur les dalles de couverture des gares de BOIS-COLOMBES et GRÉSILLONS peut affecter la pérennité des dispositifs d'étanchéité. Par ailleurs, en l'état, l'abattage des arbres plantés par le projet sera à prévoir pour les travaux de réfection d'étanchéité.
- Les moyens spécifiques de maintenance des fosses d'épuisement sous voie envisagés pourraient conduire à un surenchérissement significatif des coûts de maintenance.
- La hauteur des niches LAMC dans les OA 3201P et 3101P est de 2,20 m et ne respecte pas les spécifications de hauteur du programme. En l'état, l'accès aux LAMC à ces espaces de stockage est impossible ce qui affecte la maintenabilité et la disponibilité du système de transport.
- La pose des voies sur dalle flottante présente une disponibilité moindre que celle sur traverses béton sur radier, notamment avec un temps d'intervention accru lors des interventions de



maintenance corrective et des opérations de maintenance patrimoniale nécessitant des interruptions d'exploitation plus longues. Les zones d'implantation sont à préciser.

Selon les précisions qui seront apportées, les prévisions de coûts de maintenance sont susceptibles d'évoluer par rapport aux montants indiqués en annexe 3.

III. Pour les points suivants RATP INFRASTRUCTURES recommande la réplique des solutions sur lesquelles IDFM, SGP et RATP INFRASTRUCTURES se sont déjà accordés lors de l'instruction de points ouverts similaires relatifs à la maintenabilité des infrastructures des L15 Sud et L16/17

- Les conditions d'accessibilité aux ouvrages d'art, aux locaux et aux équipements du système peuvent sensiblement influencer la disponibilité du système et le coût de maintenance de l'infrastructure. À ce stade, RATP INFRASTRUCTURES ne dispose pas des éléments permettant d'évaluer précisément l'accessibilité à certaines parties d'ouvrage et certains équipements, notamment dans les PR les PF et PEF. Une attention particulière doit être accordée à l'accessibilité aux structures occultées par des équipements, des réseaux, des aménagements et des isolants acoustiques.
- Afin d'assurer la disponibilité du système de transport, des "tés de dénoyage" permettant le branchement rapide d'une pompe de secours sur la canalisation de refoulement des postes d'épuisement doivent être prévus.
- Compte tenu des températures observées en Île-De-France, RATP INFRASTRUCTURES pointe le risque d'indisponibilité accru des Postes Eclairage Force et Postes de Redressement en raison du mode de défaillance commun induit par la température malgré la redondance d'équipement.
- L'absence de collecte longitudinale des courants vagabonds pourrait avoir des impacts vis-à-vis des tiers et nécessiter en phase d'exploitation la mise en place d'un réseau de collecte.

Les coûts de maintenance indiqués en annexe 3 font l'hypothèse de la réplique des solutions retenues pour les lignes 15 Sud et 16/17.



IV. RATP INFRASTRUCTURES fait part des observations et recommandations suivantes sur lesquelles elle souhaite pouvoir travailler en étroite collaboration avec la SGP et Ile-de-France Mobilités en phase PRO

- Les modalités de prévention de risque d'inondation en cas de crue doivent être précisées :
 - Protections anti-crue pour les gares des AGNETTES et des GRÉSILLONS ainsi que pour les ouvrages de service 3001, 3101, 3201.
 - Les capacités de pompages et de stockage des postes d'épuisement.
- Les fonctionnalités (supervision et commande à distance) des différents équipements doivent être conformes aux spécifications d'interface avec GO4.
- Les méthodes de surveillance et de maintenance des ouvrages d'art devront être clairement définies afin de garantir un accès au contact. La seule surveillance à distance par drones n'est pas opérante dans des espaces restreints fermés.
- Compte-tenu du risque de dissolution du gypse, les mesures à mettre en place en phase exploitation sont à détailler.
- La maintenance de la structure en béton-bois du plancher collaborant de la gare des GRÉSILLONS est à préciser.
- En l'absence de sectionneurs électriques de baies RMS, les impacts sur l'exploitation devront être évalués.

Selon l'issue de ces travaux, les prévisions de coûts de maintenance sont susceptibles d'évoluer par rapport aux montants indiqués en annexe 3.

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

- Les informations contenues dans les maquettes BIM du dossier ne sont pas conformes à la charte du référentiel SGP. Dans ce sens plusieurs informations indispensables pour apprécier la maintenabilité des infrastructures et la future gestion des informations en tant que référentiel pour RATP INFRASTRUCTURES sont absentes ou incorrectement renseignées.
- Le système d'aide à la maintenance et au dépannage local n'est pas suffisamment documenté dans l'AVP pour la HT/BT et traction.
- L'AVP ne précise pas les conditions de remise sous tension après une perte des 2 artères et décharge des ASI.
- L'AVP ne démontre pas les conditions de tirage de câbles HTA sur des distances de 400 m entre deux chambres de tirage.
- L'installation des fibres optiques du réseau RMS dans des multitubulaires placées dans des cheminements techniques protégés sous les voies peut nuire à leur maintenabilité. Les méthodes d'interventions pour le déroulage des fibres optiques doivent être précisées.
- Concernant le domaine des courants faibles, l'AVP ne détaille pas les modalités de raccordement de la fibre optique dans les locaux techniques, ni l'implantation des baies d'équipements dans les locaux.



- L'AVP ne présente pas de séparation physique dans les locaux mutualisés entre les automatismes ferroviaires et les courants faibles. Celle-ci est nécessaire pour des raisons de disponibilité et de maintenabilité.
- Le dossier AVP ne contient pas d'informations sur l'analyse de soutien logistique pour la ventilation et le désenfumage du tunnel, les anémomètres ni pour les pompes.
- Les études FMD sont basées sur des hypothèses de taux de panne non cohérentes avec les données de la ligne 15 Sud. Une justification de ces écarts est attendue.

Selon l'issue de ces travaux, les prévisions de coûts de maintenance sont susceptibles d'évoluer par rapport aux montants indiqués en annexe 3.



ANNEXE 3 : TRONÇONS NORD DES LIGNES 15 OUEST ET EST - COÛTS DE MAINTENANCE ANNUELS

Les coûts de maintenance annuels présentés ci-dessous intègrent les dépenses de maintenance courante, révisions et renouvellements partiels pendant la durée de vie comptable des biens.

Ligne 15 Est 2 :

Domaine	Ligne 15 Est 2
	en € 2023
Ouvrages d'art	1 278 k€
Aménagements des gares et bâtiments GI	86 k€
Voie	2 359 k€
Energie	2 113 k€
Informatique industrielle des gares et bâtiments GI	67 k€
Infrastructures de télécommunications	606 k€
Signalisation	359 k€
Équipement de sécurité du système de transport et équipements électromécanique des bâtiments GI	1 445 k€
TOTAL	8 311 k€

Ligne 15 Ouest 2 :

Domaine	Ligne 15 Ouest 2
	en € 2023
Ouvrages d'art	1 120 k€
Aménagements des gares et bâtiments GI	144 k€
Voie	1 729 k€
Energie	1 663 k€
Informatique industrielle des gares et bâtiments GI	73 k€
Infrastructures de télécommunications	606 k€
Signalisation	336 k€
Équipement de sécurité du système de transport et équipements électromécanique des bâtiments GI	1 229 k€
TOTAL	6 899 k€



Les hypothèses prises pour établir l'estimation sont basées sur les données d'entrée du schéma directeur de maintenance des infrastructures 2020 scénario 1 notamment la protection et la consignation automatiques des chantiers, la possibilité de réaliser 80 % des chantiers de nuits en concomitance sans mettre en œuvre d'agents de sécurité du personnel et sous réserve de ne pas mettre en œuvre un VMI sur chaque voie, l'utilisation d'un seul VMI sans conducteur pour l'auscultation des infrastructures.

Le modèle de coût utilisé considère l'horizon cible, échéance temporelle à laquelle l'ensemble des cycles de maintenance sont mis en œuvre, c'est-à-dire 2040 selon les hypothèses de la nouvelle feuille de route gouvernementale.

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

Sont exclus des présentes estimations :

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

SNCF RESEAU

DIRECTION GENERALE ILE-DE-FRANCE - AGENCE GRAND PARIS

SNCF GARES & CONNEXIONS

DIRECTION EXECUTIVE DES GARES D'ILE DE FRANCE

10 rue Camille Moke

93212 LA PLAINE SAINT-DENIS Cedex



Monsieur Arnaud CROLAIS
Directeur des Infrastructures
Ile de France Mobilités
39bis-41 rue de Châteaudun
75009 PARIS

Saint-Denis, le 14 janvier 2025

Références : D/2025/000116
Envoi CRAR : 1A 205 102 6128 9
Affaire suivie par :
Benoît GONNET
Tél. 06 24 00 48 15 - benoit.gonnet@sncf.fr
Alexandre SAIDE
Tél. 06 27 44 79 84 - alexandre.saide@reseau.sncf.fr

Objet : Avis SNCF sur l'AVP du maitre d'ouvrage pour les lots 2 des lignes 15 Est et 15 Ouest du Grand Paris Express

Monsieur le Directeur

Nous accusons réception de votre courrier recommandé en date du 14 novembre 2024 et vous remercions d'avoir sollicité notre avis sur les dossiers d'avant-projet du maitre d'ouvrage pour les lots 2 des lignes 15 Est et 15 Ouest du Grand Paris Express.

Vous trouverez joint à ce courrier les avis SNCF Réseau et Gares & Connexions demandés, sur la base des AVP transmis en appui de votre courrier.

Concernant la ligne 15 Est, nous attirons tout particulièrement votre attention sur le besoin de maintien d'une gestion qualitative des flux en gare de la Plaine - Stade-de-France durant la phase chantier du GPE, en lien avec les spécificités des événements du stade de France.

Pour la ligne 15 Ouest, la gare de Bécon devra faire l'objet d'une vigilance particulière pour la bonne gestion des flux d'interconnexion au niveau de la passerelle comme au niveau de l'accès ZAC. Démonstration devra également être faite d'une méthodologie de construction de la gare du GPE (en sous-œuvre du Réseau Ferré) permettant une offre de service ferroviaire acceptable pour les voyageurs

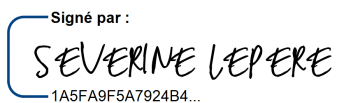
La gare de Bois-Colombes nécessitera quant à elle une programmation coordonnée des travaux, afin de disposer là encore d'interruptions de circulations sur le Réseau Ferré acceptables pour les voyageurs et de permettre une mise à disposition des emprises SGP pour la bonne réalisation des travaux SNCF. Le respect de l'objectif de mise en service concomitante de la ligne



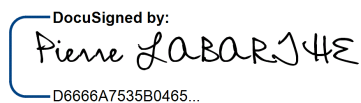
15 Ouest du GPE et de l'interconnexion avec la gare SNCF et plus largement la faisabilité technique de la correspondance, reposent sur ces deux conditions majeures de réalisation

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de nos salutations distinguées.

Pour SNCF Réseau,
Séverine LEPERE
Directrice Générale Réseau Ile-de-France

Signé par :

1A5FA9F5A7924B4...

Pour SNCF Gares & Connexions,
Pierre LABARTHE
Directeur Exécutif des Gares Ile-de-France

DocuSigned by:

D6666A7535B0465...

Copie :

- SNCF Réseau : Grégoire MARLOT, Alexandre SAIDE
- SNCF Gares & Connexions : Denis RONDEPIERRE, Benoit GONNET
- IDFM : Cyril DELONCA, Cécile BOSSAVIE

PJ :

- AVIS SNCF sur l'AVP de la ligne 15 OUEST lot 2
- AVIS SNCF sur l'AVP de la ligne 15 EST lot 2



AVIS SNCF

Dossier de l'avant-projet du maitre d'ouvrage Pour le lot 2 de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express

10 janvier 2025

La future ligne 15 Ouest construite par la Société des Grands Projets (SGP) permettra, avec son lot 2, plusieurs interconnexions en gare de Bécon-les-Bruyères (ligne L du Transilien), des Grésillons (ligne C du RER) et de Bois-Colombes (ligne J du Transilien).

Recommandations SNCF sur les travaux SGP :

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

SNCF Réseau a donc émis, à ce titre, un certain nombre de remarques et réserves. Le stade AVP desdites études ne permet pas, dans la plupart des cas, de vérifier l'acceptabilité des travaux au regard des contraintes ferroviaires et du maintien de l'exploitation. Les réserves devront être levées, par la mission sécurité ferroviaire, par les études PRO. Dans ce cadre, le découpage des Dossiers de Conception spécifique sera à reprendre et le process documentaire à mettre en conformité avec les exigences du Cahier des Charges fourni à la SGP. Les analyses de risques SGP seront à compléter en particulier sur les risques électriques et de heurts. Les demandes capacitaires tant en ITC qu'en LTV devront être optimisées.

Il convient que la SGP poursuive le dialogue sur les modalités de réalisation des travaux à proximité de l'infrastructure ferroviaire et de ses ouvrages, avec, au besoin, une analyse des impacts par la Mission de Sécurité Ferroviaire de SNCF Réseau. Les dispositions usuelles de référé préventif avant travaux devront être prises pour anticiper les éventuelles dégradations sur les ouvrages avoisinants. L'organisation du groupement indiquée dans l'offre devra être affinée pour garantir la bonne prise en compte des interfaces avec la SNCF.

Des fiches interfaces entre les projets SNCF et SGP ont été établies en concertation entre les maîtres d'ouvrages. Ces fiches restent applicables pour la suite des opérations.

Les impacts des travaux du GPE sur l'exploitation des gares SNCF devront être pris en compte, de manière à permettre la continuité d'exploitation de ces dernières. En particulier, les accès voyageurs, exploitants et autres intervenants (secours, commerçants, convoyeurs de fonds...) devront être conservés ou reconstitués en permanence, avec les mêmes caractéristiques d'accessibilité. Les places de parking impactées devront être également reconstituées.

Les choix de mise en œuvre des travaux, tant dans leur méthodologie que leur planification, devront permettre d'atteindre l'objectif fixé d'une mise en service concomitante de la ligne 15 Ouest du GPE et des interconnexions avec les gares SNCF.

Une coordination des projets est nécessaire en particulier pour les gares des Grésillons et de Bois-Colombes, pour lesquelles les chantiers SNCF à mener restent conséquents et en forte interaction avec ceux de la SGP. La planification des opérations tiendra compte de la mise en place des financements, des principes de réservation capacitaire pour les travaux en zone exploitée par la SNCF, et de la nécessaire coordination temporelle des chantiers dans un espace contraint et partagé (emprises, accès, acceptabilité par les Villes concernées...).

Bécon-les-Bruyères :

L'interconnexion avec la gare SGP pouvant être réalisée au niveau de l'accès ZAC ainsi qu'au niveau de la passerelle, il sera pertinent de réaliser une vérification du dimensionnement des accès au travers d'une étude de flux. Par ailleurs, pour améliorer les circulations de correspondance, il est souhaitable que le raccordement de la passerelle SGP avec la passerelle SNCF soit à niveau (sans marche ni ascenseur).

Les tassements globaux estimés pour le dimensionnement des ouvrages de génie civil sont très supérieurs aux seuils autorisés par SNCF Réseau. Il conviendra de compléter les études (méthodologie, calculs, auscultation des installations ferroviaires) et les dispositions constructives (dimensionnement des ouvrages, éventuels renforcements de sol) lors des itérations ultérieures pour revenir à des valeurs admissibles pour le RFN, sans se limiter à des campagnes de bourrage des voies.

Des tassements importants étant projetés sur le pont route des Bruyères avec un vérinage envisagé, l'EPI 78/92 devra être sollicité.

L'analyse de risques SGP sera à compléter notamment sur la pose de la protection lourde. Les demandes capacitaires devront être optimisées.

Depuis plusieurs années, SNCF Réseau a travaillé pour libérer et déplacer les fonctionnalités présentes sur l'ancien site ferroviaire de Bécon les Bruyères afin de permettre d'accueillir la future gare éponyme de la ligne 15 Ouest. A ce jour, une dernière fonctionnalité présente sur le site n'a pas été déplacée et reconstituée : l'accès aux voies pour les engins de maintenance. Cet accès est en cours de reconstitution sous la passerelle de SNCF Gares & Connexions. Cependant, l'accès reconstitué va limiter le type d'engins utilisable pour SNCF Réseau. Les engins de réparation des caténaires essentiels en cas d'incidents pourront utiliser cet accès mais celui-ci n'est pas adapté, en raison de sa situation à proximité des quais, aux engins de type « Pelle-Rail-Route » ou « Débroussailleuse-Rail-Route ». Ainsi SNCF Réseau souhaite pouvoir de nouveau disposer de l'accès existant à l'issue des travaux SGP, en établissant les servitudes nécessaires. Ce point a été exprimé par courrier à la SGP en date du 20/06/2024.

Les multiples sollicitations reçues par SNCF concernant les évacuations SGP par voie ferrée ont été étudiées et des propositions faites à SGP. Ces propositions n'ayant pas été retenues par SGP, il n'est pas envisagé de possibilité d'évacuation par voie ferrée.

Les Grésillons :

La gare SNCF ne possédant qu'une entrée à l'Est des voies ferrées, les voyageurs souhaitant accéder aux quais de la ligne C et provenant de l'avenue des grésillons à l'Ouest auront tendance à traverser la

gare SGP. Nous attirons votre attention sur les flux supplémentaires qu'ils pourraient générer au niveau N00 (urgence).

Le respect de l'objectif de mise en service concomitante de la ligne 15 Ouest du GPE et de l'interconnexion avec la gare SNCF repose sur le respect des jalons de remise d'emprise partagés avec la SGP et repris au cahier des charges du COREA (dates, localisations et surfaces).

Une coordination des circulations dans la Ville sera nécessaire entre les chantiers, notamment pour permettre l'évacuation des terrassements SNCF prévus en 2026.

Les tassements estimés pour le dimensionnement des ouvrages de génie civil sont supérieurs aux seuils autorisés par SNCF Réseau, notamment au niveau du pont des Grésillons. Il conviendra de compléter les études (méthodologie, calculs, auscultation des installations ferroviaires) et les dispositions constructives (dimensionnement des ouvrages, éventuels renforcements de sol) lors des itérations ultérieures pour revenir à des valeurs admissibles pour le RFN.

Les demandes capacitaires devront être optimisées. Notamment les taux de LTV annoncés seront à justifier et les durées de LTV à optimiser.

Bois-Colombes :

Le projet ferroviaire dont l'étude préliminaire est en cours de stabilisation nécessitera potentiellement des emprises et un phasage qui devront être pris en compte par SGP pour permettre la bonne réalisation du programme complet de l'interconnexion, tout en maintenant la performance de la ligne.

Le respect de l'objectif de mise en service concomitante de la ligne 15 Ouest du GPE et de l'interconnexion avec la gare SNCF et plus largement la faisabilité technique de la correspondance (réalisation du PASO), reposent sur deux conditions majeures de réalisation :

- L'obtention d'ITC longues pour les travaux,
- La disponibilité des emprises, conformément aux besoins exprimés auprès de la SGP et repris au cahier des charges du COREA.

L'AVP du génie civil du couloir d'interconnexion sous les voies SNCF a déjà été réalisé et constitue une donnée d'entrée à l'AVP SGP. Les interfaces techniques nécessiteront une attention particulière, tant pour la partie génie civil que pour les équipements et notamment la problématique sécurité incendie.

Les demandes d'ITC devront être optimisées et intégrer la difficulté d'obtenir simultanément des ITC longues sur les groupes 4 & 6. Nous vous mettons en effet en garde sur la difficulté particulière de coupures longues et simultanées sur J4/J6. A date, les contraintes de maintien des circulations voyageurs n'ont pas permis d'identifier une période propice à ces dernières. Un travail est en cours et doit être mené de manière commune pour adapter les disponibilités.

La hauteur de couverture envisagée pour le franchissement des voies par le tunnelier n'est pas conforme aux exigences SNCF Réseau. Il conviendra de compléter les études et les dispositions constructives lors des itérations ultérieures pour revenir à des valeurs admissibles pour le RFN.

La pose d'une palissade à proximité du mur poids SNCF Réseau sera à détailler. L'analyse de risques est à compléter, en particulier par rapport à la pose de la palissade.



AVIS SNCF

Dossier de l'avant-projet du maître d'ouvrage Pour le lot 2 de la ligne 15 Est du Grand Paris Express

10 janvier 2025

La future ligne 15 Est construite par la Société des Grands Projets (SGP) permettra, avec son lot 2, plusieurs interconnexions en gares de Stade de France - Saint-Denis (RER D et Ligne H), La Plaine - Stade de France (RER B, Ligne K, et Tramway T11) et Drancy-Bobigny (futur Tramway T11).

Recommandations SNCF sur les travaux SGP :

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

SNCF Réseau a donc émis, à cet effet, un certain nombre de remarques et réserves. Le stade AVP desdites études ne permet pas, dans la plupart des cas, de vérifier l'acceptabilité des travaux au regard des contraintes ferroviaires et du maintien de l'exploitation. Les réserves devront être levées, par la mission sécurité ferroviaire, par les études PRO.

L'analyse des risques SGP devra également être précisée sur le volet des impacts ferroviaires, en phases chantier et exploitation pérenne, tant pour le suivi des tassements que des auscultations, y compris processus d'alerte ; ainsi que le dimensionnement des demandes capacitaires.

Il convient que la SGP poursuive le dialogue sur les modalités de réalisation des travaux à proximité de l'infrastructure ferroviaire et de ses ouvrages, avec, au besoin, une analyse des impacts par la Mission de Sécurité Ferroviaire de SNCF Réseau. Les dispositions usuelles de référentiel préventif avant travaux devront être prises pour anticiper les éventuelles dégradations sur les ouvrages avoisinants. L'organisation du groupement indiquée dans l'offre devra être précisée pour garantir la bonne prise en compte des interfaces avec la SNCF.

Des fiches interfaces entre les projets SNCF et SGP ont été établies en concertation entre les maîtres d'ouvrages. Ces fiches restent applicables pour la suite des opérations.

Les impacts des travaux du GPE sur l'exploitation des gares SNCF devront être pris en compte, de manière à permettre la continuité d'exploitation de ces dernières. En particulier, les accès voyageurs, PMR, exploitants et autres intervenants (secours, commerçants, convoyeurs de fonds, etc.) devront être conservés ou reconstitués en permanence, avec les mêmes caractéristiques d'accessibilité. Les places de parking impactées devront être également reconstituées.

La planification des opérations tiendra compte des principes de réservation capacitaire pour les travaux en zone exploitée par la SNCF, et de la nécessaire coordination temporelle des chantiers dans un espace contraint et partagé (emprises, accès, acceptabilité par les communes concernées...).

La Plaine – Stade-de-France :

Les travaux de l'émergence de la future gare du GPE sont très proches du plateau de voies ferrées. Les conditions de mise en œuvre de ces travaux seront examinées par la mission de sécurité ferroviaire de la SNCF pour garantir la pérennité de la structure haubanée de la gare RER B en diminuant le risque de heurts, et la réduction autant que possible de l'impact capacitaire pour le RER B.

En effet, les impacts sur l'exploitation de la gare risquent d'être importants et nécessiter d'une part, d'impliquer la préfecture et IDFM, et d'autre part, la mise en place de dispositions complémentaires.

Nous vous rappelons que la question des arrêts de la ligne K en gare de la Plaine- Stade de France reste ouverte. Dans ce cadre, il convient d'être vigilant quand a la bonne prise en compte de ces flux de correspondance.

Par ailleurs, durant la période de chantier GPE, le groupement demande une réduction de l'accès sud de la gare. Cette réduction d'emprise devra faire l'objet d'échanges entre SGP, les exploitants de la gare et de la ligne B, et SNCF Réseau. Il convient donc qu'une attention toute particulière soit apportée par le concepteur pour proposer un traitement qualitatif des flux qui transiteront par le parvis. Ce traitement devra être validé par les acteurs territoriaux et les exploitants SNCF.

Drancy - Bobigny :

Le projet de gare de Drancy-Bobigny devra préserver la possibilité d'une interconnexion avec le prolongement du T11 à l'Est.

La méthodologie de réalisation des travaux SGP devra respecter l'empreinte capacitaire définie dans le cadre des études, ainsi que les seuils de tassements fixés. Les modalités d'auscultation et le processus d'alerte associés seront à compléter.

Direction Maîtrise d'Ouvrage des Projets

11 avenue Louison Bobet
Immeuble Val Bienvenüe
LAC : UP04
94120 Fontenay-sous-Bois



Monsieur Arnaud Crolais
Directeur des infrastructures
Ile-de-France Mobilités
41 rue de Châteaudun
75009 Paris

MOP/DIR 2025-D-0002

Fontenay-sous-Bois, le 9 janvier 2025

Monsieur le Directeur,

Je fais suite à votre courrier 2C 179 288 6584 0 du 14 novembre 2024, sollicitant un avis de la RATP sur les avant-projets des concepteurs/réalisateurs du tronçon nord de la ligne 15 Est et du tronçon nord de la ligne 15 Ouest.

En premier lieu, il appartient exclusivement au GIGP de s'exprimer sur les ouvrages proprement-dits de la ligne 15 Est. Le présent courrier ne s'attache donc qu'aux interfaces directes et indirectes des ouvrages ou des chantiers sur les ouvrages, chantiers et exploitation RATP.

De manière générale, bien que très volumineux, les dossiers AVP n'abordent que très peu les interfaces et avec peu de détails. C'est pourquoi, au-delà des indications ponctuelles liées aux sites ci-dessous, les avis RATP engageants s'expriment exclusivement au travers des processus suivants qui gèrent les interfaces entre la SGP et la RATP :

- Pour les impacts sur l'existant, la SGP est responsable de l'identification de toutes les interfaces physiques et/ou opérationnelles et doit solliciter l'entité RATP « GIRE » afin d'obtenir des avis sur les impacts concernés, conformément à la convention unique GI-RE et ses avenants. Dans ce cadre, la SGP doit prouver la compatibilité des travaux et ouvrages avec les contraintes d'intégrité/sécurité des ouvrages RATP, ainsi que l'exploitabilité des installations (accès piétons, véhicules, maintenance, dispositions de sécurité incendie...)
- Pour des projets d'interconnexion avec la ligne 15 ou en interface, au-delà des dossiers d'études fournis à la SGP, des protocoles d'organisation sont définis entre la RATP et la SGP. Ils définissent les obligations des deux parties et les spécifications à respecter aux interfaces. Enfin, des conventions d'occupation temporaire définissent les limites spatio-temporelles des emprises et zones d'évolution de chantier.
- S'agissant des permis de construire, en interface avec les ERP RATP, le pétitionnaire devra obligatoirement contacter l'IGSI RATP afin d'obtenir un avis prescriptif de tout son dossier de sécurité incendie avant dépôt en préfecture, puis obtenir l'accord du chef d'établissement RATP (exploitant) sur le futur dossier d'organisation de la sécurité incendie avant l'ouverture des stations. Nous invitons en particulier les groupements à prendre toutes dispositions permettant d'éviter la propagation de fumées éventuelles depuis les gares GPE vers les ERP RATP.

S'agissant de l'interface avec le service « GIRE », nous constatons des difficultés particulières sur les stations suivantes, pour lesquelles la RATP ne peut accepter les ouvrages proposés en l'état :

- A Fort d'Aubervilliers, au croisement des deux tunnels de métro, le groupement a positionné l'extrados du tunnel M15 à moins de 3 m de l'extrados du tunnel M7, ce qui occasionne une déformation inacceptable de la plate-forme des voies M7 et des risques de venues d'eau importantes. Le groupement n'est toujours pas en mesure proposer des mesures permettant de revenir à une situation acceptable
- Aux Agnettes, dont le tunnel M13 est constitué d'ouvrages cadres jointurés, l'extrados du tunnel M15 se situe à moins de 2m des fiches structurales de parois M13 au droit du croisement, ce qui induit des déformations trop importantes de la plate-forme des voies M13 et des forts risques de venues d'eau dans ce secteur sensible. Le groupement doit proposer des mesures techniques ou de repositionnement du tunnel M15 (initialement plus profond) permettant de revenir à des déformations acceptables par la RATP.

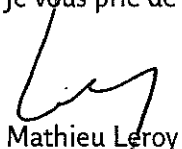
A Mairie d'Aubervilliers, un renforcement du radier du tunnel M12 a été réalisé lors des travaux de prolongement de la ligne 12, en prévision de la proximité ultérieure du tunnel M15, afin de maintenir une déformation de plate-forme voie sous un seuil acceptable lors du passage du tunnelier M15. Or, le tunnel M15 a été translaté à environ 3 m au sud-ouest de l'axe de la zone de renforcement convenue. Il reste indispensable que le groupement modélise les déformations résultantes avec cette configuration exacte, afin d'en vérifier l'acceptabilité.

Nous demandons par ailleurs les mesures suivantes :

- Sur toutes les gares, s'agissant des risques de propagation de venue d'eau sur les ouvrages RATP pendant ou après le percement des parois/ouvrages RATP existants ou en construction, il est demandé de prendre toutes dispositions interdisant toute survenue de ce type de sinistre, au regard de l'absence d'étanchéité à l'intérieur des ouvrages RATP.
- A Fort d'Aubervilliers et aux Agnettes, les deux stations RATP ne sont pas accessibles aux UFR. Pour des raisons de sécurité, notamment en cas d'incendie, il est impératif d'interdire les flux d'UFR vers ces deux stations, par signalétique et tout autre dispositif physique. En particulier, l'installation effective et la mise en service de l'ascenseur, devra être coordonnée avec la réflexion sur l'éventuelle mise en accessibilité de la station.

La RATP sera bien présente au comité des prescripteurs du 11 février 2025, et mes équipes restent à disposition pour tout questionnement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de mes salutations distinguées.



Mathieu Leroy
Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets

Copies :

- Jean-Louis Houpert, Directeur RATP Infrastructures

Concernant la lisibilité, le confort et la fluidité du parcours voyageurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les lignes de contrôle comporteront un nombre suffisant de valideurs pour qu'il n'y ait pas en période d'hyperpointe de congestion d'usagers entraînant un temps d'attente supérieur à 15 secondes. Une vigilance particulière sera apportée sur la densité maximum d'utilisateurs aux alentours des équipements de vente et de validation. Cette densité doit être adaptée pour favoriser la fluidité des voyageurs en situation d'achat et de validation.

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

- 35 passages / minute maximum pour les équipements de validation (sans prise en compte du ou des passages PMR) ;

- Taux de fraude maximum acceptable pour les équipements de validation 5% des passages totaux ;
- Densité maximale à ne pas dépasser dans les zones billettiques : 2 personnes / m².

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant les systèmes d'interphonie

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

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

Pour l'appel d'information et de signalement, la couleur bleue et le pictogramme « i » usuel devront être utilisés. Les tons de rouge et de bleu utilisés devront se rapprocher au maximum des standards internationaux pour ce genre d'équipement et notamment des couleurs employés par la SNCF en Île-de-France. Les interphones devront être signalés de manière à être visibles de loin et que leur fonctionnalité soit immédiatement comprise. Des macro-signes pourront par exemple être mis en œuvre.

Pour chaque interphone, un signal lumineux devra permettre de fournir le statut de l'appel : afin d'apporter la confirmation de prise en compte de l'appel dans un premier temps puis d'indiquer que le contact est établi avec un agent et que l'utilisateur peut parler. Une prise de branchement pour casque audio devra être prévue, notamment à destination des personnes malentendantes. Le volume sonore de l'interphone devra être asservi au bruit ambiant (volume adapté de manière automatique en fonction de l'environnement sonore). Un bouton de réglage du volume sonore devra également être intégré. Le système de haut-parleur utilisé devra offrir un confort et une facilité d'écoute optimale malgré le bruit ambiant inhérent à la gare et quelle que soit la taille et le handicap de l'utilisateur. Le son devra être précisément dirigé afin d'assurer une certaine confidentialité vis-à-vis des autres usagers de la gare.

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

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

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

Concernant les locaux à disposition de l'opérateur de transport

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

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

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

Concernant les commerces en gare

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

Concernant les projets connexes

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

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

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

Concernant l'exploitabilité des espaces en gare et leur maintenabilité

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

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

☐ **Entretien/ nettoyage :**

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

- Le type d'intervention et la prise en compte des conditions d'intervention, leur récurrence et leur durée par espaces et équipements en spécifiant celles menées sous exploitation voyageurs et leurs impacts

- L'itinéraire d'acheminement du matériel d'entretien (voie/ tunnel/ surface/ niveau intermédiaire gare), ainsi que les caractéristiques du parc nécessaire et les conditions de stockage en gare ;
- Une estimation des coûts associés.

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

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

- Matériaux

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

- Des sols et murs (avec spécification des estimations de fréquences de nettoyage des sols et des façades intérieures voire des plinthes et sur les traitements anti-graffitis). Les bandes d'éveil de vigilance : traitement et entretien des transitions, ainsi que celui du tapis d'entrée ;
 - De la vitrerie et miroiterie : des spécifications d'entretien sont nécessaires pour ces postes (rythmes des nettoyages, si entreprises particulières ...) ;
 - Des plafonds suspendus : selon le type de matériau choisi, les conditions de maintenance seront précisées ;
 - Des parois de quai : critères de maintenabilité des parois vitrées verticales comme des points lumineux ou de l'info voyageurs attenante (disponibilité des produits spécifiques, entretien...) ;
 - Veiller autant que possible au respect de dispositions prévues par les entreprises de nettoyage, à solliciter pour avis dès la phase de conception.
- Chauffage et refroidissement : performance énergétique - demande d'un bilan énergétique par gare, ainsi qu'un contrôle de la qualité de l'air (Simulation thermique dynamique pour vérifier le comportement des bâtiments en période de forte température, surtout quand ils sont extrêmement vitrés). A titre d'exemple, en cas de mise en œuvre de plancher chauffant, vérifier que la production de chaud induite par la production de froid est suffisante en période hivernale pour garantir le hors gel.
- L'étude de faisabilité pour recourir à la géothermie pour alimenter les gares en énergie/chaaleur serait utile ;
 - L'étude des apports solaires au niveau des surfaces vitrées, serait un plus, et plus spécifiquement pour les gares aériennes :
 - Un test prenant en compte les effets du réchauffement climatique dans les hypothèses de calcul ;
 - Le choix de matériaux de couverture des quais adaptés aux conditions climatiques notamment à l'exposition au soleil (« effet de serre » accentué vis-à-vis du confort voyageurs et du fonctionnement des équipements (en particulier les portes palières également exposés aux intempéries (pluie)...).
- Acoustique
- Une étude précisera les choix retenus en termes d'acoustique des grands volumes (mezzanine ou quais), ainsi que pour les émergences.

- Equipements

- Les cheminements, les caractéristiques et la méthodologie de remplacements des équipements mécaniques et électriques sont à identifier et à décrire, elle doit être réalisable dans un délai court. Il est préférable de ne pas recourir à des techniques exceptionnelles.
- En termes de dimensionnement, un dégagement de 5m minimum de passage libre de tous obstacles est requis au droit des escaliers mécaniques (EM) pour la gestion de flux, le confort et la sécurité des usagers. Les armoires de commandes électriques doivent être implantées à proximité des EM en co-visibilité afin d'assurer une maintenabilité optimale et de sécuriser les phases d'arrêt et de relance sous exploitation.
- Ascenseurs, et notamment pour les gares profondes pourvues d'un système d'accès aux quais « tout ascenseurs » : le dimensionnement et la capacité du système doivent être établis par la réalisation d'une simulation dynamique de flux. Les hypothèses de calcul doivent intégrer les contraintes supplémentaires liées à la probabilité de défaillance du système (taux de panne), ainsi qu'au niveau de maintenance programmée et obligatoire de longue durée afin de déterminer le seuil de limite de capacité. Île-de-France Mobilités demande que les études d'AVP et Projet permettent d'apprécier :
 - La capacité et la robustesse du système en exploitation à répondre à la demande en situation nominale et dégradé ;
 - La fiabilité et la pérennité d'équipements en permanence sollicités puisque étant le principal système d'accès au quai ;
 - Les modalités et les conditions de gestion d'exploitation du système (et en situation d'évacuation d'urgence en cas de panne ou de sinistre dans la gare) et de sa maintenance ;
 - Les coûts de fonctionnement et de maintenance associés.
- Certaines dispositions des locaux d'entretien sont à optimiser, ainsi que leur accessibilité qui devra être garantie pour pouvoir réaliser facilement les futurs renouvellements de matériels et réparations ;
- Préciser dès le niveau AVP les conditions de maintenance des passages de gaines des réseaux ... ;
- La position des sanitaires en zone contrôlée et visible depuis le poste d'accueil, est à respecter dans toutes les gares de la ligne ;
- Les moyens communs mis à disposition dans les locaux d'entretien, leur alimentation en eau, ainsi que l'évacuation des eaux usées sont à préciser ;
- Chaque gare comprend des locaux poubelles qui donnent plus ou moins sur l'espace public. En prévision du ramassage des déchets, les bennes à ordures doivent être positionnées au niveau de la rue, sans entraver les cheminements piétons. Les conditions d'évacuation et de collecte des déchets et d'approvisionnement des locaux d'exploitation de la gare devront être décrites très précisément. La conception des locaux doit permettre une gestion autonome et strictement distincte de la gestion de la collecte des commerces implantés dans la gare et vis à vis de tiers du connexe. Dans tous les cas l'acheminement des poubelles depuis leur local jusqu'à leur point de collecte se devra d'être le plus court possible.

- Végétaux

- Contexte : description des espèces, de leur entretien à l'extérieur et sur les parvis des gares.... Les plantes sont proscrites à l'intérieur des gares ;
- Les toits terrasses et toitures végétalisées doivent offrir un niveau d'étanchéité haute performance et une durée de vie prolongée. Les matériaux utilisés et les modalités de pose devront être précisés, ainsi que les garanties (notice clauses contractuelles) apportées par les fabricants et les entreprises de pose ;
- Les modalités de gestion (convention entretien, maintenance...) et les périmètres de responsabilité (propriété, délégataire/gestionnaire...) envisagées devront être précisées.

Concernant la maintenabilité des équipements en gare

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

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

Concernant le Design mobiliers, accueil et billettique

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

Concernant la marque du réseau

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

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

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

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

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

Concernant la conception

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant les travaux

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

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



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-081

INTERCONNEXIONS FERROVIAIRES DES LIGNES 14, 15 ET 16/17 AVEC LE RÉSEAU EXISTANT AVIS SUR L'AVANT-PROJET SNCF DE RACCORDEMENT DU FRANCHISSEMENT URBAIN PLEYEL (FUP) AUX QUAIS DU RER D EN GARE DE STADE DE FRANCE-SAINT-DENIS

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment son article 21 ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le décret n°2015-308 du 18 mars 2015 relatif à l'association du Syndicat des transports d'Île-de-France aux missions de la Société du Grand Paris de conception et de réalisation du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Île-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte ;
- VU** le protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région Île-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du Syndicat des Transports d'Île-de-France sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/00475 du 1^{er} juin 2011 qui prend acte du projet Grand Paris Express et énonce des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2014/246 du 5 juin 2014 portant approbation avec réserve du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP des lignes 16 (St-Denis-Pleyel - Noisy-Champs), 17 Sud (St-Denis-Pleyel – Le Bourget RER) et 14 Nord (Marie de St-Ouen – St-Denis-Pleyel) ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/045 du 11 février 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) réalisé par la SGP de la ligne 15 Ouest – Pont de Sèvres - St-

- Denis-Pleyel du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/056 du 11 février 2015 portant approbation du schéma de secteur ligne H visant à engager le programme d'études complémentaires pour l'achèvement du schéma directeur ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/516 du 5 octobre 2015 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) réalisé par la SGP de la ligne 15 Est –St-Denis-Pleyel – Champigny Centre du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2016/451 du 5 octobre 2016 portant approbation avec réserves de l'avant-projet des lignes 14 Nord – 16 – 17 Sud de la SGP ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2016/452 du 5 octobre 2016 portant approbation de l'avant-projet de la SNCF relatif aux interconnexions ferroviaires avec les lignes 14 Nord – 16 – 17 Sud de la SGP ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/419 du 28 juin 2017 portant approbation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative réalisé par la SGP de la ligne 15 Est du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2017/631 du 3 octobre 2017 portant approbation de la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2019/224 du 2 juillet 2019 portant approbation du dossier d'avant-projet (AVP) du système NExTEO pour les lignes B et D du RER et, notamment, le calendrier de mise en service du système ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2020/697 du 9 décembre 2020 portant approbation de la convention de financement pour la réalisation des études préliminaires complémentaires relative à la création d'un arrêt pour la ligne H en gare de Stade de France – Saint-Denis en interconnexion avec le réseau Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9 décembre 2020 relative à l'avis sur le dossier d'enquête préalable publique modificative n°2 réalisé par la SGP de la ligne 15 Est du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20210211-063 du 11 février 2021 portant approbation avec réserve du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DEUP) modificative n°1 réalisé par la SGP de la ligne 15 Ouest tronçon Pont de Sèvres - St-Denis-Pleyel du Grand Paris Express ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20221207-254 du 7 décembre 2022 portant approbation de la convention de financement du schéma de principe du projet d'arrêt de la H en gare de Stade de France Saint-Denis ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20231012-196 du 12 octobre 2023 portant approbation du Protocole-cadre relatif au financement du projet de déploiement de NExTEO sur les lignes B et D du RER ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20231012-196 du 12 octobre 2023 portant approbation du dossier d'Avant-Projet NExTEO pour les lignes B et D du RER, présenté par les maîtres d'ouvrage RATP, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs ;
- VU** le rapport n° 20250410-081 ;
- VU** l'avis favorable de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT le dossier d'avant-projet SNCF relatif au raccordement du Franchissement Urbain Pleyel (FUP) - réalisé sous MOA Plaine Commune -, aux quais du RER D en gare de Stade de France-St-Denis transmis le 11 décembre 2023.

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : regrette que le financement de l'interconnexion ferroviaire entre les gares de Stade-de-France-Saint-Denis et Saint-Denis-Pleyel n'ait pas été sécurisé dans le cadre du plan de financement du Franchissement urbain Pleyel (FUP) pour permettre dès 2024 une correspondance optimale entre les lignes du GPE 14-15-16/17 et le RER D ;

ARTICLE 2 : déplore l'incompatibilité de l'ouvrage de raccordement FUP/RER pour permettre la mise en œuvre de la mécanisation des accès aux quais SNCF dans le respect des prescriptions de mise en accessibilité ;

ARTICLE 3 : approuve le dossier d'avant-projet de la SNCF relatif au raccordement du FUP aux quais du RER D en gare de Stade de France-Saint-Denis pour un coût d'objectif fixé à 10,53 M€ (CE 06/2022) avec une réserve sur les conditions d'exploitation des quais SNCF en phase travaux en périodes nominale et événementielle ;

ARTICLE 4 : demande aux partenaires-financeurs du projet FUP de :

- Mobiliser en urgence le financement des études PROjet des liaisons verticales pour tenir l'objectif de mise en service au plus tôt de l'interconnexion du FUP aux quais du RER D conformément au planning directeur ;
- Programmer un jalon de revoyure à l'issue des études PROjet SNCF pour la mobilisation de la suite du financement du projet et de sa réalisation, en prenant en compte les résultats du schéma de principe du projet d'arrêt de la Ligne H à Pleyel, et son articulation avec le projet NEXTEO ;

ARTICLE 5 : demande à la SNCF de rechercher lors des études PROjet des optimisations en termes de déroulement du chantier en milieu exploité afin de minimiser les impacts sur l'exploitation de la gare et en ligne, et de conception dans une optique de réduction des coûts/délais.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-082

ALTIVAL - CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX TRAVAUX DES SECTEURS 3, 4 ET 5.1, ACQUISITIONS FONCIÈRES ET ÉTUDES DE LA TRANCHE SUD

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le schéma directeur de la région Île-de-France adopté par le conseil régional d'Île-de-France le 18 octobre 2013 ;
- VU** le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération n° 2012/374 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 décembre 2012 approuvant le schéma de principe d'Est-TVM ;
- VU** la délibération n°2015/510 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 7 octobre 2015 approuvant la convention de financement relatives aux études d'avant-projet d'Est-TVM ;
- VU** la délibération n°2018/554 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 approuvant le schéma de principe et la convention de financement relatives aux études d'avant-projet d'Altival ;
- VU** la délibération n°2022712-150 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités approuvant l'avant-projet, la convention de financement relative aux études PRO TCSP Altival, acquisitions foncières et travaux anticipés ouvrages nord (94) et la convention de financement relative aux études PRO TCSP EST-TVM dans le cadre d'Altival - Section Mont d'Est (93-94) du 12 juillet 2022 ;
- VU** la délibération n° 20240618-136 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités approuvant le cout d'objectif du projet et la convention de financement relative aux premiers travaux du secteur 4, acquisitions foncières et reprises d'études de la tranche sud du 18 juin 2024 ;
- VU** la délibération du Conseil Régional n° CR 2022-082 du 13 décembre 2022 portant création du fonds relai « CPER Mobilités » ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2014/6289 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation d'EST TVM et mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme de la commune de Créteil (Val-de-Marne) ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2020/842 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation d'Altival et mettant en compatibilité les plans locaux d'urbanisme des communes de de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne) ;
- VU** le rapport n° 20250410-082 ;

VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement relative aux travaux des secteurs 3, 4 et 5.1, acquisitions foncières et études de la tranche sud pour un montant de 67 660 000 € HT courants avec la répartition suivante :

Plan de financement envisagé Montant en € courants HT et %			
État	Région	Département du Val-de-Marne	TOTAL
14 208 600 €	33 153 400 €	20 298 000 €	67 660 000 €
21%	49%	30%	100%

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-083

BUS ENTRE SEINE - AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AUX ÉTUDE PRO, PREMIÈRES ACQUISITIONS FONCIÈRES ET TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île de France n°2015/536 du 7 octobre 2015 approuvant la convention de financement des études DOCP, concertation, schéma de principe et enquête publique ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île de France n°2017/899 du 13 décembre 2017 approuvant le dossier d'objectif et de caractéristiques principales et fixant les objectifs et les modalités de la concertation préalable du projet du Bus Entre Seine ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île de France n°2018/472 du 9 octobre 2018 approuvant le bilan de la concertation préalable du projet du Bus Entre Seine ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n° 2020/714 du 9 décembre 2020, approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête publique et la convention de financement des études d'avant-projet du projet Bus Entre Seine ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°20220525-102 du 25 mai 2022 approuvant la déclaration de projet du Bus Entre Seine ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral du Val d'Oise et des Yvelines n°2022-16825 du 31 août 2022, déclarant d'utilité publique le projet d'aménagements dédiés aux bus « Bus Entre Seine » et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Corneilles-en-Parisis (95) ;
- VU** la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 ;
- VU** le rapport n° 20250410-083 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : approuve la convention de financement PRO – Premières acquisitions foncières et travaux préparatoires de l'opération aménagements dédiés aux bus « Bus Entre seine », pour un montant de 47 000 000 € HT en euros courants conventionnels avec la répartition suivante :

Bus Entre Seine Convention de financement PRO-DCE-ACT- Premières acquisitions foncières et premiers travaux préparatoires Montant € courants conventionnels HT et %				
	Etat	Région	Département du Val d'Oise	TOTAL
MOA Île-de-France Mobilités	9 870 000 €	23 030 000 €	14 100 000 €	47 000 000 €
	21 %	49 %	30 %	100%

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-084

BUS BORDS DE MARNE DÉCLARATION DE PROJET

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L. 126-1 et R. 126-1 relatifs à la déclaration de projet ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 153-49 à L. 153-59 et R. 153-13 à R. 153-17 relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment son article L. 110-1 sur l'enquête publique et son article L. 122-1 sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

- VU** le contrat de plan Etat – Région Île-de-France 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;
- VU** la délibération n° 2018/551 du conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 approuvant la convention de financement relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et à la concertation préalable du projet de TCSP sur l'ex-RN34 ;
- VU** la délibération n° 2020/514 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 approuvant le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), les modalités de la concertation et la convention de financement relative à la réalisation des études de schéma de principe et à l'enquête publique ;
- VU** la délibération n° 20210414-142 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021 approuvant le bilan de la concertation relative au projet Bus Bords de Marne ;
- VU** la délibération n° 20231012-206 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 octobre 2023 approuvant les modalités de la concertation préalable à la mise en compatibilité des PLU des territoires traversés par le projet Bus Bords de Marne ;
- VU** la délibération n° 20231207-267 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2023 approuvant le schéma de principe, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- VU** la délibération n° 20231207-268 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 7 décembre 2023 approuvant le bilan de la concertation préalable à la mise en

- compatibilité des documents d'urbanisme ;
- VU** la délibération n°20241112-204 du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 12 novembre 2024 approuvant la convention de financement relative aux études d'avant-projet et premières acquisitions foncières ;
- VU** la réunion d'examen conjoint du 28 juin 2024 relative à la mise en compatibilité du PLUI de l'établissement public territorial Paris Est Marne & Bois ;
- VU** les avis émis par la ville de Neuilly-Plaisance en date du 13 mai 2024, de la communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne en date du 22 avril 2024, du conseil départemental du Val-de-Marne en date du 12 septembre 2024 et du conseil départemental de Seine et Marne en date du 13 mai 2024 ;
- VU** les délibérations de la ville du Perreux-sur-Marne n°2024-00031 en date du 26 juin 2024, de la communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne n° DEL _2405021 en date du 30 mai 2024 ;
- VU** l'avis délibéré n°ACIF-2024-005 de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France en date du 5 juin 2024 ;
- VU** la décision n°E24000056C/77 du 26 juillet 2024 du tribunal administratif de Melun portant désignation de la commission d'enquête ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral n° 2024/03222 du 23 septembre 2024 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de transport collectif en site propre dénommé « Bus Bords de Marne » sur l'ex-RN 34 entre la gare de Val de Fontenay et la gare de Chelles Gournay et valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de l'établissement public territorial Paris Est Marne & Bois ;
- VU** le rapport, les avis et conclusions de la commission d'enquête remis le 20 décembre 2024 au préfet du Val-de-Marne ;
- VU** le rapport n° 20250410-084 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT que le projet Bus Bords de Marne (BBM) permettra d'accompagner le développement du territoire, d'offrir un mode de transport en commun performant et d'améliorer la qualité des espaces publics pour renforcer l'urbanité de l'axe et répond aux objectifs suivants :

- Faciliter les déplacements en transports collectifs sur le territoire en offrant un mode de transport en commun performant ;
- Améliorer la qualité des espaces publics pour renforcer l'urbanité de l'axe et contribuer à la progression des modes actifs ;
- Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation.

CONSIDÉRANT que le projet Bus Bords de Marne est un projet triple qui prévoit à la fois :

- la création d'une nouvelle offre bus « BBM » avec 17 stations sur environ 8,5 km sans correspondance entre Val de Fontenay et Chelles – Gournay, portée par une infrastructure combinant un site propre mono ou bidirectionnel dédié aux bus sur l'essentiel du parcours et une section mixte intégrale de 600 m à Chelles ;
- un aménagement de « façade à façade » sur un linéaire d'environ 8,8 km intégrant des aménagements en faveur des modes actifs, dont la création d'aménagements cyclables intégrés aux axes V4, V9 et V20 du réseau Vélo Île-de-France sur les sections communes au tracé du BBM ;
- et une réorganisation du réseau de bus local pour maintenir la desserte à Nogent-sur-Marne RER et au-delà de la gare de Chelles-Gournay actuellement assurée par la ligne 113.

CONSIDÉRANT que le projet inclut également la réalisation d'un nouveau centre opérationnel bus (COB) sur la commune de Neuilly-sur-Marne (93) associé à la nouvelle ligne BBM et éventuellement à d'autres lignes de bus du secteur ;

CONSIDÉRANT que le projet Bus Bords de Marne (BBM) renforcera efficacement le réseau

existant en venant se mailler aux RER A et E, à la ligne P du réseau Transilien, aux futures lignes de métros 15 et 16, et au Tramway T1 prolongé au niveau de trois pôles d'échanges majeurs que sont Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance et Chelles-Gournay ;

CONSIDÉRANT que la commission d'enquête a émis le 20 décembre 2024, à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUI de l'établissement public intercommunal Paris Est Marne & Bois, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique assorti de deux réserves et de six recommandations :

Réserve n° 1 : Veiller sur le site de la gare de Neuilly Plaisance où vont converger des flux beaucoup plus denses d'usagers (du RER et du BBM) entrants et sortants, de piétons, de cyclistes et de voitures à étudier, en liaison avec la commune de Neuilly Plaisance notamment, les mesures de sécurisation de nature à renforcer la sécurité d'ensemble sur ce site.

Réserve n° 2 : Île-de-France Mobilités devra s'engager à exclure du périmètre de la DUP le parc de stationnement privé à Chelles, rue Perotin.

Recommandation n°1 : Faire diligenter périodiquement une enquête sur les temps de parcours actuels du bus 113 et le report de la circulation sur les rues adjacentes à l'ex RN 34 et en publier les résultats.

Recommandation n°2 : Comparer les modélisations de la circulation effectuées à partir des données de juin 2021 à l'évolution réelle de la circulation. Tester également l'hypothèse de report modal retenue dans le dossier avec celles observées, par exemple, à la suite de l'ouverture des lignes 14 et 15 Sud du Grand Paris Express et publier les résultats de ces études.

Recommandation n°3 : Compte tenu des risques d'engorgement de la circulation automobile à l'entrée du BBM dans la circulation en aval de la limite communale entre Neuilly Plaisance et Le Perreux, selon le tracé actuellement retenu dans l'enquête, étudier les autres alternatives possibles susceptibles de diminuer ces risques et donc d'améliorer les performances du BBM.

Recommandation n°4 : Etudier la possibilité de créer une station supplémentaire entre « rue du Port » et « Pointe de Gournay » susceptible d'améliorer la prise en charge des usagers.

Recommandation n°5 : Compte tenu du coût total élevé du projet, étudier tous les moyens permettant de le réduire notamment : en interrogeant l'étendue de l'aménagement « de façade à façade » ; en poursuivant les études pour construire un COB fonctionnel et moins coûteux que le projet actuel ; en diminuant, parallèlement et autant que faire se peut, le nombre des acquisitions foncières.

Recommandation n°6 : D'ici le début des travaux du BBM étudier et mettre en place un plan d'action améliorant la desserte assurée par l'actuel bus 113 notamment en prolongeant les actuelles voies qui lui sont réservées ; en lui donnant une priorité aux feux.

CONSIDÉRANT que la commission d'enquête a émis un avis favorable au projet de mise en compatibilité du PLUI l'établissement public intercommunal Paris Est Marne & Bois, sans réserve ni recommandation ;

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

CONSIDÉRANT que cette déclaration de projet doit intervenir dans un délai maximal de six mois à compter de la clôture de l'enquête. A l'occasion de la déclaration de projet, l'autorité responsable du projet doit également se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagements faisant suite aux réserves de la commission d'enquête ;

CONSIDÉRANT que la déclaration de projet, outre le résultat de la consultation du public, prend en considération l'étude d'impact ainsi que l'avis de la Mission Régionale d'Autorité

Environnementale (MRAe) d'Île-de-France n°MRAe ACIF-2024-006 en date du 5 juin 2024 ;

CONSIDERANT que la déclaration de projet prend en considération l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés et associés, conformément au souhait de la commission d'enquête, à la rédaction du mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage au procès-verbal de synthèse établi à la clôture de l'enquête ;

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

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

- Le projet Bus Bords de Marne s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire, de l'échelle régionale (SDRIF, PDUIF) et à l'échelle locale (schéma de cohérence territoriale de la Métropole du Grand Paris, PLUi de Grand Paris Grand Est, PLUi de Paris Est Marne & Bois, PLU de Chelles) ;
- Le projet Bus Bords de Marne répond aux enjeux des territoires qu'il dessert, que ce soit à l'échelle locale ou à l'échelle régionale :
 - A l'échelle locale, ce projet améliore l'accessibilité aux centralités urbaines et aux principaux équipements tout en améliorant les connexions avec les grands pôles franciliens. Il participe au développement urbain et économique des communes, en accompagnant les projets du territoire (secteur Maison Blanche, développements urbains autour de Val de Fontenay – Périphérie, Joncs-Marins, Ilot de la Pointe, etc.) et en participant à la requalification des espaces publics.
 - A l'échelle régionale, le projet s'inscrit dans une démarche générale de confortement et de renforcement du maillage du réseau de transports en commun en moyenne couronne parisienne, en offrant un service rapide, fiable et garantissant des correspondances optimisées avec plusieurs axes lourds du réseau francilien, existants et en projet (RER A et E, ligne P du Transilien, futures lignes du métro 15 et 16).
- Par les gains de temps qu'il génère, le report modal qu'il induit et les effets positifs qu'il apporte (notamment en termes de santé publique), le projet BBM présente un bilan socio-économique positif, ce qui confirme l'importance de ce projet majeur pour le territoire.
- Les impacts du projet sont maîtrisés par l'application d'une démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique et dans l'annexe 1 à la présente délibération.

CONSIDÉRANT que le maître d'ouvrage entend poursuivre le projet en levant les réserves et en prenant en compte les recommandations de la commission d'enquête en y apportant les réponses suivantes :

Concernant la déclaration d'utilité publique (DUP) :

Pour la RESERVE 1 : Veiller sur le site de la gare de Neuilly-Plaisance où vont converger des flux beaucoup plus denses d'usagers (du RER et du BBM) entrants et sortants, de piétons, de cyclistes et de voitures à étudier, en liaison avec la commune de Neuilly Plaisance notamment, les mesures de sécurisation de nature à renforcer la sécurité d'ensemble sur ce site

L'aménagement du projet BBM au droit de la gare RER de Neuilly-Plaisance sera précisé en

phase de conception à venir (études avant-projet AVP), et visera en particulier l'optimisation :

- de la gestion des différents flux (bus, VP, cycles, piétons) et de leur sécurisation ;
- des interfaces piétons/cycles ;
- des traversées piétonnes (dont l'aménagement de refuges piétons intermédiaires si nécessaire).

Il s'agira notamment d'assurer une bonne visibilité réciproque entre les différents modes en présence. La gestion des feux de signalisation permettant une sécurisation des flux sera étudiée. A noter que des réflexions pourront également avoir lieu concernant le choix de revêtements ou le nivellement dans ce secteur (plateau) afin d'améliorer la sécurité du lieu.

Pour rappel également, l'un des objectifs du projet est de transformer l'axe du BBM en boulevard urbain : dans ce cadre, les aménagements proposés viseront à pacifier la circulation sur l'axe, en particulier au voisinage des stations du BBM, et, notamment au droit de la gare RER de Neuilly-Plaisance.

Île-de-France Mobilités s'engage ainsi à prendre en compte ces aspects de sécurité et sécurisation de la gare de Neuilly-Plaisance concernant les différents flux dans la suite des études BBM, et à travailler avec les partenaires concernés (ville de Neuilly-Plaisance, conseil départemental de Seine-Saint-Denis, EPT Grand Paris Grand Est) afin d'aboutir à un consensus partagé sur l'insertion de ce secteur. Île-de-France Mobilités s'appuiera sur un organisme qualifié agréé dont le rôle sera de contrôler la qualité de la conception au regard des questions de sécurité.

Pour la RESERVE 2 : Île-de-France Mobilités devra s'engager à exclure du périmètre de la DUP le parc de stationnement privé à Chelles, rue Perotin.

Île-de-France Mobilités s'engage à exclure le parking Pérotin à Chelles du périmètre de la DUP du projet BBM.

Île-de-France Mobilités s'engage également à poursuivre les échanges avec la Ville de Chelles sur l'opportunité et la faisabilité de la réduction des impacts sur le stationnement ainsi que les modalités de compensation en lien avec l'aménagement de l'avenue du Maréchal Foch.

Pour la RECOMMANDATION 1 : Faire diligenter périodiquement une enquête sur les temps de parcours actuels du bus 113 et le report de la circulation sur les rues adjacentes à l'ex- RN34 et en publier les résultats

Les temps de parcours actuels en bus sont théoriques et très fluctuants aux heures de pointe, la ligne 113 étant fortement soumise aux aléas de la circulation routière sur l'ensemble du tracé.

Les aménagements mis en œuvre par le département du Val-de-Marne sur le boulevard d'Alsace-Lorraine au Perreux-sur-Marne en 2021 (voies mixtes dédiées aux bus et aux vélos) ont permis de réduire la dispersion des temps de parcours de la ligne 113 sur cette portion de l'axe. Toutefois, au niveau global, les temps de parcours actuels de la ligne 113 (source : RATP) restent en moyenne similaires aux temps de parcours présentés à la concertation en 2020.

En 2021, une étude d'aménagements ponctuels en faveur de l'exploitation de la ligne 113 a été conduite sur la base d'une analyse détaillée des temps de parcours de la ligne datant de 2019. Dans le cadre de cette étude, un programme de mesures d'amélioration des performances de la ligne a fait l'objet d'échanges avec les collectivités. A date, certaines mesures ont été réalisées, d'autres doivent faire l'objet d'arbitrages par les collectivités.

Île-de-France Mobilités a mandaté l'exploitant actuel pour réaliser une étude de performance d'exploitation, dont les résultats doivent être restitués au 1^{er} semestre 2025. Cette étude comportera des propositions d'amélioration des modalités d'exploitation de cette ligne, dans le but d'améliorer sa régularité et ponctualité.

Île-de-France Mobilités s'engage par ailleurs à mettre à jour les études de trafic routier en phase de conception à venir (AVP) qui permettront d'affiner les reports de la circulation sur les rues adjacentes que pourrait générer le projet BBM le cas échéant. Les résultats de ces études de performance d'exploitation et de circulation routière seront partagés avec les collectivités concernées.

Pour la RECOMMANDATION 2 : Comparer les modélisations de la circulation effectuées à partir des données de juin 2021 à l'évolution réelle de la circulation. Tester également l'hypothèse de report modal retenue dans le dossier avec celles observées, par exemple, suite à l'ouverture des lignes 14 et 15 Sud du Grand Paris Express et publier les résultats de ces études

Île-de-France Mobilités s'engage à actualiser les études de trafic routier en phase de conception à venir (AVP) et à en effectuer une comparaison avec l'étude de trafic réalisée à partir des comptages de juin 2021.

Le taux de report modal imputable strictement au BBM est estimé à 4,3%, ce qui signifie que 4,3% des utilisateurs du projet utiliseraient la voiture en tant que conducteur en l'absence du projet BBM. Plus globalement, le transfert d'une partie des déplacements de la route vers les transports en commun sur ce territoire sera conditionné par l'évolution de l'offre de transports en commun sur le territoire, incluant notamment l'arrivée des lignes 15 et 16 du métro. Cette évolution a été prise en compte dans les études de circulation routière réalisées par Île-de-France Mobilités.

Les retours d'expérience disponibles sur d'autres projets de transports collectifs à partir d'enquêtes réalisées auprès d'un échantillon de voyageurs environ un an après la mise en service montrent que le taux de report modal est très variable selon les caractéristiques du territoire traversé (densité urbaine, taux de motorisation, caractéristiques socio-démographiques, desserte transport en situation de référence, etc.). Île-de-France Mobilités pourra élargir cette analyse à l'aune des estimations de report modal suivant l'ouverture des lignes de métro 14 et 15 Sud, si elles sont disponibles. Toutefois, il faut noter que s'agissant d'un mode de transport lourd (le métro) et localisé sur un autre territoire, il est probable que le report modal ne soit pas complètement comparable à celui prévisible pour le BBM.

Il convient également de noter que l'évolution du trafic routier dans le secteur d'étude est fortement tributaire notamment des politiques de déplacements et de stationnement menées au niveau local par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation (communes, intercommunalités, départements).

Pour la RECOMMANDATION 3 : Compte tenu des risques d'engorgement de la circulation automobile à l'entrée du BBM dans la circulation en aval de la limite communale entre Neuilly-Plaisance et Le Perreux, selon le tracé actuellement retenu dans l'enquête, étudier les autres alternatives possibles susceptibles de diminuer ces risques et donc d'améliorer les performances du BBM

Île-de-France Mobilités s'engage à étudier en phase de conception à venir (AVP) les alternatives possibles susceptibles de diminuer les risques d'engorgement de la circulation automobile à l'entrée du BBM dans la circulation générale en aval de la limite communale entre Neuilly-Plaisance et Le Perreux, en veillant à maintenir une performance satisfaisante pour le BBM. Sans préjuger des résultats, l'insertion du BBM sur cette section fera l'objet d'une analyse multicritères partagée avec les partenaires concernés afin d'en retenir la solution la plus optimale en concertation avec les villes et les gestionnaires de voirie.

De nouveaux échanges seront ainsi menés en phase AVP avec l'ensemble des partenaires concernés (notamment les villes du Perreux-sur-Marne et Neuilly-Plaisance, les EPT concernés, le conseil départemental du Val-de-Marne, le conseil départemental de Seine-Saint-Denis) afin d'aboutir à un consensus sur l'aménagement proposé dans ce secteur. Celui-ci fera par ailleurs l'objet d'une validation dans le cadre d'un comité de pilotage du projet BBM.

Pour la RECOMMANDATION 4 : Étudier la possibilité de créer une station supplémentaire entre « rue du Port » et « Pointe de Gournay » susceptible d'améliorer la

prise en charge des usagers.

Île-de-France Mobilités s'engage à étudier la possibilité de créer une station supplémentaire sur l'avenue Foch entre celles prévues de « Rue du Port » et de « Pointe de Gournay » en phase de conception à venir (AVP). Sans préjuger des résultats, l'insertion qui sera in fine retenue, fera l'objet d'une analyse multicritères permettant de définir la meilleure solution pour l'implantation de cette station supplémentaire.

En particulier, il conviendra d'étudier les incidences de l'implantation d'une telle station sur les besoins fonciers, sur les arbres existants, ainsi que sur la desserte et la performance d'exploitation globale du BBM.

D'une manière générale, le nombre de stations pour une ligne de TCSP comme le BBM résulte d'un juste compromis entre la finesse de la desserte du territoire et la vitesse commerciale de la ligne. Les critères présidant au choix de localisation des stations sont rappelés ci-après :

- La desserte d'équipements, de quartiers ou de lieux publics générateurs de flux ;
- Un réseau de voirie permettant une bonne irrigation du tissu urbain environnant, si possible à proximité des carrefours ;
- Une capacité géométrique de la voirie à accueillir la station (largeur et longueur du quai et des accès) ;
- La qualité de l'aménagement, les impacts sur les fonctions urbaines alentour.

De nouveaux échanges seront menés en phase AVP avec l'ensemble des partenaires concernés (notamment villes de Chelles, Gagny et Gournay, conseil départemental de Seine-Saint-Denis, et conseil départemental de Seine-et-Marne). Un arbitrage collectif devra être pris au regard de l'analyse multicritère.

Pour la RECOMMANDATION 5 : Compte tenu du coût total élevé du projet, étudier tous les moyens permettant de le réduire notamment :

- **En interrogeant l'étendue de l'aménagement « de façade à façade » ;**
- **En poursuivant les études pour construire un COB fonctionnel et moins coûteux que le projet actuel ;**
- **En diminuant, parallèlement et autant que faire se peut, le nombre des acquisitions foncières**

Tout d'abord, Île-de-France Mobilités confirme un coût du projet cohérent avec le contenu de l'opération, intégrant des aménagements qualitatifs de façade à façade sur l'ensemble du linéaire ainsi qu'un nouveau centre opérationnel bus à destination du BBM et d'autres lignes de bus, et avec les prix constatés sur les autres projets franciliens.

Par ailleurs, l'un des objectifs du projet BBM est d'améliorer la qualité des espaces publics et de contribuer à la progression des modes actifs. A ce titre, le projet d'aménagement de façade à façade fait partie intégrante du projet BBM et n'a pas vocation à être remis en cause lors des phases de conception ultérieures.

Le projet de façade à façade prévoit ainsi, dans la mesure du possible, d'assurer une largeur suffisante de minimum 2m aux piétons et d'intégrer un itinéraire cyclable bidirectionnel, continu, confortable et sécurisé, qui s'inscrit dans les objectifs fixés par le SDRIF pour la mobilité à vélo puisqu'il va de pair avec trois futures axes/lignes du réseau vélo Île-de-France (V4 - *Val d'Europe à Cergy-Pontoise*, V9 - *de Val d'Europe à Saint-Nom-la-Bretèche*, et V20 - *Grande Ceinture*). La reprise des carrefours garantit une meilleure sécurité des espaces piétons et cyclables aux abords de lieux conflictuels. Enfin, l'aménagement de façade à façade permet de prendre en compte la trame paysagère, en veillant à préserver et à renforcer la trame végétale, dont la strate arborée, pour améliorer le confort des piétons et s'inscrire dans les engagements du maître d'ouvrage dans la démarche éviter réduire et compenser.

Le projet BBM implique sur certaines sections d'élargir l'emprise existante afin d'intégrer toutes les fonctionnalités liées au réaménagement de l'axe. Île-de-France Mobilités veillera dans ses études de conception à limiter les impacts fonciers, en recherchant systématiquement un équilibre entre performance du système de transport, qualité de l'aménagement urbain, et besoins fonciers.

Le COB est un élément indispensable à l'exploitation de la ligne BBM, et bénéficiera par ailleurs à d'autres lignes secondaires dont les bus pourraient être remisés dans cette future

infrastructure. A ce stade des études préliminaires, l'estimation financière de cet équipement, qui s'inscrit dans un site très contraint, reste cohérente par rapport aux autres réalisations franciliennes de COB de même envergure.

Dans les phases ultérieures, Île-de-France Mobilités continuera à porter un projet ambitieux en veillant à ce que le coût reste raisonnable et acceptable pour les financeurs publics. Ainsi, des optimisations techniques seront recherchées dans la phase de conception tant sur les infrastructures linéaires que sur le COB afin de réduire ou à minima de maintenir le coût du projet présenté à l'enquête publique.

Pour la RECOMMANDATION 6 : D'ici le début des travaux du BBM, étudier et mettre en place un plan d'action améliorant la desserte assurée par l'actuel bus 113 notamment en :

- Prolongeant les actuelles voies qui lui sont réservées ;**
- En lui donnant une priorité aux feux**

Un plan d'actions pour l'amélioration de la performance de la ligne 113 a déjà été élaboré par Île-de-France Mobilités entre 2019 et 2021 et partagé avec les départements gestionnaires de voirie (CD77, CD93 et CD94) chargés de les mettre en œuvre. Le panel d'actions proposées était large : évolution des plans de feux ou ajustement de la programmation des feux, déplacements d'arrêts, mise en œuvre d'une priorité des bus au feux, ajout de couloirs bus, simplification du fonctionnement des carrefours, etc.). A date, certaines mesures ont d'ores et déjà été mises en place, d'autres restent en cours d'arbitrage par les gestionnaires. Île-de-France Mobilités poursuivra les échanges avec les gestionnaires dans ce cadre.

En parallèle, depuis juin 2022, la ligne 113 bénéficie de la mise en circulation de dix bus articulés en remplacement des bus standard.

Dans le cadre de la mise en place de la DSP 45, Île-de-France Mobilités et le délégataire engagent en 2025 des échanges avec les collectivités, afin notamment d'identifier des actions ciblées pour résorber les points durs de circulation, comme une collaboration renforcée avec la police municipale au sujet des stationnements sauvages.

Des bus articulés supplémentaires sont également prévus horizon été 2028 pour la ligne 113. La nouvelle offre qui sera ainsi mise en place par le délégataire prévoit un renfort en heures creuses sur toute la ligne et un renfort en heure de pointe sur le tronçon le plus chargé entre la gare de Neuilly-Plaisance et la pointe de Gournay. Enfin, cette nouvelle offre intègre une réorganisation de l'éco-station bus de la gare RER A de Neuilly-Plaisance qui permettra d'améliorer l'exploitation de la ligne 113.

Le calibrage des actions d'amélioration de performance devra dans tous les cas s'inscrire dans un calendrier de court terme en amont des travaux du BBM dont le démarrage est prévu dès 2028.

Après en avoir délibéré,

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

ARTICLE 2 : lève les réserves exprimées par la commission d'enquête par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 3 : répond aux recommandations de la commission d'enquête par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 4 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n° 1 à la présente délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique ;

ARTICLE 5 : demande aux préfets de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne de prononcer par arrêté inter-préfectoral la déclaration d'utilité publique du projet, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de l'établissement public territorial de Paris Est & Marne ainsi que l'application de l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

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

ARTICLE 7 : Conformément à l'article R. 126-1 alinéa 2 du code de l'environnement, le texte de la déclaration de projet pourra être consulté au siège d'Île-de-France Mobilités ainsi que sur le site internet du projet ([https:// www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/bordsdemarne](https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/bordsdemarne)).

ARTICLE 8 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-085

MARCHÉ D'ACQUISITION DU MATÉRIEL ROULANT DU T13 PHASE 2 DÉLIBÉRATION RELATIVE AU VERSEMENT D'UNE PRIME AUX SOUMISSIONNAIRES

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique et notamment ses articles R2161-21 à R2161-23 relatifs aux règles applicables aux entités adjudicatrices dans le cadre de procédure avec négociation et son article R2151-15 relatif au versement d'une prime à la suite d'une consultation ;
- VU** le rapport n° 20250410-085 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

CONSIDÉRANT le lancement d'une procédure de marché public relative à l'attribution d'un marché d'acquisition de matériel roulant pour le T13 phase 2 durant laquelle l'implication des soumissionnaires nécessitera de leur part des investissements significatifs en études, temps et moyens pour remettre une offre viable ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à verser une prime d'un montant maximum de 500 000,00 € TTC par soumissionnaire ayant remis une offre finale. Les termes précis de l'indemnisation seront fixés dans le règlement de la consultation ;

ARTICLE 2 : autorise le directeur général à signer tous les actes relatifs au versement de cette prime ;

ARTICLE 3 : autorise le directeur général à signer tous les actes nécessaires à l'organisation de cette procédure.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-086

MARCHÉ N° 2024-002 CONDUITE D'OPÉRATION ET ASSISTANCE GÉNÉRALE À MAÎTRISE D'OUVRAGE POUR LE PROJET BUS BORDS DE MARNE DE VAL DE FONTENAY À CHELLES-GOURNAY

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 20 mars 2025 ;
- VU** le rapport n° 20250410-086 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer le marché n° 2024-002 relatif à la mission de Conduite d'opération (COP) et d'assistance générale à maîtrise d'ouvrage pour le projet Bus Bords de Marne de Val de Fontenay à Chelles-Gournay ;

ARTICLE 2 : précise que le délai global d'exécution prévisionnel des prestations est de 84 mois (hors interphases) incluant la période de GPA d'une durée de 12 mois. Ce délai d'exécution pourra être prolongé par ordre de service, jusqu'à la fin des aménagements prévus après la mise en service de la ligne 15 du métro.

Le marché prend effet à compter de sa date de notification au titulaire et s'achèvera à la plus tardive des dates suivantes :

- La fin de la période de parfait achèvement des derniers travaux ;
- La levée de la dernière des réserves ;
- L'instruction du dernier mémoire en réclamation des entreprises/MOE et la signature du décompte général et définitif du marché de MOE ;
- L'achèvement et la réception des aménagements prévus après la mise en service de la ligne 15 du métro.

Le marché ne comprend pas de reconduction ;

ARTICLE 3 : précise que le marché est mono-attributaire. Il est conclu à prix global et forfaitaire et à prix unitaires. Il comprend :

- Un prix global et forfaitaire fixé à l'acte d'engagement en ce qui concerne la tranche ferme décomposée en sept phases et deux tranches optionnelles ;
- Des prix unitaires en ce qui concernent les missions complémentaires MC1 à MC5, qui feront l'objet de bons de commande.

ARTICLE 4 : précise qu'au vu de l'analyse des offres réalisée, le marché n° 2024-002 est attribué au groupement SETEC ORGANISATION (mandataire) / SETEC ITS pour le montant global et forfaitaire de 1 486 068,50 € HT soit 1 783 282,20 € TTC réparti de la manière suivante :

- Tranche ferme : 1 365 522,50 € HT soit 1 638 627,00 € TTC ;
- Tranche optionnelle 1 : 63 783,00 € HT soit 76 539,60 € TTC ;
- Tranche optionnelle 2 : 56 763,00 € HT soit 68 115,60 € TTC.

Le marché est attribué également, pour sa part à prix unitaires, sans montant minimum et pour les montants maximums suivants par tranche pour la durée globale du marché :

Tranche ferme	Tranche optionnelle 1	Tranche optionnelle 2	Toutes tranches confondues
5 000 000 € HT	400 000 € HT	400 000 € HT	5 800 000 € HT

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-087

**MARCHÉ N°2024-027 TRANSPORTS SCOLAIRES ADAPTÉS
DES ÉLÈVES ET ÉTUDIANTS EN SITUATION DE HANDICAP
DANS LES DÉPARTEMENTS DES YVELINES (78), DES
HAUTS-DE-SEINE (92), DE SEINE-SAINT-DENIS (93) ET VAL
D'OISE (95) PAR VÉHICULES LÉGERS DE MOINS DE 9
PLACES - 53 LOTS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 11 février 2025 ;
- VU** le rapport n° 20250410-087 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer les **lots n°1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 et 25** de l'**accord-cadre n°2024-027** relatifs à l'exécution d'un service de transports scolaires adaptés des élèves et étudiants en situation de handicap dans les départements des Yvelines (78), des Hauts-de-Seine (92), de Seine-Saint-Denis (93) et du Val d'Oise (95) par véhicules légers de moins de 9 places ;

ARTICLE 2 : précise que la durée des lots est de douze (12) mois, reconductible tacitement trois (3) fois sans que la durée globale de chacun des lots ne puisse dépasser quarante-huit (48) mois ;

ARTICLE 3 : précise que les **lots n°1, 2, 3, 4 et 5** du présent accord-cadre sont mono-attributaire et exécutés par bons de commande.

Les lots sont conclus sans montant minimum et avec un montant maximum H.T. par période contractuelle d'un (1) an de :

- **2 940 000 € pour le lot 1 ;**
- **1 982 000 € pour le lot 2 ;**

- 1 810 000 € pour le lot 3 ;
- 1 800 000 € pour le lot 4 ;
- 1 700 000 € pour le lot 5 ;
- 1 607 000 € pour le lot 6 ;
- 1 573 000 € pour le lot 7 ;
- 1 481 000 € pour le lot 8 ;
- 1 439 000 € pour le lot 9 ;
- 1 435 000 € pour le lot 10 ;
- 1 422 000 € pour le lot 11 ;
- 1 414 000 € pour le lot 12 ;
- 1 392 000 € pour le lot 14 ;
- 1 381 000 € pour le lot 15 ;
- 1 344 000 € pour le lot 16 ;
- 1 316 000 € pour le lot 17 ;
- 1 310 000 € pour le lot 18 ;
- 1 307 000 € pour le lot 19 ;
- 1 289 000 € pour le lot 20 ;
- 1 288 000 € pour le lot 21 ;
- 1 268 000 € pour le lot 22 ;
- 1 267 000 € pour le lot 23 ;
- 1 254 000 € pour le lot 24 ;
- 1 253 000 € pour le lot 25.

Les prestations seront rémunérées par application des prix unitaires indiqués au bordereau des prix unitaires aux quantités réellement exécutées.

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

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



Valérie PECRESSE



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-088

AVENANT N°4 AU MARCHÉ N°2015-070 D'ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE GLOBALE POUR LA RÉALISATION DE LA LIGNE T ZEN 4

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** l'avenant n°1 notifié le 7 juin 2021 ;
- VU** l'avenant n°2 notifié le 11 février 2022 ;
- VU** l'avenant n°3 notifié le 19 décembre 2022 ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 20 mars 2025 ;
- VU** le rapport n° 20250410-088 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 1 avril 2025 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : autorise le directeur général à signer l'avenant n°4 au marché n°2015-070 portant sur une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage globale pour la réalisation de la ligne T Zen 4 entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes et de son site de maintenance et remisage (SMR) à Corbeil-Essonnes ;

ARTICLE 2 : précise que l'avenant n°4 a pour finalité d'ajouter au marché des prestations supplémentaires liées à des modifications de programmes ainsi que permettre la rémunération de l'allongement de la mission de pilotage des agents de proximité ;

ARTICLE 3 : précise que l'avenant n°4 entraîne une augmentation du montant du marché de 189 398,25 € HT, soit une hausse de 6,34% du montant forfaitaire initial à la suite de l'avenant n°4, et respectivement de 6,96% et 5,75% tous avenants confondus sur le fondement des articles R2194-2 et R2194-8 du code de la commande publique ;

ARTICLE 4 : précise que le nouveau montant de la partie forfaitaire du marché s'élève à 3 367 212,09 € HT.

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

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



Valérie PECRESSE

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025**Vœu relatif à l'optimisation de l'infrastructure du tram T3a****Raccordement au Site de Maintenance et de Remisage Lucotte
(Porte de Sèvres)**

Considérant que la conception initiale du T3a tablait sur un trafic de ...voyageurs par jour et que l'infrastructure a été conçue en fonction de ces prévisions ;

Considérant que le trafic du T3a a largement dépassé les prévisions initiales ;

Considérant la nécessité d'offrir à l'opérateur une infrastructure optimisée afin qu'il puisse exploiter cette ligne dans les meilleures conditions et assurer un service de haute qualité pour les usagers ;

Considérant que le SMR Lucotte n'est relié à la ligne T3a que par un seul raccordement orienté vers le terminus du Pont du Garigliano ;

Considérant que cette disposition est génératrice de manœuvre inutiles, de surcoût de fonctionnement, de dysfonctionnement et in fine d'une dégradation de la qualité de service ;

Considérant qu'un second raccordement vers la station Balard éliminerait ce point dur et semble techniquement réalisable à moindre frais ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour faire étudier en lien avec la RATP la pose d'un second raccordement du SMR Lucotte orienté vers la station Balard.

Bernard GOBITZ
Administrateur représentant les
associations d'usagers des transports

Ile-de-France Mobilités a conscience du développement important du trafic du T3a plutôt le week-end que la semaine et surtout une évolution négative des temps de parcours dans le contexte urbain du boulevard des Maréchaux. Les 3 rames acquises suite à la délibération du Conseil de juin 2015 ont été maintenues sur le parc car la vitesse cible de 18 km/h n'a jamais été atteinte et le dossier d'offre de 2018 a intégré une forte hausse des temps de parcours, temps qui ont dû de nouveau être partiellement repris en 2023. L'exploitation reste complexe notamment dans le franchissement de certains carrefours.

Ile-de-France Mobilités et la RATP ont entamé un dialogue sur les enjeux à court et moyen terme de la ligne T3a et ont identifié qu'un certain nombre de mesures visant à améliorer l'exploitation de la ligne pouvait être étudiée.

Toutefois, ces mesures doivent être évaluées pour justifier l'investissement en face du gain et celles que vous présentez ont un impact sur la voirie qui nécessite des études et des échanges avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police. Ces investissements devront par ailleurs être corrélés à une action du gestionnaire de voirie (qui a d'ailleurs entamé une expérimentation sur certains carrefours).

De ce fait, Ile-de-France Mobilités prévoit d'organiser avant l'été un comité de ligne avec les associations d'usagers, la Ville de Paris, la Préfecture de Police et les collectivités riveraines pour faire un point sur l'évolution de la ligne et proposer des mesures permettant d'améliorer l'exploitation et d'absorber la charge actuelle et prévisible (notamment avec l'arrivée de M15 Sud).

A l'issue des échanges en comité de ligne et des améliorations que le gestionnaire de voirie pourrait proposer, il sera proposé en conseil d'administration, le cas échéant, la convention de financement nécessaire pour étudier ces opérations.

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025

Vœu relatif à l'optimisation de l'infrastructure du tram T3a

Seconde voie d'arrière-gare au terminus du Pont du Garigliano

Considérant que la conception initiale du T3a tablait sur un trafic de ...voyageurs par jour et que l'infrastructure a été conçue en fonction de ces prévisions ;

Considérant que le trafic T3a a largement dépassé les prévisions initiales ;

Considérant la nécessité d'offrir à l'opérateur une infrastructure optimisée afin qu'il puisse exploiter cette ligne dans les meilleures conditions et assurer un service de haute qualité pour les usagers ;

Considérant que le terminus du Pont du Garigliano ne comporte qu'une seule voie d'arrière-gare ;

Considérant qu'une seconde voie d'arrière-gare augmenterait la souplesse de l'exploitation et semble réalisable à moindre frais ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour faire étudier en lien avec la RATP la pose d'une seconde voie d'arrière-gare au terminus du Pont du Garigliano du tram T3a.

Bernard GOBITZ

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

Ile-de-France Mobilités a conscience du développement important du trafic du T3a plutôt le week-end que la semaine et surtout une évolution négative des temps de parcours dans le contexte urbain du boulevard des Maréchaux. Les 3 rames acquises suite à la délibération du Conseil de juin 2015 ont été maintenues sur le parc car la vitesse cible de 18 km/h n'a jamais été atteinte et le dossier d'offre de 2018 a intégré une forte hausse des temps de parcours, temps qui ont dû de nouveau être partiellement repris en 2023. L'exploitation reste complexe notamment dans le franchissement de certains carrefours.

Ile-de-France Mobilités et la RATP ont entamé un dialogue sur les enjeux à court et moyen terme de la ligne T3a et ont identifié qu'un certain nombre de mesures visant à améliorer l'exploitation de la ligne pouvait être étudiée.

Toutefois, ces mesures doivent être évaluées pour justifier l'investissement en face du gain et

celles que vous présentez ont un impact sur la voirie qui nécessite des études et des échanges avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police. Ces investissements devront par ailleurs être corrélés à une action du gestionnaire de voirie (qui a d'ailleurs entamé une expérimentation sur certains carrefours).

De ce fait, Ile-de-France Mobilités prévoit d'organiser avant l'été un comité de ligne avec les associations d'usagers, la Ville de Paris, la Préfecture de Police et les collectivités riveraines pour faire un point sur l'évolution de la ligne et proposer des mesures permettant d'améliorer l'exploitation et d'absorber la charge actuelle et prévisible (notamment avec l'arrivée de M15 Sud).

A l'issue des échanges en comité de ligne et des améliorations que le gestionnaire de voirie pourrait proposer, il sera proposé en conseil d'administration, le cas échéant, la convention de financement nécessaire pour étudier ces opérations.

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025**Vœu relatif aux fréquences de la ligne 4 du métro**

Considérant que la ligne 4 est une des lignes les plus chargées du réseau de métro ;

Considérant que l'intervalle entre deux rames était de 105 secondes avant son automatisation ;

Considérant que cette fréquence s'établit à ce jour à 115 s, ce qui constitue une dégradation et « à terme » peut-être à 105 s, sans amélioration par rapport à la situation avant l'automatisation malgré les investissements importants et malgré les contraintes considérables que les travaux d'automatisation ont imposé aux usagers durant plusieurs années ;

Considérant qu'un intervalle minimum entre deux rames de 85 s. comme sur la ligne 14 est possible et a même été officiellement annoncé ;

Considérant qu'il est souhaitable de préserver l'avenir en anticipant une éventuelle augmentation du trafic de la ligne 4.

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour faire étudier combien de rames supplémentaires seraient nécessaires pour arriver à un intervalle inférieur à 105 s., idéalement 85 s, et à commander le matériel roulant supplémentaire tant que le constructeur est encore en capacité de le livrer.

Bernard GOBITZ
Administrateur représentant les
associations d'usagers des transports

Il convient de distinguer les possibilités offertes par le système, de la réponse aux besoins de fréquentation.

Un intervalle de 85 secondes nécessiterait du matériel roulant ainsi que le cas échéant une adaptation des infrastructures (alimentation électrique, remisage, ...).

L'intervalle actuel de 115 secondes aux heures de pointe (7h30-9h30 et 16h30-19h30) du lundi au vendredi répond aux besoins d'emport.

Cet intervalle pourra ponctuellement être abaissé sous ce seuil, par exemple lors d'évènements exceptionnels (interruption inopinée du trafic sur le RER B, travaux programmés sur d'autres lignes en correspondance etc.).

A partir de septembre 2026, 2 rames seront immobilisées pour des opérations de « rétrofit »

pour une durée de 10 mois, et l'intervalle sera à nouveau de 120 secondes.

A partir de juillet 2027, correspondant à la fin du « rétrofit » l'intervalle de « Plein trafic » pourra être porté à 110 secondes grâce à la commande de 4 MP14 supplémentaires pour la ligne 4 effectuée par IDFM en XXXX.

L'intervalle de 115 secondes est bien adapté à la fréquentation de la ligne, il permet de produire une offre robuste afin de tirer les bénéfices de l'automatisation :

- Régularité et fiabilité accrues.
- Réduction des incidents grâce aux portes palières et au système automatisé.
- Fréquence ajustable selon la demande (notamment le week-end).
- Modernisation nécessaire pour maintenir les performances techniques.

En effet, l'automatisation a permis une amélioration sensible de la performance de la ligne

- Des résultats de production améliorés : de 85,5 % en 2022 à 99,1 % en 2024.
- Réduction des incidents graves et amélioration de la gestion des perturbations.
- Capacité d'ajuster la fréquence selon l'affluence pour un service optimisé.

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025

Vœu relatif à l'optimisation du terminus du tram T4 de Bondy

Rehaussement de la voie F

Considérant que le terminus du tram T4 à Bondy ne devait pas initialement être utilisé pour garer des rames la nuit ;

Considérant que la pratique en a voulu autrement et que les deux voies dédiées au terminus du T4 ont une capacité de garage insuffisante ;

Considérant que l'opérateur est contraint d'utiliser une voie supplémentaire (la voie F) pour garer certaines rames ;

Considérant que les quais hauts de la voie F ne permettent pas aux usagers de quitter les rames du T4 et nécessite donc de les déposer d'abord sur les quais dédiés au T4 avant de manœuvrer pour accéder à la voie F ;

Considérant que le rehaussement de la voie F réalisable à moindre coût permettrait aux usagers de quitter les rames du T4 et d'accéder directement au quai desservi par les RER E à destination de Paris ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour faire étudier en lien avec Stretto, Sferis et la SNCF, le rehaussement de la voie F de la gare de Bondy.

Bernard GOBITZ

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

Depuis le 14 décembre 2024, le nombre de circulations techniques entre l'atelier Tram-Train de Noisy-le-Sec et la ligne T4 a augmenté. Cela a permis de modifier la gestion du parc de DUALIS du T4.

A présent, plus aucun tram n'est garé en journée entre les heures de pointe du matin et du soir sur la voie 2BA (voie F) à Bondy. Ainsi les terminus partiels à la station des Coquetiers sont à présent supprimés en journée.

Seuls 6 trams sont garés de nuit ne générant plus que 5 terminus partiels à la station des Coquetiers en fin de journée (2 origine Aulnay et 3 origine Montfermeil).

D'autres demandes de sillons supplémentaires seront effectuées auprès de SNCF Réseau permettant de réduire encore les rames garées à Bondy la nuit et donc les missions terminus

partiel à la station des Coquetiers.

Par ailleurs, la circulation entre la station des Coquetiers et la voie F à Bondy est limitée à 15 km/h sur tout le linéaire de la voie 2BA induisant un temps de parcours important pour accéder au terminus de Bondy par la voie F

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025

Vœu relatif à l'optimisation du terminus du tram T14 (Esbly-Crécy) à Crécy-La Chapelle

Accessibilité pour les Usagers en Fauteuil Roulant

Considérant que le terminus du tram T14 à Crécy – La Chapelle n'est toujours pas accessible aux UFR (Usagers en Fauteuil Roulant) alors que la gare d'Esbly l'est depuis une dizaine d'années ;

Considérant que le rehaussement de la voie terminus à Crécy-La Chapelle permettrait cette accessibilité en toute autonomie pour un coût très modeste ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour faire étudier en lien avec Stretto, Sferis et la SNCF, le rehaussement de la voie terminus de la gare de Crécy – La Chapelle.

Bernard GOBITZ

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

Conformément à la loi de février 2005 sur l'accessibilité, Ile-de-France Mobilités a établi, en 2009, le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) pour les transports en commun de l'Ile-de-France prévu par la réglementation. Il a pour principal objectif d'obtenir l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs la plus efficiente possible dans les meilleurs délais, compte tenu notamment de l'ampleur exceptionnelle des travaux à réaliser sur l'ensemble des réseaux franciliens. Concernant les gares, le SDA prévoit la mise en accessibilité de 268 gares SNCF et RATP.

Ces gares ont été retenues en fonction de deux critères imposés par la réglementation européenne et nationale : avoir au moins 5 000 voyageurs par jour ou être situées à plus de 50 kilomètres d'une gare accessible.

Du fait de sa fréquentation inférieure à 5 000 voyageurs par jour (345 montants en 2019) la gare de Crécy La Chapelle n'a pas été retenue lors de la réalisation du SDA.

Une personne en situation de handicap peut faire appel à la plateforme de réservation unique Assist'en Gare afin d'organiser son déplacement depuis cette gare vers une autre gare du réseau francilien.

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025

Vœu relatif à la nouvelle gare de Villiers – Champigny – Bry

Considérant les perturbations très lourdes que les voyageurs du RER E et de la ligne P supportent depuis de nombreuses années en raison des travaux indispensables d'entretien et de régénération de l'infrastructure et en raison des projets de développement nécessités essentiellement par les connexions du réseau ferré au Grand Paris Express ;

Considérant que la période 2025-2030 sera encore particulièrement chargée en travaux de toutes sortes et en perturbations pour lesdits voyageurs ;

Considérant que les travaux d'entretien et de régénération ne peuvent pas être différés pour des raisons de sécurité ;

Considérant qu'il est par contre possible de différer certains projets de développement ;

Considérant que la construction de la nouvelle gare de Villiers – Champigny – Bry se justifie essentiellement par la correspondance qu'elle permettra entre le RER E, la ligne P (branches de Coulommiers et de Provins) et la ligne 15 Sud du Grand Paris Express à l'horizon 2030 ;

Considérant qu'à l'horizon 2031 la correspondance avec la ligne 15 Sud et Nord, mais aussi avec le RER A, le tram T1 prolongé, le BHNS des Bords de Marne et ultérieurement la ligne 1 du métro, pourra s'effectuer à Val-de-Fontenay ;

Considérant que la ZAC prévue à terme autour de la gare de VCB bénéficiera déjà fin 2026 d'une station de la ligne 15 du Grand Paris Express et dès 2027 du bus en site propre Altival ;

Considérant que la construction de la gare de VCB nécessitera sur la période 2025-2030 :

- 40 (!) weekends de coupures,
- 4 coupures estivales de plusieurs semaines,
- des travaux récurrents en soirée,

créant une situation insupportable pour les usagers ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour faire étudier le report du projet VCB à une période plus favorable tout en conservant certains travaux connexes indispensables (3^{ème} voie de Villiers-sur-Marne à Emerainville – Pontault-Combault).

Bernard GOBITZ

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

La planification des travaux sur l'Axe Est a fait l'objet d'une décision prise sous l'égide du Préfet d'Île de France le 18 septembre 2023. Le scénario retenu consiste à réaliser concomitamment à l'horizon 2030, le projet de création de gare VCB et le projet Est+ qui consiste à prolonger les missions Villiers/Marne du RER E à Roissy en Brie. A la suite de la validation de ce scénario, SNCF Réseau a engagé des études de convergence entre les 2 projets et a bâti un planning qui consiste à massifier les interventions. Ainsi, ces coupures de circulation permettront également la réalisation de travaux de régénération.

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025**Vœu relatif à la composition des trains du RER B
en semaine après 22h**

Considérant que l'offre de transport du RER B s'effectue avec des trains courts en fin de soirée la semaine, jusqu'à la fin de service ;

Considérant que le remplissage des trains est maintenant plus important depuis :

- la densification du pôle de Massy,
- l'urbanisation du Plateau de Saclay,
- que Paris est dorénavant plus facilement accessible en RER qu'en voiture,
- la simplification tarifaire et la mise en œuvre du Liberté Plus ;

Considérant qu'il s'agit de la deuxième ligne la plus chargée d'Europe et la dernière du réseau RER francilien intégralement desservie par du matériel roulant à un seul niveau ;

Considérant que les futures rames MI20 plus capacitaires, attendues dans le cadre de la modernisation de la ligne, ne circuleront qu'à l'horizon 2030 ;

Considérant qu'il devient urgent d'améliorer les conditions de transport sur cette ligne ;

Considérant que de ce fait, l'offre actuelle est insuffisante en fin de soirée ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour demander à la SNCF et à la RATP de maintenir les trains longs sur le RER B les soirs de semaine jusqu'à la fin de service, à l'instar de ce qui est effectué le week-end.

Bernard GOBITZ
Administrateur représentant les
associations d'usagers des transports

Les derniers comptages de novembre 2023 indiquent que l'offre de soirée est bien adaptée à la fréquentation.

En particulier les voyageurs disposent d'une place assise au Nord d'Aulnay-sous-Bois et au Sud de d'Arcueil ou de Bourg-la-Reine selon de type de mission.

Pour les trains les plus chargés, quelques voyageurs sont debout pour une durée maximum de 15 minutes, inférieure au seuil de confort d'Île-de-France Mobilités de 25 minutes.

Par ailleurs, les fréquentations au Nord d'Aulnay et au Sud de Massy sont très faibles, et la mise en place de trains longs contribueraient à créer un sentiment d'insécurité, qui nous est adressé par des voyageurs d'autres lignes (la ligne N notamment).

En outre, à l'audit Ramette a pointé la disponibilité et la fiabilité du matériel roulant MI79/M84 comme point de fragilité majeur de la ligne et de nombreuses mesures du plan de redressement visent à gagner en disponibilité et fiabilité du parc.

Par conséquent, une mesure consistant à faire rouler davantage le matériel roulant, nécessitant une maintenance plus importante pour un besoin non avéré, n'est pas opportune.

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 avril 2025

Vœu relatif aux concessions pour l'exploitation des lignes de bus

Considérant que tous les réseaux de bus de grande couronne ont été mis en concurrence et réattribués à divers exploitants (Délégations de Service Public), que trois réseaux de bus de l'ensemble "RATP historique" (Paris – Petite couronne) sur douze l'ont été récemment et que deux sont proposés au vote de ce Conseil ;

Considérant que les usagers et leurs associations n'ont pas constaté d'amélioration globale du service offert (tracés, fréquence, régularité, information voyageurs....) et ont même parfois pâti du changement d'exploitant ;

Considérant qu'IdFM n'a pas publié de bilan sur l'évolution de la qualité du service rendu malgré les demandes des associations d'usagers ;

Considérant que la gestion des interfaces entre les nouveaux réseaux suscitent des inquiétudes chez les usagers, même avec la création du CESCO par IdFM ;

Considérant qu'il n'existe pas d'espace de discussion ouvert aux associations d'usagers sur les modifications éventuelles des lignes de bus lors des procédures de mise en concurrence, alors même qu'il existe des lieux d'échanges sur les restructurations de lignes de bus lors de prolongements de lignes de métros et de tramways ;

Considérant qu'un observatoire indépendant (sous l'égide de l'Autorité de Régulation des Transports, par exemple) pourrait tirer un bilan objectif de cette mise en concurrence ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour contacter les autorités compétentes afin de mettre en place cet observatoire.

Bernard GOBITZ
Administrateur représentant les
associations d'usagers des transports

Il existe déjà de nombreuses instances qui permettent d'éclairer les administrateurs sur la mise en concurrence : la CCSPL, la CDSP, et surtout l'audition des opérateurs en mai qui est l'occasion de la présentation d'un bilan annuel des nouveaux contrats. Toutefois, afin de

répondre à cette demande de clarification, il a été acté lors du conseil d'administration de décembre dernier d'organiser, en amont de l'audition de mai, une réunion préparatoire à l'audition des opérateurs en COT élargie, ouverte à l'ensemble des administrateurs.

Il est vrai toutefois qu'il n'est pas possible d'élargir la bulle de confidentialité lors des appels d'offre. Île-de-France Mobilités s'efforce pour autant de recueillir les données et avis pertinents en amont du lancement des DCE et d'objectiver les propositions d'améliorations du réseau proposés par les candidats pendant la procédure. Enfin, une fois le réseau mis en place, avec un retour d'expérience suffisant, comme pour n'importe quel réseau, Île-de-France Mobilités travaille en bonne intelligence avec l'ensemble des parties prenantes pour continuer à faire évoluer le réseau et l'offre, au plus proche des besoins et des moyens disponibles, ceux-ci étant en augmentation régulière et constante sur l'ensemble de la région.

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 10 avril 2025**Vœu relatif à la ligne N****Maintien de trains semi-directs de Paris-Montparnasse à Plaisir-Grignon lors d'interruptions des circulations ferroviaires entre Plaisir-Grignon et Dreux**

Considérant la nécessité d'effectuer des travaux de modernisation des infrastructures ferroviaires en gare de Dreux ;

Considérant que ces travaux entraînent de très fréquentes interruptions des circulations ferroviaires en soirée, ainsi que plusieurs samedis, dimanches et jours fériés en journée entre Plaisir-Grignon et Dreux, pénalisant les usagers ;

Considérant que le remplacement des trains par des bus de substitution entraîne d'importants allongements de temps de parcours pour les usagers se rendant depuis Paris au-delà de Plaisir-Grignon ;

Considérant que de surcroît un grand nombre de trains semi-directs de Paris à Dreux sont alors supprimés sur la totalité de leur parcours, obligeant les usagers à emprunter les trains desservant toutes les gares intermédiaires de Paris à Plaisir-Grignon ;

Considérant que la suppression de ces trains accroît encore la durée totale du trajet effectué par les usagers ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour demander à l'opérateur de rétablir l'intégralité des trains semi-directs Paris – Dreux sur le parcours de Paris-Montparnasse à Plaisir-Grignon en cas d'interruption des circulations ferroviaires au-delà.

Bernard Gobitz
Administrateur représentant les
associations d'usagers des transports

Les interruptions de circulation entre les gares de Dreux et Plaisir Grignon ont pour conséquence de supprimer les missions semi-directes DAPO / PADO entre Dreux et Paris-Montparnasse.

En remplacement de ces missions, les voyageurs sont invités à se reporter sur la liaison ferroviaire Plaisir-Grignon – Paris-Montparnasse. Cette mission est en effet omnibus, et met donc plus de temps pour rejoindre Paris.

La possibilité de mettre des missions semi-directes entre Plaisir Grignon et Paris-Montparnasse lors des interruptions de circulation entre les gares de Dreux et Plaisir-Grignon peut être étudiée.

Les conclusions de ces études à réaliser conjointement par SNCF Voyageurs et SNCF Réseau seront restituées en commission offre de transport.

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 11 avril 2025

Vœu relatif au renforcement de moyens de substitution mis en place lors d'interruptions des circulations ferroviaires dans le Mantois

Considérant la nécessité d'effectuer des travaux sur le nœud ferroviaire de Mantes-la-Jolie, notamment pour préparer la mise en service du RER E (EOLE) ;

Considérant que ces travaux entraînent de nombreuses interruptions des circulations ferroviaires en soirée, les samedis et dimanches, pénalisant un nombre important d'usagers ;

Considérant que ces travaux peuvent affecter simultanément les deux lignes de Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, via Poissy et via Conflans-Sainte-Honorine, ainsi que celle vers Paris-Montparnasse, privant alors les usagers du Mantois de toute liaison ferroviaire vers Paris ;

Considérant que les moyens de substitution mis en place, notamment le renforcement de la ligne d'autocars express A14 entre Mantes-la-Jolie et La Défense, s'avèrent dès lors insuffisants compte tenu de la fréquentation, entraînant parfois de longues attentes pour les usagers avant de pouvoir s'installer à bord d'un véhicule ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour demander à l'opérateur d'augmenter la fréquence et la capacité des moyens de substitution mis en œuvre afin de réduire significativement les durées d'attente des usagers.

Bernard GOBITZ
Administrateur représentant les
associations d'usagers des transports

Réponse commune avec l'amendement 028

La ligne Express A14 Mantes La Défense a été renforcée en soirée depuis le 2 septembre dernier. Les retours vers mantes le soir se font désormais du lundi au dimanche jusque 23h30 au lieu de 21h initialement.

Il est à souligner que cette ligne est régulièrement renforcée à la demande de la SNCF, et par le biais d'un financement de cette dernière, dans le cadre des travaux de la ligne J.

Ces renforts, très fréquents, la semaine en soirée ou bien le week-end, existent depuis 2017 et sont intensifiés au fil des années. Ils ont ainsi progressivement engendré de nouvelles habitudes de déplacements chez les habitants du Mantois et il est effectivement arrivé, par le

passé, que des afflux clients très importants surviennent en soirée ou le samedi au terminal Jules Verne à la Défense, à des périodes où la ligne n'était plus couverte par ces renforts SNCF, mais au cours desquelles les clients, par habitude, ont souhaité l'utiliser.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a délibéré en juin dernier sur un renfort de l'offre pérenne de cette ligne, justifié par les nouvelles habitudes de déplacements.

Par ailleurs, dès lors qu'il y a des travaux sur l'axe J5 Mantes-la-Jolie via Poissy, la ligne de bus Express A14 est renforcée.

Malgré l'augmentation de l'offre nominale et les renforts mis en place lors des travaux de la ligne J5, une fréquentation très importante peut être observée le samedi après-midi.

La gare routière Jules Verne est déjà fortement congestionnée, l'ajout de bus Express A14 supplémentaires paraît a priori difficile.

La concomitance des travaux pour les axes J6 Mantes via Conflans et J5 Mantes via Poissy doit rester exceptionnelle. Nous veillons auprès des opérateurs à limiter autant que possible cette concomitance des travaux pour les deux axes

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025**Vœu relatif au pôle multimodal de Massy-Palaiseau****Aménagement du toit-passerelle de la gare routière de Massy Atlantis**

Considérant la restructuration en cours de la gare routière de Massy Atlantis à des fins de sécurisation et d'adaptation au développement de l'offre routière et à la croissance prévisible du trafic ;

Considérant que pour des raisons économiques la couverture de la passerelle a été reportée au détriment du confort et de la sécurité des usagers ;

Considérant qu'aucun espace d'attente n'est pour l'instant prévu pour les très nombreux usagers ;

Considérant que l'absence d'espace couvert muni de sièges imposera aux usagers de patienter très inconfortablement sur un quai central trop étroit ou de stationner sur la passerelle RER déjà très encombrée aux heures de pointe, ce qui générera insatisfaction et mécontentement ;

Considérant que les escalateurs du toit-passerelle exposés aux intempéries seront fragilisés par les sablage ou salage par temps de gel ou de neige, générant dysfonctionnements et mécontentement chez les usagers ;

Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour que le toit-passerelle de la gare routière de Massy Atlantis soit complété par :

- **une couverture,**
- **une zone d'attente avec sièges et écrans d'information.**

Bernard GOBITZ
Administrateur représentant
les associations d'usagers des transports

La gare routière de Massy Atlantis est actuellement en travaux jusqu'à juin 2025. A l'issue, des travaux, cette passerelle permettra de desservir l'entièreté de la gare routière.

A date, cette passerelle a toujours été envisagée comme un espace de circulation et non comme un espace d'attente, qui sont eux positionnés au droit des quais.

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025**Amendement à la délibération n° 20250410-045****AVENANT N° 15 AU CONTRAT SNCF 2020-2025**

Considérant que les arrêts supplémentaires aux gares de Maisons-Alfort, Le Vert-de-Maisons et Créteil - Pompadour sont justifiés par l'ouverture de la ligne 15 du Gand Paris Express et par la correspondance qui sera établie à la gare du Vert de Maisons ;

Considérant que cette ouverture, prévue initialement au Service Annuel 2026, soit fin 2025, a été reportée au Service Annuel 2027, soit fin 2026 ;

Considérant que l'ajout d'arrêts supplémentaires aux gares de Maisons-Alfort, Le Vert de Maisons et Créteil Pompadour risque de charger exagérément les trains aujourd'hui directs ou semi-directs jusqu'à Villeneuve Saint-Georges ;

Le chapitre 1.1.1 de l'avenant n°15 au contrat SNCF 2020-2025 est supprimé.

Bernard GOBITZ

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

L'offre élaborée pour le SA 2026 permettra d'améliorer la robustesse et lisibilité du RER D. Les trains aujourd'hui directs ou semi-directs jusqu'à Villeneuve Saint-Georges ne feront pas l'objet de surcharge, au contraire l'emport des voyageurs au départ de Maisons-Alfort sera mieux réparti.

L'augmentation nécessaire dès à présent de la desserte des gares de Maisons-Alfort et de Créteil-Pompadour a été déjà été différée dans l'attente de la ligne 15 Sud.

Par ailleurs, le processus de conception de l'offre et de commande des sillons par Transilien est trop avancé pour modifier la desserte du SA 2026.

Enfin, il convient de préciser que les temps de parcours, entre le Sud de la ligne et Paris, sont relativement stables avec allongements compris entre 1 et 2 minutes.

Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 10 avril 2025**Amendement à la délibération n° 20250410-065****AMÉNAGEMENT DU PÔLE DU GRAND PARIS EXPRESS DE
VILLEJUIF - GUSTAVE ROUSSY**

Considérant l'ouverture de la station Villejuif Gustave Roussy de la ligne 14 depuis janvier 2025 ;

Considérant qu'aucune ligne de bus ne peut approcher de cette station faute d'aménagements de voirie adaptés ;

Considérant les 300 M€ investis dans cette seule station qui doit pouvoir profiter au plus tôt au plus grand nombre ;

L'article suivant est ajouté à la délibération :

ARTICLE XX : Il est demandé au maitre d'ouvrage SADEV94 de s'engager à mettre à disposition les aménagements de voirie permettant le passage des lignes 162 et 380 à proximité du métro au plus tard pour l'été 2025.

Bernard GOBITZ

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

Depuis l'ouverture de la gare en janvier 2025, les deux lignes 162 et 380 desservent effectivement le pôle à 400 mètres.

Comme précisé dans le rapport, le calendrier des travaux présenté par la SADEV 94 prévoit une livraison de la voie des Sables, qui permettra aux bus de desservir le pôle au plus proche, en fin d'année 2025. Néanmoins, un alternat doit être mis en place dès l'été 2025 pour permettre la circulation des bus sur la voie des Sables au niveau de l'accès sous l'A6. Un travail est en cours pour déterminer le positionnement exact des postes à quais en situation provisoire pour la période 2025-2028 afin de permettre aux bus d'accéder au plus près du pôle et dans l'attente des postes à quais définitifs.

IDFM veillera cependant à ce que la SADEV respecte le calendrier annoncé.

Amendement à la délibération 20250410-054 Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Massy-Juvisy - DSP n°36

Considérant la possibilité offerte par le droit de l'Union européenne et le droit interne de conserver le principe d'exploitation par un opérateur public ;

Considérant les difficultés importantes constatées liées à l'ouverture à la concurrence ;

Considérant la dégradation croissante des conditions de travail et de rémunération des agents des transports dans le cadre de cette mise en concurrence ;

Considérant l'ouverture à la concurrence qui va encore aggraver la situation et la qualité du service ;

Considérant les défaillances majeures constatées dans le cadre de la mise en concurrence des bus de moyenne et grande couronne ;

Considérant que ces défaillances sont désormais étendues au réseau parisien ;

Considérant la mobilisation des agentes et agents ;

Les cosignataires proposent les modifications suivantes :

L'article 1 est ainsi rédigé :

« Approuve le principe d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus des lignes de bus desservant le secteur Massy-Juvisy.

En conséquence, les articles 2 à 4 sont supprimés »

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

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

Amendement à la délibération 20250410-055 Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud - DSP n°40

Considérant l'analyse des offres produite en CET,

Considérant le passage rédigé comme suit : le candidat (C/ATM) « [REDACTED]

»,

Considérant cet autre passage : [REDACTED]

»,

Considérant la projection d'une revalorisation [REDACTED]

Considérant l'autorisation faite à tous les opérateurs de DSP déjà attribuée lors du conseil d'administration du 14 février par avenant d'augmentation annuelle de la masse salariale de 3 % ou 4 %,

Considérant, les mouvements sociaux nombreux qui ont émaillé le processus d'alotissements et de privatisation en grande couronne,

Considérant les déséquilibres financiers constatés dans toutes les DSP et l'augmentation des couts des contrats actés lors du CA d'IDFM du 14 février et proposés au CA du 10 avril,

Pour permettre une qualité de service et un transfert optimal pour les agentes et agents comme pour les usagers,

Pour trouver les solutions et permettre un ajustement du contrat et de son cout qui ne repose pas sur un dumping social et une pressurisation des salariés.

Les administrateurs cosignataires proposent :

l'ensemble des articles de la délibération est supprimé.

Ils sont remplacés par comme suit :

« Le conseil d'administration d'Ile de France-Mobilités :

Article 1 : reporte l'attribution de la DSP 40 en la déclarant infructueuse au regard des exigences de service d'Ile de France-mobilités.

Article 2 : mandate la présidente pour relancer un processus d'attribution du lot

Article 3 : mandate le directeur général pour produire une étude de faisabilité d'une régie publique

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

Comme indiqué en CET, vous vous référez au rapport d'analyse des offres initiales, avant les

négociations et non aux offres finales. Le candidat proposé comme tous les autres ont nettement améliorés leurs offres et ce dernier a fait une proposition de qualité tant technique, qu'économique et sociale.

Amendement à la délibération 20250410-055 Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud - DSP n°40

Considérant la possibilité offerte par le droit de l'Union européenne et le droit interne de conserver le principe d'exploitation par un opérateur public ;

Considérant les difficultés importantes constatées liées à l'ouverture à la concurrence ;

Considérant la dégradation croissante des conditions de travail et de rémunération des agents des transports dans le cadre de cette mise en concurrence ;

Considérant l'ouverture à la concurrence qui va encore aggraver la situation et la qualité du service ;

Considérant les défaillances majeures constatées dans le cadre de la mise en concurrence des bus de moyenne et grande couronne ;

Considérant que ces défaillances sont désormais étendues au réseau parisien ;

Considérant la mobilisation des agent·es et agents ;

Les cosignataires proposent les modifications suivantes :

L'article 1 est ainsi rédigé :

« Approuve le principe d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud.

En conséquence, les articles 2 à 4 sont supprimés »

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

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

Amendement à la délibération 20250410-056 Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur de l'Ourcq - DSP n°44

Considérant la possibilité offerte par le droit de l'Union européenne et le droit interne de conserver le principe d'exploitation par un opérateur public ;

Considérant les difficultés importantes constatées liées à l'ouverture à la concurrence ;

Considérant la dégradation croissante des conditions de travail et de rémunération des agents des transports dans le cadre de cette mise en concurrence ;

Considérant l'ouverture à la concurrence qui va encore aggraver la situation et la qualité du service ;

Considérant les défaillances majeures constatées dans le cadre de la mise en concurrence des bus de moyenne et grande couronne ;

Considérant que ces défaillances sont désormais étendues au réseau parisien ;

Considérant la mobilisation des agentes et agents ;

Les cosignataires proposent les modifications suivantes :

L'article 1 est ainsi rédigé :

« Approuve le principe d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus des lignes de bus desservant le secteur de l'Ourcq.

En conséquence, les articles 2 à 4 sont supprimés »

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

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

Amendement aux délibérations n°20250410-059

Convention de location d'autobus et d'autocars avec la CATP

POUR LA TRANSPARENCE CONCERNANT LES BUS DIESEL ET LE CALENDRIER RÉEL DU RENOUVELLEMENT DES BUS

Considérant que 51% des bus propriétés d'Ile-de-France Mobilités roulaient encore au diesel au 31 décembre 2024 ;

Considérant le retard considérable pris par le plan de renouvellement du matériel roulant bus ;

Considérant la suppression de 1 800 courses en moyenne du lundi au vendredi – hors aléa climatique et mouvements sociaux - sur les réseaux de bus de grande couronne, selon l'information voyageurs officielle ;

Considérant la réduction de l'offre de transport faute de matériel roulant suffisant ou en état ;

Considérant la situation préoccupante du réseau Val Parisis ;

Considérant l'achat, en 2024, de bus diesel sur le réseau Cœur d'Essonne ;

Un article additionnel à la présente délibération est ajouté, rédigé comme suit :

Mandate la Présidente pour publier un calendrier actualisé du renouvellement du matériel roulant bus.

Jacques BAUDRIER

Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Par délibération du 11 avril 2018, le Conseil d'Ile-de-France Mobilités a lancé l'accélération de la transition énergétique du matériel routier. Ce projet est mis en œuvre en deux temps :

- D'abord la conversion des Centres opérationnels Bus, avec 65 sites convertis à date et 17 en chantier, soit un budget de 1,2 Md€, sur 112 à convertir in fine ;
- Puis l'acquisition et la mise à disposition des véhicules propres aux délégataires, avec 3.710 autobus et autocars biométhane et électriques en service au 1^{er} mars 2025, dont 1.368 pour les DSP de grande couronne.

L'acquisition du matériel roulant routier par Île-de-France Mobilités a fait l'objet de 11 conventions d'achat avec la CATP, toutes soumises à la délibération du Conseil.

Les conventions en cours d'exécution et visant l'ensemble des DSP sont les suivantes :

- Convention n°5, présentée au Conseil du 25 mai 2022, portant sur 700 midibus biométhane. Il s'agit d'un matériel spécialement développé à la demande d'Ile-de-

France Mobilités, nécessitant une phase de mise au point longue. Seuls les 20 premiers exemplaires ont été livrés à date ;

- Convention n°6, présentée au Conseil du 12 juillet 2022, portant sur 47 autobus standards hydrogène dont la tête de série sera livrée dans quelques semaines ;
- Convention n°7, présentée au Conseil du 20 avril 2023, portant sur 120 autobus standards biométhane, 40 autobus standards électriques ; 120 autocars biométhane. Restent à livrer 40 autobus standards électriques ;
- Convention n°9, présentée au Conseil du 12 octobre 2023, portant sur 50 autobus standards biométhane et 50 autobus articulés biométhane. Restent à livrer une dizaine d'articulés ;
- Convention n°10, présentée au Conseil du 6 février 2024, portant sur 1.000 autobus standards biométhane, 650 autobus articulés biométhane, 400 autobus standards électriques, 105 autobus articulés électriques, 260 midibus électriques, 1.085 autocars biométhane, à livrer entre 2025 et 2028 ;
- Convention n°11, présentée au Conseil du 18 juin 2024, portant sur 20 navettes urbaines électriques 6 mètres, à livrer en 2026.

Le nombre total de véhicules à livrer d'ici 2028 s'élève donc à plus 4.700. Île-de-France Mobilités privilégie un lissage des livraisons mais reste tributaire des contraintes des industriels.

En ce qui concerne spécifiquement les DSP 4 et 23 :

- L'état du parc de la DSP 4 est dû à l'organisation de la maintenance du délégataire ; Île-de-France Mobilités lui a demandé un plan d'actions correctives pour remettre en circulation les véhicules immobilisés dans les meilleurs délais ;
- La DSP 23 reste d'une part en attente de la livraison des autobus biarticulés électriques destinés à la ligne Tzen 4, et recevra d'autre part 46 autobus standards électriques après les travaux d'adaptation du Centre opérationnel Bus de Corbeil-Essonnes, soit à partir du printemps 2026.

Par conséquent, l'amendement est rejeté.

Amendement à la délibération**Avenant n°15 au contrat SNCF 2020-2025 N° 20250410-045****POUR LE RETOUR DES TRAINS LONGS EN SOIRÉE SUR LE RER A**

Considérant que l'offre de transports du RER A s'effectue avec des trains courts en semaine dès 21 heures 30 / 22 heures ;

Considérant la note de service de la direction ferroviaire d'Ile-de-France Mobilités de mars 2025 ;

Considérant que les éléments de cette note ne sont pas conformes avec la situation vécue par les usagers en 2025 puisqu'elle se base sur des données de validation de 2022 et 2023 ;

Considérant la surcharge des trains courts, les incidents voyageurs que cela provoque ainsi que la dégradation des conditions de transport des usagères et usagers, dans Paris et en direction de la banlieue après 21 heures 30 ;

Considérant qu'aucun motif de sécurité ne peut être opposé à la remise en circulation de trains longs après 21 heures 30 au regard de l'importance de la fréquentation jusqu'au dernier train ;

Considérant la mise en circulation de trains longs après 21 heures 30 heures les vendredis et samedis ainsi que les veilles de fêtes à la suite des demandes répétées des administrateurs signataires de cet amendement et d'associations d'usagers ;

Un article additionnel à la présente délibération est ajouté, rédigé comme suit :

Mandate la Présidente pour demander à la SNCF et à la RATP la production de l'offre de transport du RER A en trains longs du lundi au samedi après 21 heures 30.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Proposition de requalification en vœu

Comme je vous l'avais annoncé lors du conseil de juin 2024, et rappelé lors des conseils de novembre 2024, décembre 2024, et février 2025 en réponse à ce même amendement, depuis

septembre 2024, la composition des trains en soirée est la suivante sur le RER A :

- UM le vendredi et samedi toute l'année ;
- US du lundi au jeudi toute l'année, excepté durant la période « été » (mi-juillet à fin août, fin décembre) où la ligne est exploitée en UM ;
- US le dimanche toute l'année.

Cette nouvelle composition a été mise en place pour mieux correspondre aux charges constatées par l'exploitant à travers plusieurs comptages. À date, cette offre répond donc aux besoins identifiés.

De plus, un REX des mesures mises en place depuis septembre 2024 sera restitué par la DLA au second trimestre de cette année.

Amendement aux délibérations n°20250410-043**Comptes administratif et de gestion 2024 – Affectation du résultat 2024****POUR LA TRANSPARENCE CONCERNANT LES COÛTS DE LA MISE EN CONCURRENCE**

Considérant que le rapport d'orientations budgétaires 2022 d'Ile-de-France Mobilités mentionnait un coût relatif à la mise en concurrence de 4,9 milliards d'euros ;

Considérant que les documents budgétaires d'Ile-de-France Mobilités ne mentionnent plus depuis l'ensemble des coûts imputables à la mise en concurrence ;

Considérant que des dépenses imposées par la mise en concurrence sont imputés à d'autres postes de dépenses ;

Considérant que la mise en concurrence impacte considérablement les finances d'Ile-de-France Mobilités ;

Considérant les estimations des coûts en cours de la mise en concurrence des tramways et des métros ;

Un article additionnel à la présente délibération est ajouté, rédigé comme suit :

Mandate la Présidente afin que toutes les dépenses nécessaires à la mise en concurrence, ou anticipées par la mise en concurrence, soient distinctement indiquées dans les documents budgétaires d'Ile-de-France Mobilités.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Le rapport d'orientation budgétaire pour l'année 2022 (n°20211011-228) présentait un état des dépenses liées à la mise en concurrence du réseau estimées à 4,9 Md€. Ces montants restent identifiables dans les rapports d'orientation budgétaires successifs.

Amendement aux délibérations n°20250410-043

Comptes administratif et de gestion 2024 – Affectation du résultat 2024

**POUR LA TRANSPARENCE CONCERNANT LES NÉGOCIATIONS DU CONTRAT 2025-
2025 IDFM-RATP**

Requalifié en vœu

Considérant les négociations en cours entre Ile-de-France Mobilités et la RATP pour l'élaboration du contrat 2025-2029 ;

Un article additionnel à la présente délibération est ajouté, rédigé comme suit :

Mandate la Présidente afin que les Administrateurs soient informés des discussions en cours entre Ile-de-France Mobilités et la RATP pour l'élaboration du contrat 2025-2029.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Les administrateurs ont validé le mandat de cette négociation lors du conseil d'administration de juin 2024. Un point d'avancement pourra être fait lors des auditions de mai.

Amendement à la délibération

Avenant n°15 au contrat SNCF 2020-2025 N° 20250410-045

SITUATION EXCEPTIONNELLE SUR LE RER E : SUSPENSION *SINE DIE* DE LA PRIVATISATION DE L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

Requalifié en vœu

Considérant le prolongement du RER E à Nanterre – La Folie ;

Considérant la demande de SNCF de suspendre les livraisons du nouveau matériel roulant RER NG sur cette ligne ;

Considérant les problèmes d'infrastructure rencontrées sur le prolongement dont certains impactent l'exploitabilité du prolongement ;

Considérant la mise en service annoncée du système ATS fin 2025 et le report de la mise en service de Nexteo à mi-2027 ;

Considérant le prolongement à Mantes-la-Jolie envisagé fin 2026 ;

Considérant l'augmentation du trafic qui devrait atteindre 620 000 voyageurs par jour à terme contre 370 000 actuellement ;

Considérant l'effet décharge promis du RER A par le RER E, pouvant atteindre 15% du trafic dans le tronçon central du RER A ;

Considérant la délibération n° 20221207-225 fixant le calendrier de mise en concurrence Transilien prévoit le début de la procédure d'appel d'offres pour la privatisation de l'exploitation du RER E début 2026 ;

Considérant que le changement d'opérateur ferroviaire sera de nature à perturber le bon fonctionnement du RER E ;

Un article additionnel à la présente délibération est ajouté, rédigé comme suit :

Le Conseil d'Administration suspend *sine die* la procédure d'appel d'offres pour l'exploitation du RER E.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Il n'est pas prévu de lancer la procédure de mise en concurrence pour l'exploitation du RER E

en 2026.

Amendement à la délibération

Avenant n°15 au contrat SNCF 2020-2025 N° 20250410-045**INDEMNISATION DES USAGERS DU TRAMWAY T12****Requalifié en vœu**

Considérant les 7 courriers adressés à la Présidente depuis janvier 2023 par les Administrateurs communistes à propos de la situation du tramway T12, courriers restés sans réponse ;

Considérant l'échec de l'opérateur Transkeo T12 à atteindre les objectifs contractuels depuis sa mise en service le 10 décembre 2023 ;

Considérant le choix de cet exploitant, proposé par Transilien et avalisé par Ile-de-France Mobilités ;

Considérant la régularité catastrophique de la ligne depuis sa mise en service et l'amélioration relative constatée récemment ;

Considérant les engagements contractuels entre Transilien, Transkeo T12/T13 et Ile-de-France Mobilités et le remplacement de Transkeo T12/T13 par Cap Ile-de-France en décembre 2025 ;

Considérant les demandes formulées par les élus locaux, les signataires du présent amendement et les associations d'usagers ;

Considérant l'indemnisation possible des usagers, limitée à seulement un mois d'abonnement, alors que la ligne de tramway T12 n'a jamais rempli les objectifs contractuels de régularité ;

Un article additionnel à la délibération est ajouté, rédigé comme suit :

Mandate la Présidente pour revoir les conditions d'indemnisation des usagers du T12 afin qu'ils bénéficient - au titre de l'année 2024 - d'un dédommagement jusqu'à 3 mois d'abonnement au regard de la régularité catastrophique de la ligne depuis sa mise en service le 10 décembre 2023.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

J'ai parfaitement conscience des grandes difficultés qu'a rencontré le T12 en 2024. Pour cette année 2024, la ponctualité moyenne a été de 79%, soit 13% de moins que l'objectif contractuel. Toutefois, je ne pense opportun de s'écarter des dispositions contractuelles pour l'indemnisation des usagers du T12 : il s'agit d'une première année d'exploitation, et Transkeo a mis en place des mesures pour améliorer la ponctualité.

Vœu demandant la mise en place des études sur l'extension est de la ligne 18

Considérant l'importance de l'extension de la ligne 18 à l'est de l'aéroport d'Orly pour le développement du Grand Paris express,

Considérant que l'étude de faisabilité est inscrite au SDRIF-e,

Considérant les bénéfices importants pour l'Essonne et le Val-de-Marne,

Considérant la nécessité de désenclaver la partie de l'Essonne concernée par cette extension,

Considérant l'urgence de désengorger le RER D,

Considérant la mobilisation des élus locaux,

Considérant que cette extension est au moins aussi utile que l'extension vers Nanterre,

Les cosignataires émettent le vœu suivant :

IDFM lance les études, en cofinancement avec l'Etat, de préfiguration du prolongement de la ligne 18 à l'est de l'aéroport d'Orly

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud Bataille

Île-de-France Mobilités a proposé à l'Etat et à la Région un programme d'études pour tous les projets de métro inscrits au SDRIF-E, dont le prolongement de la ligne 18 à l'est.

Île-de-France Mobilités est en attente de la position de l'Etat quant au financement des études de ce prolongement.

Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités
10 avril 2025

**VŒU RELATIF A L'AMELIORATION DE LA LIGNE DE BUS EXPRESS 17 ENTRE MARNE-
LA-VALLÉE CHESSY, COULOMMIERS ET LA FERTÉ-GAUCHER**

Considérant la fermeture de la ligne ferroviaire entre Coulommiers et La Ferté-Gaucher ;

Considérant les difficultés rencontrées par les usagers, notamment en cas de défaillance de la ligne P du Transilien ;

Considérant l'offre très limitée de la ligne express 17 tout particulièrement sur le tronçon entre Coulommiers et La Ferté-Gaucher ;

Considérant le courrier du 3 avril 2025 adressée à la Présidente par la Sénatrice de Seine-et-Marne Marianne MARGATÉ ;

Les Administrateurs signataires émettent le vœu qu'Ile-de-France Mobilités renforce d'urgence l'offre sur la ligne de bus express 17, notamment au départ et à destination de La Ferté-Gaucher.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

La ligne express 17 a déjà fait l'objet de renforts en semaine en 2023 et 2024. Des cas de surcharge ponctuelle sont cependant encore constatés qu'il faut étudier. Par ailleurs, des renforts pourraient également être proposés le week-end.

Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités
10 avril 2025

VŒU RELATIF A L'AMELIORATION DE LA LIGNE DE BUS EXPRESS A 14

Considérant l'utilité de la ligne de bus express A14 et de ses récents développements ;

Considérant l'insuffisance de l'offre, notamment sur la liaison La Défense – Mantes-La-Jolie en soirée ;

Considérant le courrier du Maire de Limay adressé à la Présidente le 3 mars 2025 à ce sujet ;

Considérant les difficultés rencontrées par les usagers, relayées par le Maire de Limay et les associations d'usagers ;

Les Administrateurs signataires émettent le vœu qu'Ile-de-France Mobilités renforce d'urgence l'offre sur la ligne de bus express A 14, prioritairement sur la liaison La Défense – Mantes-La-Jolie en soirée.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Réponse commune avec amendement 010

La ligne Express A14 Mantes La Défense a été renforcée en soirée depuis le 2 septembre dernier. Les retours vers mantes le soir se font désormais du lundi au dimanche jusque 23h30 au lieu de 21h initialement.

Il est à souligner que cette ligne est régulièrement renforcée à la demande de la SNCF, et par le biais d'un financement de cette dernière, dans le cadre des travaux de la ligne J. Ces renforts, qui sont très fréquents, que cela soit la semaine en soirée ou bien le week-end, existent depuis 2017 et se sont intensifiés au fil des années. Ils ont ainsi progressivement engendré de nouvelles habitudes de déplacements chez les habitants du Mantois et il est effectivement arrivé, par le passé, que des afflux clients très importants surviennent en soirée ou le samedi au terminal Jules Verne à la Défense, à des périodes où la ligne n'était plus couverte par ces renforts SNCF, mais au cours desquelles les clients, par habitude, ont souhaité l'utiliser.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a délibéré en juin dernier sur un renfort de l'offre pérenne de cette ligne, évoqué plus haut, justifié par ces nouveaux réflexes de fréquentation.

En tout état de cause, cela fait de nombreux mois que nous n'avons plus rencontré de problématique d'afflux à la Défense, sauf exceptionnellement en cas de rupture de circulation

de la ligne J non couverte par des renforts de la ligne express A14, comme cela a été le cas une fois en ce début d'année 2025.

Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités**10 avril 2025****Vœu relatif à la mise en accessibilité du tramway
T14**

Considérant que la ligne de tramway T14 n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite en gare de Crécy-la-Chapelle ;

Considérant que cette ligne, malgré son trafic modeste, est un axe de desserte important vers et depuis la ligne P du Transilien ;

Considérant que les travaux nécessaires à la mise en accessibilité en gare sont limités ;

Considérant le besoin de mise en accessibilité de l'espace public aux abords des gares de cette ligne ;

Les Administrateurs signataires de ce vœu demandent à Ile-de-France Mobilités de travailler, avec SNCF et les collectivités concernées, à la mise en accessibilité de la gare de Crécy-la-Chapelle et des abords des stations du tramway T 14.

Jacques BAUDRIER**Fabien GUILLAUD-BATAILLE**

Conformément à la loi de février 2005 sur l'accessibilité, Ile-de-France Mobilités a établi, en 2009, le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) pour les transports en commun de l'Ile-de-France est prévu par la réglementation. Il a pour principal objectif d'obtenir l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs la plus efficace possible dans les meilleurs délais, compte tenu notamment de l'ampleur exceptionnelle des travaux à réaliser sur l'ensemble des réseaux franciliens. Concernant les gares, le SDA prévoit la mise en accessibilité de 268 gares SNCF et RATP.

Ces gares ont été retenues en fonction de deux critères imposés par la réglementation européenne et nationale : avoir au moins 5 000 voyageurs par jour ou être situées à plus de 50

kilomètres d'une gare accessible.

Du fait de sa fréquentation inférieure à 5 000 voyageurs par jour (345 montants en 2019) la gare de Crécy La Chapelle n'a pas été retenue lors de la réalisation du SDA.

Une personne en situation de handicap peut faire appel à la plateforme de réservation unique Assist'en Gare afin d'organiser son déplacement depuis cette gare vers une autre gare du réseau francilien.

Concernant les abords de la gare, une étude visant au réaménagement du pôle a démarré fin 2024. Là encore, l'ensemble des aménagements financés au droit des pôles respectent les dispositions de la loi de 2005 sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics dans leur conception et dans les aménagements réalisés.

Vœu relatif à une meilleure modulation des taux de versements mobilités

Considérant la nécessité de dégager de nouvelles recettes au regard des besoins en investissement,

Considérant la dynamique des recettes,

Considérant les disparités importantes en termes d'activité au sein de la région Ile de France,

Considérant la nécessité d'avoir la fiscalité la plus adaptée aux réalités territoriales,

Considérant la possibilité d'augmenter le taux du versement mobilité dans les quartiers et villes qui concentrent le plus d'emplois du tertiaire et de sièges d'entreprises du CAC 40,

Considérant que ces entreprises font le choix de situer leurs locaux dans les territoires où l'immobilier de bureau est, de très loin, le plus onéreux d'Île de France,

Considérant qu'il convient de cibler une hausse plus importante du versement mobilité dans les arrondissements de Paris et villes des Hauts de Seine qui concentrent la majeure partie des emplois tertiaires de la région,

Considérant que ces nouvelles recettes pourraient permettre de baisser le taux du versement mobilité en Grande Couronne, actuellement de 1,6%,

Les cosignataires émettent le vœu suivant :

Le Conseil d'administration mandate la Présidente pour obtenir de l'État l'évolution du cadre législatif afin de permettre la hausse du taux du versement mobilité à 5.4% dans une « zone premium » qui serait composée des 1er, 2e, 7e, 8e, 9e, 10e, 15e, 16e et 17e arrondissements de Paris et des communes de Boulogne- Billancourt, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine et Puteaux. Au regard des recettes supplémentaires obtenues, le versement mobilité en grande couronne est diminué afin de tenir compte de la diversité d'attractivité des territoires.

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

Le protocole signé avec l'Etat le 26 septembre 2023 repose sur une répartition juste et simple de l'effort financier entre les différents acteurs de l'écosystème des transports franciliens. Afin de garantir dans le temps cette équité, il a été acté que les ressources fiscales contribueront au maximum pour 52,5 % du budget d'Ile-de-France mobilité.

IdFM a déjà fait le choix d'utiliser pleinement sa capacité à aller au maximum du plafond de versement mobilité autorisé. En zone centrale notamment, le taux a augmenté de 2,95% à 3,20%, soit une hausse de 8,4% ; augmenter à nouveau le taux de VM à 5,4 % représente une hausse de 68,8 %. Par ailleurs, une modification à hauteur de 5,4% soit au-delà du plafond autorisé par la loi nécessiterait une modification soumise au Parlement.

Vœu relatif au financement des prolongements de lignes de métro inscrits au SDRIF-E

Considérant Schéma directeur environnemental de la Région Ile de France,

Considérant les nombreuses prolongations de lignes de métro inscrite au SDRIF-E,

Considérant l'importance de ces prolongements pour les populations concernées,

Considérant la nécessité de poursuivre les efforts de développement des réseaux de transports en commun en Ile de France,

Considérant les attentes exprimées par les élus locaux,

Les cosignataires émettent le vœu suivant :

L'Etat et IDFM travaillent à une convention de financement afin de lancer les études pour l'ensemble des prolongations de lignes de métro inscrites au SDRIF-E

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

Les études visées par ce vœu sont inscrites au CPER. Il-de-France Mobilités a proposé à l'Etat et à la Région un programme d'études pour tous les projets de prolongement de métro inscrits au SDRIF-E, qui devrait faire l'objet d'une convention de financement dans les prochaines semaines/prochains mois.

Vœu relatif au non recours au tarifs sociaux

Considérant le rapport « Contrôle de la Chambre Régionale des Comptes concernant les soutiens publics en faveur de la mobilité des jeunes » et ses recommandations,

Considérant que le Code des transports impose aux AOM une tarification de solidarité d'au moins 50% pour les publics les plus vulnérables,

Considérant la diversité des tarifs sociaux dans le cadre des transports en Ile de France (solidarité gratuite, réduction solidarité 75%, réduction 50%, chèques mobilité),

Considérant les aides supplémentaires versées par la ville de Paris et les départements,

Considérant le rapport sénatorial du 25 septembre 2019 « La gratuité totale des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ? »,

Considérant que selon ce rapport le fléau du non recours aux droits dans notre pays touche aussi le domaine des transports,

Considérant que la précarité reste une barrière importante à l'usage des transports en commun,

Considérant la nécessité de quantifier ce phénomène de non recours,

Considérant qu'une fois la phase de diagnostic effectuée, une politique active d'information vis-à-vis des publics éligibles doit être menée,

Les cosignataires émettent le vœu suivant :

IDFM engage un travail de diagnostic sur le non recours aux tarifs sociaux des transports afin de développer dans un second temps une politique d'information et d'accompagnement à destination des potentiels bénéficiaires.

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

Île-de-France Mobilités mène l'une des politiques tarifaires les plus volontaristes en Europe en matière de tarification sociale. Comme vous le soulignez, les dispositifs en vigueur vont au-delà des prescriptions de la LOM afin d'offrir des réductions allant jusqu'à la gratuité pour les catégories sociales les plus modestes.

Je partage la conviction que ces tarifs doivent être accessibles à toutes les personnes éligibles, raison pour laquelle les services d'Île-de-France Mobilités et de sa filiale Comutitres, en charge de l'Agence solidarité transport, sont instruits pour offrir l'information la plus complète possible et faciliter les parcours d'adhésion.

Cette question me donne l'occasion de vous annoncer que le sujet spécifique du non-recours fait partie des réflexions qui seront menées dans le cadre de l'élaboration des Plans d'actions

communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) prévus par la LOM et inscrits dans les actions du Plan des mobilités en Île-de-France en cours de finalisation.

Cette réflexion doit s'inscrire dans un cadre plus global et prendre en compte les actions des différents acteurs en matière d'aide sociale, à commencer par les conseils départementaux dont la prérogative est centrale en la matière.

J'enjoins donc les services d'Île-de-France Mobilités à continuer et intensifier le dialogue qu'ils mènent avec les services des collectivités afin de faciliter l'action de ces dernières pour mieux comprendre le phénomène du non-recours et apporter les meilleures informations sur les dispositifs en vigueur via les agents en contact avec les personnes concernées.

Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités
10 avril 2025

**VŒU RELATIF A L'IMPACT SUR LE RESEAU DE TRANSPORT DU PROJET DE NOUVEAU
STADE DU PSG**

Considérant la volonté de la Région Ile-de-France d'accompagner la réalisation d'un nouveau stade de grande capacité pour le PSG par son introduction, notamment, d'une possibilité d'urbanisation dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-E) ;

Considérant le courrier du 11 mars 2024 adressé par le PSG à la commission d'enquête publique relative au SDRIF-E ;

Considérant l'enjeu stratégique de la desserte en transports en commun d'un tel équipement ;

Considérant les propositions d'implantation portées par des collectivités franciliennes et leur desserte en transports en commun ;

Considérant l'état du réseau de transport en commun et sa capacité limitée voire nulle à absorber les flux générés par un stade de grande capacité ;

Considérant la desserte très satisfaisante du Parc des Princes ;

Les Administrateurs signataires émettent le vœu que les impacts sur le réseau de transport en commun des différents sites en compétition pour l'accueil d'un hypothétique nouveau stade de grande capacité soient étudiés et communiqués aux Administrateurs d'Ile-de-France Mobilités, aux collectivités concernées et aux associations d'usagers.

Jacques BAUDRIER
Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Île-de-France Mobilités a pris contact avec les équipes du PSG en charge de ce dossier afin de disposer d'éléments plus précis sur les sites en lice et les caractéristiques de cet éventuel futur Stade.

Une fois ces éléments connus, Île-de-France Mobilités procédera à sa propre analyse des enjeux de desserte en transports collectifs à partir d'une analyse capacité-demande.

Vœu sur le financement de l'accessibilité du métro

Considérant la signature du pacte pour un métro accessible entre la Région, la ville de Paris et APF handicap,

Considérant les travaux majeurs que cela engendrera au regard des défis techniques imposés,

Considérant que le coût de la mise en accessibilité des stations de métro parisiennes est estimé à 20 milliards d'euros,

Considérant la nécessité de dégager des recettes supplémentaires pour financer ces travaux,

Considérant que ces recettes sont à aller chercher sur des bases taxables,

Les cosignataires émettent le vœu suivant :

Le Conseil d'administration interpelle l'Etat afin de dégager des recettes supplémentaires en doublant le montant de la taxe bureau en Ile de France dans la zone premium (de 25,31 euros à 50 euros le M²), en créant une taxe sur les bureaux durablement vacants et en créant une zone premium pour le versement mobilité, à 5.4% dans une zone composée des 1er, 2e, 7e, 8e, 9e, 10e, 15e, 16e et 17e arrondissements de Paris et des communes de Boulogne- Billancourt, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine et Puteaux.

Jacques Baudrier

Fabien Guillaud-Bataille

Le protocole signé avec l'Etat le 26 septembre 2023 est entré en 2024 dans sa première année d'application. Ce protocole répond donc pleinement à son objet initial de pérenniser les moyens pour financer les transports publics franciliens sans nécessité de rechercher de nouvelles ressources.

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités

Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par Philippe JURAVET

Délibération n° 20250410-064 : Contrat de prestation de sûreté ferroviaire en 2025

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

S'engage à respecter les principes suivants dans le cadre du contrat de prestation de sûreté ferroviaire en 2025 :

- Limiter contractuellement les chaînes de sous-traitance de sorte qu'une agence privée sélectionnée par un opérateur ne puisse recourir elle-même à un sous-traitant ;
- Exiger des justifications dès lors qu'est privilégié le recours à une agence privée plutôt que le recrutement en direct par les opérateurs;
- Obtenir des garanties quant aux missions dévolues à ces agences privées et aux conditions de travail des salariés.

Par ailleurs, la SNCF fournira à l'autorité organisatrice un état des lieux précis de leur recours à des agences de sécurité privée :

- Quantitativement, qualitativement et financièrement
- Le niveau de formation exigé aujourd'hui et l'articulation prévue avec la future certification seront indiqués.
- Les arbitrages ayant conduit l'exécutif à privilégier le recours à la sous-traitance plutôt que le recrutement d'agents supplémentaires pour la SUGE et le GPSR seront précisés.

Exposé des motifs :

REFUSONS LA SOUS-TRAITANCE POUR LES MÉTIERS DE LA SÉCURITÉ

IDFM dépense environ 150M€ par an en politique de sécurité, principalement sur deux leviers :

- Financement et accompagnement « des opérateurs dans la politique de présence humaine dans les réseaux de transport »
- Financement des « investissements de sûreté »

Lors des derniers bilans communiqués par l'autorité organisatrice, les effectifs de sûreté se décomposent ainsi :

- 1 000 agents GPSR
- 835 agents SUGE
- 200 agents de sécurité privée pour la RATP et la SNCF
- 16 agents dans les pôles Noctilien et 100 agents en équipes mobiles (RATP)
- 50 équipes de cynodétection
- 176 médiateurs SNCF
- 570 médiateurs Optile
- 1 000 patrouilles de réservistes de la Gendarmerie sur le réseau Transilien et 1 000 patrouilles de réservistes dans les bus de grande couronne

Les JOP2024 ont occasionné des dépenses supplémentaires pour la sécurisation du réseau de transport, notamment dans la perspective d'un renforcement des effectifs.

Nous ne minimisons pas l'importance de cette thématique dans le quotidien des Franciliens. Le recours massif à des sous-traitants privés pose toutefois de nombreux problèmes largement documentés. Cet amendement vise donc à apporter toutes les garanties nécessaires à la sécurisation des lots ferroviaires 1 et 2.

Philippe Juraver

Notre objectif est d'assurer au quotidien la sûreté de nos usagers sur le réseau franciliens. Pour cela nous devons tous être mobilisés : L'Etat, les opérateurs et nous autorité organisatrice.

Par leur présence rassurante et dissuasive, les agents de sécurité privée renforcent le sentiment de sécurité des voyageurs et des agents. La mise en place de ces effectifs de sécurité privée est indispensable à une présence en complément des services internes de sécurité et des forces régaliennes.

Il est nécessaire d'avoir ce continuum de sécurité sur le réseau de transport francilien.

Le déploiement des effectifs de sécurité privée se fait dans le cadre de nos contrats avec les opérateurs. Ce sont les opérateurs qui passent les marchés dans le cadre des règles qui s'appliquent.

Dans le cadre des lots 1 et 2, ces agents de sécurité privée déployés par les opérateurs désignés seront en plus des effectifs de la Suge que nous demandons à la SNCF dans le cadre du contrat présenté en conseil.

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités

Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par Philippe JURAVER

**Délibération n° 20250410-053 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le
Territoire du Vexin - DSP n°1**

Texte de l'amendement :

Les articles 1 à 5 sont supprimés. Ils sont remplacés par un article unique rédigé comme suit :

Décide de la mise en place d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus du réseau francilien.

Exposé des amendements :

POUR UN VRAI SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

Le 9 octobre dernier, lors d'une audition à l'Assemblée Nationale, Jean Castex disait à propos de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré :

"L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut a minima réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité."

Nous partageons en tout point la description faite par le Président de la RATP. Un constat similaire peut-être fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

L'ouverture à la concurrence du réseau de transport a un coût social et organisationnel évident que nous avons pu déjà observer pour les lignes du réseau de bus OPTILE de moyenne et grande couronne. A l'automne dernier déjà, les salariés des transports se sont largement mobilisés. Ce fut déjà le cas dans le Val d'Oise lorsque les conducteurs de bus du dépôt Keolis Montesson en charge de l'exploitation des lignes de bus du réseau « Argenteuil Boucle de Seine » ont réalisé une grève de plusieurs semaines afin de demander notamment le maintien de la prime annuelle de participation et d'intéressement. C'était également le cas en Seine-Saint-Denis ou dans les Yvelines avec plusieurs dépôts en grève. Plus récemment, ce sont les salarié-es du réseau Cergy-Conflans qui ont mené la lutte pendant près de 3 mois contre la dégradation de leurs conditions de travail.

Une logique équivalente est à l'œuvre pour les lots parisiens et de petite couronne avec la vente progressive et sous la forme de lots du réseau de transports. Dans la mesure où le critère "coût" est le premier critère d'évaluation des candidatures, les opérateurs sont amenés à comprimer leur masse

salariale et limiter les éventuels acquis sociaux. La dégradation des conditions de travail des salariés des entreprises concernées conduit à une forte détérioration du climat social, à des mouvements sociaux et à de nombreuses démissions. En résultent des difficultés de recrutements et in fine une dégradation de la qualité du réseau de transport particulièrement dommageable pour les Francilien-nes.

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs. Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;

- Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public. Les transferts de salarié-es prévus par cette délibération illustre parfaitement les coûts de gestion en lien avec cette ouverture à la concurrence;

Philippe Juraver

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

Par ailleurs, vous arguez que l'arrêt de la mise en concurrence permettrait des économies d'investissement sur le matériel roulant, nous avons décidés de moderniser la flotte de matériel roulants. IDFM achète progressivement de bus électriques, GNV et hydrogènes ce qui est une bonne chose pour les franciliens et cette politique n'a rien à voir avec l'arrêt de la mise en concurrence.

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités

Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par Philippe JRAVER

**Délibération n° 20250410-054 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur
Massy-Juvisy - DSP n°36**

Texte de l'amendement :

Les articles 1 à 5 sont supprimés. Ils sont remplacés par un article unique rédigé comme suit :

Décide de la mise en place d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus du réseau francilien.

Exposé des amendements :

POUR UN VRAI SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

Le 9 octobre dernier, lors d'une audition à l'Assemblée Nationale, Jean Castex disait à propos de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré :

"L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut à minima réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité."

Nous partageons en tout point la description faite par le Président de la RATP. Un constat similaire peut-être fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

L'ouverture à la concurrence du réseau de transport a un coût social et organisationnel évident que nous avons pu déjà observer pour les lignes du réseau de bus OPTILE de moyenne et grande couronne. A l'automne dernier déjà, les salariés des transports se sont largement mobilisés. Ce fut déjà le cas dans le Val d'Oise lorsque les conducteurs de bus du dépôt Keolis Montesson en charge de l'exploitation des lignes de bus du réseau « Argenteuil Boucle de Seine » ont réalisé une grève de plusieurs semaines afin de demander notamment le maintien de la prime annuelle de participation et d'intéressement. C'était également le cas en Seine-Saint-Denis ou dans les Yvelines avec plusieurs dépôts en grève. Plus récemment, ce sont les salarié-es du réseau Cergy-Conflans qui ont mené la lutte pendant près de 3 mois contre la dégradation de leurs conditions de travail.

Une logique équivalente est à l'œuvre pour les lots parisiens et de petite couronne avec la vente progressive et sous la forme de lots du réseau de transports. Dans la mesure où le critère "coût" est le premier critère d'évaluation des candidatures, les opérateurs sont amenés à comprimer leur masse salariale et limiter les éventuels acquis sociaux. La dégradation des conditions de travail des salariés des

entreprises concernées conduit à une forte détérioration du climat social, à des mouvements sociaux et à de nombreuses démissions. En résultent des difficultés de recrutements et in fine une dégradation de la qualité du réseau de transport particulièrement dommageable pour les Francilien-nes.

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs. Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;

- Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public. Les transferts de salarié-es prévus par cette délibération illustre parfaitement les coûts de gestion en lien avec cette ouverture à la concurrence;

Philippe Juraver

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

Par ailleurs, vous arguez que l'arrêt de la mise en concurrence permettrait des économies d'investissement sur le matériel roulant, nous avons décidé de moderniser la flotte de matériel roulants. IDFM achète progressivement de bus électriques, GNV et hydrogènes ce qui est une bonne chose pour les franciliens et cette politique n'a rien à voir avec l'arrêt de la mise en concurrence.

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités

Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par Philippe JURAVER

Délibération n° 20250410-055 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud - DSP n°40

Texte de l'amendement :

Les articles 1 à 5 sont supprimés. Ils sont remplacés par un article unique rédigé comme suit :

Décide de la mise en place d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus du réseau francilien.

Exposé des amendements :

L'entreprise italienne ATM future exploitante de la DSP n°40. Valérie Pécresse continue le dépeçage du réseau de bus francilien.

Par cette délibération, Valérie Pécresse et sa majorité valident le choix de l'entreprise publique ATM SPA en qualité de délégataire pour l'exploitation des lignes de bus du secteur Croix du Sud. L'entreprise milanaise rejoint ainsi la longue liste des entreprises qui se partagent le réseau de bus historique vendu à la découpe par IDFM et sa présidente. Il s'agit là d'un signal particulièrement inquiétant :

⇒ Pour les salarié-es actuellement en poste dont le transfert vers une société italienne viendrait remettre en cause davantage encore leurs conditions de travail et leurs acquis sociaux. Cette entreprise n'a aucune connaissance de la réglementation française ni aucun historique sur le territoire francilien.

Nous pouvons noter notamment que la question de la qualité du volet social, sociétal et d'organisation (le critère n°5 dans l'analyse des offres reçues par IDFM et présidant le choix d'une entreprise délégataire sur une autre) ne pèse que pour 15% de la notation totale. Le candidat retenu par IDFM n'affiche d'ailleurs pas la meilleure note.

⇒ Pour les usager-ères du secteur Malakoff/Fontenay-aux-Roses/Clamart directement pénalisé-es par la reprise d'un réseau de bus par une entreprise étrangère qui n'a aucune connaissance des spécificités du territoire qu'elle s'apprête à exploiter.

Nous notons que le critère "Qualité du plan de transition et de continuité de service proposé" ne compte que pour 5% de la notation totale. L'entreprise retenue affiche d'ailleurs sur ce critère la 3ème moins bonne note.

⇒ Pour la défense de notre souveraineté économique et de notre savoir-faire.

Partout où elle est déjà entrée en vigueur en Île-de-France, l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus s'est traduite par une dégradation des conditions de travail pour les salarié-es et une dégradation des conditions de transport pour les usager-ères.

A l'automne dernier déjà, les salariés des transports se sont largement mobilisés. Ce fut le cas dans le Val d'Oise lorsque les conducteurs de bus du dépôt Keolis Montesson en charge de l'exploitation des

lignes de bus du réseau « Argenteuil Boucle de Seine » ont réalisé une grève de plusieurs semaines afin de demander notamment le maintien de la prime annuelle de participation et d'intéressement. C'était également le cas en Seine-Saint-Denis ou dans les Yvelines avec plusieurs dépôts en grève. Plus récemment, ce sont les salarié-es du réseau Cergy-Conflans qui ont mené la lutte pendant près de 3 mois contre la dégradation de leurs conditions de travail.

Le 9 octobre dernier, lors d'une audition à l'Assemblée Nationale, Jean Castex disait à propos de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré :

“L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut a minima réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité.”

Nous partageons en tout point la description faite par le Président de la RATP. Un constat similaire peut-être fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs. Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;

- Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public. Les transferts de salarié-es prévus par cette délibération illustre parfaitement les coûts de gestion en lien avec cette ouverture à la concurrence;

Philippe Juraver

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

Par ailleurs, vous arguez que l'arrêt de la mise en concurrence permettrait des économies d'investissement sur le matériel roulant, nous avons décidé de moderniser la flotte de matériel roulants. IDFM achète progressivement de bus électriques, GNV et hydrogènes ce qui est une bonne chose pour les franciliens et cette politique n'a rien à voir avec l'arrêt de la mise en concurrence.

Par ailleurs comme vous le relevé le critère Qualité du volet social, sociétal et organisation (15 %) et le critère Qualité du plan de transition et de continuité de service proposé (5%) représente 20% de la note globale ce qui est très import. La candidat pressenti a la meilleure note globale d'après le règlement de consultation conformément aux dispositions du règlement de consultation, à savoir la règle du jeu énoncé à tous les candidats en début de

procédure.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

Délibération n° 20250410-089

**OPÉRATIONS INDIVIDUALISÉES DEVANT FAIRE L'OBJET
D'UNE DÉCISION DU DIRECTEUR GÉNÉRAL PAR
DÉLÉGATION APRÈS AVIS FAVORABLE UNANIME DE LA
COMMISSION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES -
PARTICIPATION D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS COMPRISE
ENTRE 200 000 ET 2 000 000 D'EUROS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code... (le cas échéant) ;
- VU** la loi... (le cas échéant) ;
- VU** le décret... (le cas échéant) ;
- VU** l'arrêté... (le cas échéant) ;
- VU** le rapport n° 20250410-089 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

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



Valérie PECRESSE

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités

Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par Philippe JRAVER

Délibération n° 20250410-056 : Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur de l'ourcq - DSP N°44

Texte de l'amendement :

Les articles 1 à 5 sont supprimés. Ils sont remplacés par un article unique rédigé comme suit :

Décide de la mise en place d'une gestion en régie publique pour l'exploitation des lignes de bus du réseau francilien.

Exposé des amendements :

POUR UN VRAI SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

Le 9 octobre dernier, lors d'une audition à l'Assemblée Nationale, Jean Castex disait à propos de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré :

"L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut à minima réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité."

Nous partageons en tout point la description faite par le Président de la RATP. Un constat similaire peut-être fait pour l'ouverture à la concurrence du réseau de bus.

L'ouverture à la concurrence du réseau de transport a un coût social et organisationnel évident que nous avons pu déjà observer pour les lignes du réseau de bus OPTILE de moyenne et grande couronne. A l'automne dernier déjà, les salariés des transports se sont largement mobilisés. Ce fut déjà le cas dans le Val d'Oise lorsque les conducteurs de bus du dépôt Keolis Montesson en charge de l'exploitation des lignes de bus du réseau « Argenteuil Boucle de Seine » ont réalisé une grève de plusieurs semaines afin de demander notamment le maintien de la prime annuelle de participation et d'intéressement. C'était également le cas en Seine-Saint-Denis ou dans les Yvelines avec plusieurs dépôts en grève. Plus récemment, ce sont les salarié-es du réseau Cergy-Conflans qui ont mené la lutte pendant près de 3 mois contre la dégradation de leurs conditions de travail.

Une logique équivalente est à l'œuvre pour les lots parisiens et de petite couronne avec la vente progressive et sous la forme de lots du réseau de transports. Dans la mesure où le critère "coût" est le premier critère d'évaluation des candidatures, les opérateurs sont amenés à comprimer leur masse salariale et limiter les éventuels acquis sociaux. La dégradation des conditions de travail des salariés des entreprises concernées conduit à une forte détérioration du climat social, à des mouvements sociaux et

à de nombreuses démissions. En résultent des difficultés de recrutements et in fine une dégradation de la qualité du réseau de transport particulièrement dommageable pour les Francilien·nes.

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs. Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;

- Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public. Les transferts de salarié·es prévus par cette délibération illustre parfaitement les coûts de gestion en lien avec cette ouverture à la concurrence;

Philippe Juraver

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

Par ailleurs, vous arguez que l'arrêt de la mise en concurrence permettrait des économies d'investissement sur le matériel roulant, nous avons décidé de moderniser la flotte de matériel roulants. IDFM achète progressivement de bus électriques, GNV et hydrogènes ce qui est une bonne chose pour les franciliens et cette politique n'a rien à voir avec l'arrêt de la mise en concurrence.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 10 avril 2025

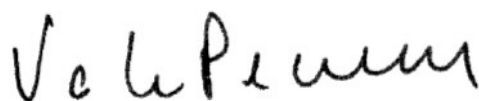
Délibération n° 20250410-090

**POUR INFORMATION : A TITRE DE COMPTE RENDU,
OPÉRATIONS INDIVIDUALISÉES FAISANT L'OBJET
D'ATTRIBUTION DE SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT
INFÉRIEURES À 200 000 € HT DANS LE CADRE DE LA
DÉLÉGATION D'ATTRIBUTION DU CONSEIL AU DIRECTEUR
GÉNÉRAL**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code... (le cas échéant) ;
- VU** la loi... (le cas échéant) ;
- VU** le décret... (le cas échéant) ;
- VU** l'arrêté... (le cas échéant) ;
- VU** le rapport n° 20250410-090 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025 ;

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



Valérie PECRESSE

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités

Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par Philippe JURAVER

**Délibération n° 20250410-073 : Schéma Directeur du Matériel roulant - adaptation de la ligne P -
branche Château-Thierry au futur matériel roulant - études préliminaires**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

Île-de-France Mobilité s'engage à mettre en œuvre les investissements nécessaires permettant de limiter les impacts des intempéries ainsi que les risques d'inondations pour la ligne P.

Ile-de-France Mobilités engage un travail plus large sur la résilience de nos infrastructures de transports aux phénomènes climatiques.

Exposé des motifs :

LA LIGNE P NE DOIT PLUS SOUFFRIR DES INONDATIONS À RÉPÉTITION

Jeudi 10 octobre dernier, du fait d'inondations, la SNCF annonçait l'interruption du trafic des trains sur la ligne P entre Meaux et la Ferté-Milon et entre Meaux et Château-Thierry. Les travaux de remise en état se sont étirés sur une longue période et la branche Meaux/Ferté-Milon a fait l'objet d'une interruption totale de circulation pendant 15 jours. Quelques semaines avant, le 26 septembre, un défaut d'alimentation électrique du fait de grosses intempéries avait déjà bloqué la circulation.

Inondations, chutes d'arbres, coulées de boue, etc. La présence de zones boisées et de cours d'eau sur le tracé de la ligne explique ces problématiques récurrentes. Cependant, force est de constater que des interruptions de circulation sont fréquentes, y compris en cas d'intempéries bien moins intenses que celles connues à l'automne dernier. Le problème est donc systémique et non pas conjoncturel.

Du fait du réchauffement climatique, ces épisodes sont amenés à se répéter et à s'intensifier. Il n'est pas entendable de laisser les habitants de la Seine-et-Marne aussi tributaires des aléas climatiques. Île-de-France Mobilités doit d'urgence mettre en œuvre les investissements nécessaires permettant d'améliorer la résilience des infrastructures à ces phénomènes et d'assurer ainsi une continuité de service public. Cela est d'autant plus urgent pour la Seine-et-Marne qu'il s'agit d'un département qui souffre déjà -y compris lorsque tout fonctionne normalement - d'une faible offre de transport. Néanmoins, une réflexion sur la résilience de nos infrastructures de transports aux phénomènes climatiques doit être conduite à l'échelle du réseau. Tel est l'objet de cet amendement.

Philippe Juraver

La maintenance, la régénération et l'entretien du réseau ferré national sont des prérogatives de SNCF Réseau en tant que gestionnaire de l'infrastructure. Via le financement des péages à SNCF Réseau à hauteur de XXXX par an, IDFM contribue d'ores et déjà à la résilience de l'infrastructure.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-056

Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud - DSP n°44

Objet de l'amendement :

Supprime les articles et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus de la DSP n°44”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Ile-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service

public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc..

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

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-055

Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Croix du Sud - DSP n°40

Objet de l'amendement :

Supprime les articles et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus de la DSP n°40”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Ile-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service

public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc..

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

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-054

Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le secteur Massy-Juvisy - DSP n°36

Objet de l'amendement :

Supprime les articles et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus de la DSP n°36”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Ile-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service

public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc..

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

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-053
Concession pour l'exploitation des lignes de bus desservant le Territoire du Vexin - DSP n° 1**

Objet de l'amendement :

Supprime les articles et les remplace par un article rédigé comme suit dans la délibération :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus de la DSP n°1”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Ile-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service

public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc..

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

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-043

Comptes administratif et de gestion 2024 - Affectation du résultat 2024 / Comptes administratif et de gestion 2024

Objet de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

“ Un observatoire de l'endettement d'Ile-de-France Mobilités est créé afin d'avoir une expertise et un suivi indépendant de l'endettement et des capacités de désendettement de l'Autorité Organisatrice des Mobilités”

Exposé des motifs de l'amendement :

Le budget 2024 d'Ile-de-France Mobilités souffre d'une dégradation de la capacité de désendettement qui s'alourdit notamment à cause de la dégradation de l'épargne brute, de la dynamique de l'encours de dette et des charges financières qui augmentent de près de 145% sur les deux derniers exercices.

Ainsi, la capacité de désendettement s'établit à 9,2 ans contre 8 ans en 2023 du fait de l'endettement et de la dégradation de l'épargne brute. Cela reste éloigné des niveaux déjà connus cependant, au vu des futurs financements de la réalisation et de l'exploitation des lignes du Grand Paris Express, il semble nécessaire qu'un suivi régulier puisse être réalisé. C'est pourquoi les élus écologistes souhaitent la création d'un observatoire indépendant de l'endettement de l'Autorité afin d'ajuster au mieux la politique budgétaire des prochaines années.

Dans le cadre des différents documents budgétaires présentés au Conseil d'administration (compte administratif, rapport d'orientation budgétaire), celui-ci est tenu informé des opérations de financement réalisées et projetées. Ces documents détaillés précisent les montants de dettes levés sur les marchés de capitaux ainsi que les projections jusqu'en 2034. Le Conseil, par délibération du 11 décembre 2024 (n° 20241211-218), est venu encadrer le niveau d'information à porter à sa connaissance notamment :

* La présentation d'un rapport annuel décrivant la réalisation des opérations, et faisant ressortir leurs principales caractéristiques.

* La production d'une annexe jointe au compte administratif ainsi qu'au budget primitif de chaque exercice suivant la date de conclusion du ou des contrats qui regroupe les caractéristiques de chaque contrat, le montant des éléments de dette couverts, le montant maximum autorisé de la dette susceptible d'être couverte et le montant autorisé par la collectivité pour l'année considérée, enfin le coût effectif des lignes de trésorerie et des instruments de couverture associés comparé.

Si la capacité de désendettement (CDD) évolue sous l'effet des investissements nécessaires

dans le réseau de transport public francilien pour améliorer la qualité des transports en commun, favoriser le développement de la région francilienne et relever l'enjeu de la lutte contre le changement climatique, ce ratio CDD restera maintenu sous le plafond de 15 ans en 2034.

Rectification à apporter : la capacité de désendettement passe de 7,8 ans à 8,8 ans en 2024 et non à 9,2 ans.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-082

**Altival - Convention de financement relative aux travaux des secteurs 3, 4 et 5.1, acquisitions
foncières et études de la tranche Sud**

Objet de l'amendement :

Un article est ajouté et rédigé comme suit :

“Ile-de-France Mobilités abandonne le projet de création d'un nouveau boulevard urbain sur la tranche Sud du projet Altival si celui-ci maintient ce niveau d'artificialisation.”

Exposé des motifs :

Alors que l'artificialisation des sols renforce et accélère les effets du dérèglement climatique tout en augmentant notre vulnérabilité collective, les projets d'extension et de création de voiries doivent être abandonnés.

L'Ile-de-France dispose d'un maillage viaire très dense et étendu, avec plus de 40 000 km de routes. Les nouveaux projets sont inutiles, constituent des hérésies climatiques et sociales et représentent un coût environnemental et financier insoutenable pour la collectivité. Les infrastructures routières existantes doivent toujours être mobilisées en priorité.

C'est pourquoi les administrateurs écologistes demandent que le projet de création d'un nouveau boulevard urbain sur la tranche Sud du projet Altival soit abandonné et que les infrastructures routières existantes soient mobilisées en priorité.

En l'espèce, cet amendement fait écho à celui déposé par les écologistes au Conseil d'Administration du 18 juin 2024, au cours duquel la Présidente Valérie Pécresse a pris l'engagement de remettre sur la table le projet pour permettre aux administrateur.ices de s'assurer du recul de l'artificialisation prévue sur la tranche Sud. A date, nous n'avons pas eu de retour de cet épisode ; pourtant, le projet prévoit toujours une artificialisation importante, alors que des alternatives sont possibles, en prenant l'espace nécessaire sur l'espace routier plutôt que sur la pleine terre, par exemple.

La convention de financement présentée en CA correspond au financement des aménagements TC de la Tranche Nord et non de la Tranche sud.

Le projet Altival est porté en maîtrise d'ouvrage par le département du Val-de-Marne, et vous visez ici une adaptation du projet global d'aménagement sur la RD10 qui est de la compétence du Département. Je ne peux que vous inviter à dialoguer des éventuelles adaptations du projet dans la tranche sud, qui fait l'objet d'un phasage de réalisation. Néanmoins, je vous rappelle

que le projet a été déclaré d'utilité publique en 2020 et que notre conseil d'administration a approuvé les études d'avant-projet de l'opération à l'unanimité en juillet 2022.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-071
Convention de financement pour l'acquisition de 96 rames RER NG à destination du RER D en
3ème tranche optionnelle**

Objet de l'amendement :

Un article, rédigé comme suit, est ajouté à la délibération :

“Mandate la Présidente pour mettre en œuvre tout ce qui est en son pouvoir pour garantir le respect, par Alstom et SNCF Voyageurs, de la livraison et de la mise en opérationnalité, en temps et en heure et suivant les modalités consenties, des rames RER NG ici commandées.”

Exposé des motifs de l'amendement :

De trop nombreuses fois, le lancement de rames de matériels roulants ont été reportés à la suite de délais de livraison qui ne furent pas respectés. Pourtant, le renouvellement du matériel roulant est indispensable à l'atteinte d'une qualité et d'une offre de service convenables. En l'espèce, la commande atteint des proportions immenses, tant en montant investi qu'en nombre de rames. Il n'est pas acceptable qu'un client aussi important que IDFM soit lésé. Tel est l'objet de cet amendement.

Réponse commune avec amendement 071

La passation des marchés de matériels roulants ferroviaire est assurée jusqu'à présent par les opérateurs. Dans ce cadre, le respect du calendrier est l'un des nombreux engagements contractuels du constructeur. Des pénalités sont prévues au marché en cas de non-respect du planning de livraison ou en cas de non atteinte des jalons de fiabilités. Des dispositifs contractuels, tel que celui mis en œuvre par SNCF Voyageurs peuvent conduire à stopper les réceptions si la qualité et/ou la fiabilité est trop insuffisante. Au regard de l'ampleur des commandes passées par SNCF et RATP à Alstom pour le compte d'Ile de France Mobilités, une audition d'Alstom intervient annuellement au CA de la rentrée (septembre ou octobre). Une audition supplémentaire d'Alstom peut être proposée lors d'une commission offre de transport

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-045
Avenant n°15 au contrat SNCF 2020-2025

Objet de l'amendement :

Un article, rédigé comme suit, est ajouté à la délibération :

“L’augmentation du nombre des liaisons directes TER Austerlitz-Dourdan ne doit pas empêcher le bon fonctionnement du RER C entre Paris et Dourdan la Forêt, qui doit revenir à un niveau convenable.”

Exposé des motifs de l'amendement :

Les TER du Centre Val-de-Loire ne doivent pas altérer le service du RER C déjà en difficulté. Ce point doit faire l'objet d'un éclaircissement. Cet amendement vise donc à s'assurer que sur la branche du RER C menant de Paris à Dourdan la Forêt, l'augmentation ici prévue du trafic TER se fasse en complément d'une offre normale de RER C, et non en remplacement.

Comme suite à de récents échanges entre la Région Centre Val de Loire et Île-de-France Mobilités, dès le Service Annuel 26, les liaisons directes entre Dourdan et Paris Austerlitz seront augmentées, par l'ajout de desserte de la gare de Dourdan par les TER origine/destination Châteaudun.

Un aller/retour supplémentaire sera créé :

- Départ d'Austerlitz à 6h28 : arrivée à Dourdan à 7h00, puis à Châteaudun à 7h54
- Départ de Châteaudun à 10h32 : arrivée à Dourdan à 11h11, puis à Paris à 12h01

Le TER au départ d'Austerlitz à 16h25 desservira la gare de Dourdan à 17h.

Cette offre intervient bien en complément de l'offre nominale du RER C, et non en remplacement.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-047
Avenant n°3 au Contrat de service public relatif à l'exploitation des lignes 16 et 17**

Requalifié en vœu

Objet de l'amendement :

Un article, rédigé comme suit, est ajouté à la délibération :

“Mandate la Présidente pour abandonner le projet de la ligne 17 Nord et redéployer les crédits à l'amélioration des transports du quotidien. Le rapport est modifié en conséquence.”

Exposé des motifs de l'amendement :

Dans un rapport publié fin avril 2024, la Cour des comptes dénonce des calculs erronés du Grand Paris Express, et notamment une évaluation surestimée des retombées socio-économiques des lignes de métro du Grand Paris Express, en particulier de la ligne 17 Nord pour laquelle le bilan socio-économique n'a pas été actualisé après l'abandon du projet de mégacentre commercial EuropaCity, ainsi que du terminal T4 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Alors que l'exploitation de cette ligne risquerait d'être déficitaire au regard de sa faible fréquentation attendue, la Cour des comptes envisage l'abandon de ce projet.

Le Pôle Écologiste est mobilisé depuis plusieurs années aux côtés du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) pour dénoncer l'impact environnemental du projet de création d'une gare en plein champ sur les terres agricoles du Triangle de Gonesse et la construction d'une cité scolaire sous un couloir aérien, à l'écart des zones habitées.

Ce projet apparaît désormais tout autant scandaleux sur le plan environnemental que d'un point de vue financier.

Par cet amendement nous demandons donc, à nouveau, l'abandon de ce projet inutile, écocide et coûteux, au profit de la préservation des terres agricoles essentielles à l'alimentation saine et durable des Francilien·nes, et du redéploiement des financements vers des transports du quotidien de qualité et performants, qui manquent tant aux habitant.es.

Les usagers onésiens et beauvillésois ont besoin de RER B et D qui fonctionnent, et non d'une gare située à 1,7 km des premières habitations. Rappelons que les RER B et D ont les taux de régularité mensuelle les plus faibles du réseau transilien.

Dans un bilan socio-économique, on arbitre globalement entre le coût des travaux et les

bénéfices socio-économiques que va en retirer le territoire.

Concernant les travaux d'une part : le tunnelier a déjà fini de creuser jusqu'au parc des expositions et donc sous le triangle de Gonesse ; les parois moulées ont été coulées, le terrassement et les structures internes réalisées à plus de 90%. L'infrastructure est là ; on ne va pas reboucher ! La gare est bientôt là ; on ne va pas fermer.

D'autre part, concernant l'intérêt de cette ligne : la ligne 17, indépendamment du devenir de Roissy, est la seule ligne du Grand Paris Express (GPE) à desservir l'Est du Val d'Oise et le Nord de la Seine-et-Marne, en les reliant à Saint-Denis. On est sur les gares du Grand Paris Express les plus utiles en termes d'accès à l'emploi pour les bassins de population desservis et ça, indépendamment de la desserte de l'aéroport. Pour le Grand Projet Inutile, on repassera !

La ligne 17 a été déclarée publique dans les formes. Le temps de la concertation s'est en pratique déjà tenu et il n'est pas acquis que les occupants soient unanimement disposés à rechercher un compromis, même sur la seule ligne 17.

Enfin, la ligne 17 est financée par les ressources affectées du Grand Paris Express. S'il y avait encore des économies à faire, il n'appartiendrait pas à notre instance de les réaffecter. On doit déjà collectivement veiller qu'à défaut de tenir les délais, le maître d'ouvrage tienne encore un peu les coûts. Et si possible, sans les transférer vers l'exploitation.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-081

Interconnexions ferroviaires des lignes 14, 15 et 16/17 avec le réseau existant Avis sur l'avant-projet SNCF de raccordement du Franchissement Urbain Pleyel (FUP) aux quais du RER D en gare de Stade de France-Saint-Denis

Objet de l'amendement :

Toutes les références à la partie Nord de la ligne 17 dans la délibération, le rapport et les annexes sont supprimées.

Exposé des motifs de l'amendement :

Dans un rapport publié fin avril 2024, la Cour des comptes dénonce des calculs erronés du Grand Paris Express, et notamment une évaluation surestimée des retombées socio-économiques des lignes de métro du Grand Paris Express, en particulier de la ligne 17 Nord pour laquelle le bilan socio-économique n'a pas été actualisé après l'abandon du projet de mégacentre commercial EuropaCity, ainsi que du terminal T4 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Alors que l'exploitation de cette ligne risquerait d'être déficitaire au regard de sa faible fréquentation attendue, la Cour des comptes envisage l'abandon de ce projet.

Le Pôle Écologiste est mobilisé depuis plusieurs années aux côtés du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) pour dénoncer l'impact environnemental du projet de création d'une gare en plein champ sur les terres agricoles du Triangle de Gonesse et la construction d'une cité scolaire sous un couloir aérien, à l'écart des zones habitées.

Ce projet apparaît désormais tout autant scandaleux sur le plan environnemental que d'un point de vue financier. En conséquence, nous anticipons par cet amendement son abandon.

(cf. Réponse à l'amendement 52):

Dans un bilan socio-économique, on arbitre globalement entre le coût des travaux et les bénéfices socio-économiques que va en retirer le territoire.

Concernant les travaux d'une part : le tunnelier a déjà fini de creuser jusqu'au parc des expositions et donc sous le triangle de Gonesse; les parois moulées ont été coulées, le terrassement et les structures internes réalisées à plus de 90%. L'infrastructure est là ; on ne va pas reboucher ! La gare est bientôt là ; on ne va pas fermer.

D'autre part, concernant l'intérêt de cette ligne : la ligne 17, indépendamment du devenir de Roissy, est la seule ligne du Grand Paris Express (GPE) à desservir l'Est du Val d'Oise et le Nord de la Seine-et-Marne, en les reliant à Saint-Denis. On est sur les gares du Grand Paris Express les plus utiles en termes d'accès à l'emploi pour les bassins de population desservis et

ça, indépendamment de la desserte de l'aéroport. Pour le Grand Projet Inutile, on repassera !

La ligne 17 a été déclarée publique dans les formes. Le temps de la concertation s'est en pratique déjà tenu et il n'est pas acquis que les occupants soient unanimement disposés à rechercher un compromis, même sur la seule ligne 17.

Enfin, la ligne 17 est financée par les ressources affectées du Grand Paris Express. S'il y avait encore des économies à faire, il n'appartiendrait pas à notre instance de les réaffecter. On doit déjà collectivement veiller qu'à défaut de tenir les délais, le maître d'ouvrage tienne encore un peu les coûts. Et si possible, sans les transférer vers l'exploitation.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-059
Transition énergétique sur les matériels roulants autobus et autocars / Convention de location
d'autobus et d'autocars avec la CATP**

Objet de l'amendement :

Un article, rédigé comme suit, est ajouté à la délibération :

“Ile-de-France Mobilités s'engage à ne pas avoir recours à des bus et autocars à motorisation diesel et à ne louer que des véhicules basses émissions”

Exposé des motifs de l'amendement :

La transition énergétique de la flotte de bus d'Ile-de-France Mobilités est une mesure essentielle afin d'atteindre les objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de pollution de l'air dans les prochaines années. Il est ainsi essentiel que, même dans le cadre de locations de bus et autocars, l'AOM s'oriente vers des motorisations basses émissions et s'interdise d'opter pour des motorisations diesel et thermiques, plus polluantes.

La location d'autobus et d'autocars par Île-de-France Mobilités mis à disposition des délégataires répond à deux objectifs :

- * Éliminer des véhicules diesel de plus de quinze ans, c'est-à-dire les plus polluants, exploités dans des Centres opérationnels Bus pas encore convertis et qui ne peuvent donc pas recevoir de véhicules biométhane ou électriques ;
- * Compléter la flotte pour renforcer l'offre, dans tous types de Centres opérationnels Bus, convertis ou non.

Ces dispositions restent temporaires et ne remettent aucunement en cause les programmes de conversion des Centres opérationnels Bus et d'acquisition de véhicules biométhane et électriques.

Les motorisations retenues pour les véhicules loués sont :

- * Thermiques Euro 6, compatibles HVO ;
- * Biométhane.

Il convient de rappeler que ces deux technologies entrent bien dans la catégorie des Véhicules à faibles émissions, au sens de la directive (EU) 2019/1161 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Par conséquent, l'amendement est rejeté.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-065
Aménagement du pôle du Grand Paris Express de Villejuif - Gustave Roussy**

Objet de l'amendement :

A chacune de ces délibérations, un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

"L'accessibilité totale du site doit être garantie pour les personnes à mobilité réduite. Le rapport est modifié pour y intégrer l'explicitation de la prise en compte de cet enjeu et la justification de sa réalisation."

Exposé des motifs de l'amendement :

Eu égard aux ambitions affichées par la Présidente de Région et de l'AOM, à travers notamment le projet de PDMIF, des "Assises du métro pour tous" et de la revendication d'un réseau 100% accessible hors réseau historique du métro intra-muros, cet amendement vise à s'assurer que l'accessibilité des sites soit assurée aux PMR. En effet, cet enjeu n'apparaît nulle part dans les rapports présentés.

Les aménagements financés au droit des pôles respectent les dispositions de la loi de 2005 sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics dans leur conception et dans les aménagements réalisés.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-069
Requalification du bâtiment voyageurs de la gare de Versailles Château Rive Gauche**

Objet de l'amendement :

A chacune de ces délibérations, un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

"L'accessibilité totale du site doit être garantie pour les personnes à mobilité réduite. Le rapport est modifié pour y intégrer l'explicitation de la prise en compte de cet enjeu et la justification de sa réalisation."

Exposé des motifs de l'amendement :

Eu égard aux ambitions affichées par la Présidente de Région et de l'AOM, à travers notamment le projet de PDMIF, des "Assises du métro pour tous" et de la revendication d'un réseau 100% accessible hors réseau historique du métro intra-muros, cet amendement vise à s'assurer que l'accessibilité des sites soit assurée aux PMR. En effet, cet enjeu n'apparaît nulle part dans les rapports présentés.

La gare de Versailles Château Rive Gauche fait partie des 268 gares du SDA. Elle est accessible depuis 2013.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-068
Aménagement des espaces publics réalisés aux abords de la gare de Massy Opéra /
Aménagement des espaces publics réalisés aux abords de la gare de Massy Opéra**

Objet de l'amendement :

A chacune de ces délibérations, un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

“L’accessibilité totale du site doit être garantie pour les personnes à mobilité réduite. Le rapport est modifié pour y intégrer l’explicitation de la prise en compte de cet enjeu et la justification de sa réalisation.”

Exposé des motifs de l'amendement :

Eu égard aux ambitions affichées par la Présidente de Région et de l'AOM, à travers notamment le projet de PDMIF, des “Assises du métro pour tous” et de la revendication d’un réseau 100% accessible hors réseau historique du métro intra-muros, cet amendement vise à s’assurer que l’accessibilité des sites soit assurée aux PMR. En effet, cet enjeu n’apparaît nulle part dans les rapports présentés.

Les aménagements financés au droit des pôles respectent les dispositions de la loi de 2005 sur l’accessibilité de la voirie et des espaces publics dans leur conception et dans les aménagements réalisés.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-067
Aménagement du pôle du Grand Paris Express du Parc du Blanc-Mesnil**

Objet de l'amendement :

A chacune de ces délibérations, un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

“L’accessibilité totale du site doit être garantie pour les personnes à mobilité réduite. Le rapport est modifié pour y intégrer l’explicitation de la prise en compte de cet enjeu et la justification de sa réalisation.”

Exposé des motifs de l'amendement :

Eu égard aux ambitions affichées par la Présidente de Région et de l'AOM, à travers notamment le projet de PDMIF, des “Assises du métro pour tous” et de la revendication d'un réseau 100% accessible hors réseau historique du métro intra-muros, cet amendement vise à s'assurer que l'accessibilité des sites soit assurée aux PMR. En effet, cet enjeu n'apparaît nulle part dans les rapports présentés.

Les aménagements financés au droit des pôles respectent les dispositions de la loi de 2005 sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics dans leur conception et dans les aménagements réalisés.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-066
Aménagement du pôle du Grand Paris Express de Thiais-Orly (ligne 14)**

Objet de l'amendement :

A chacune de ces délibérations, un article additionnel est ajouté, rédigé comme suit :

"L'accessibilité totale du site doit être garantie pour les personnes à mobilité réduite. Le rapport est modifié pour y intégrer l'explicitation de la prise en compte de cet enjeu et la justification de sa réalisation."

Exposé des motifs de l'amendement :

Eu égard aux ambitions affichées par la Présidente de Région et de l'AOM, à travers notamment le projet de PDMIF, des "Assises du métro pour tous" et de la revendication d'un réseau 100% accessible hors réseau historique du métro intra-muros, cet amendement vise à s'assurer que l'accessibilité des sites soit assurée aux PMR. En effet, cet enjeu n'apparaît nulle part dans les rapports présentés.

Les aménagements financés au droit des pôles respectent les dispositions de la loi de 2005 sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics dans leur conception et dans les aménagements réalisés.

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-048

Avenants des contrats bus Offre grande et petite couronne / Avenants DSP Offre grande et petite couronne

Objet de l'amendement :

Supprime tous les articles des délibérations et les remplace, pour chacune d'elle, par un article unique rédigé comme suit :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus franciliennes soumises aujourd’hui à l’ouverture à la concurrence par volonté politique”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Île-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc. ;

Considérant la réduction importante du nombre de lots de la "zone OPTILE" passant de 150 à moins de 40 et le renforcement d'acteurs en situation de position dominante pouvant être de nature à entraver la libre concurrence ;

Considérant les conséquences désastreuses sur la qualité du service public de la mise en concurrence du réseau de bus à l'image de grève toujours en cours depuis le 7 novembre 2024 sur le réseau de bus de Cergy-Pontoise ;

Les administrateurs signataires émettent le vœu qu'Île-de-France Mobilités :

- étudie pour la première fois et de manière approfondie la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France en émettant plusieurs scénarios et un calendrier,**
- organise un Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités dédié à la mise en place d'une telle régie avec des représentant•es de régies publiques et des experts du secteur,**
- lance le projet d'une régie régionale des bus en Île-de-France pour un retour à une gestion pleine et entière et la garantie d'un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.**

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

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

**à la délibération 20250410-052
Avenants des contrats bus Offre grande et petite couronne / Avenants MP24 O Offre grande et
petite couronne**

Requalifié en vœu

Objet de l'amendement :

Supprime tous les articles des délibérations et les remplace, pour chacune d'elle, par un article unique rédigé comme suit :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus franciliennes soumises aujourd’hui à l’ouverture à la concurrence par volonté politique”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Île-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait

économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc. ;

Considérant la réduction importante du nombre de lots de la "zone OPTILE" passant de 150 à moins de 40 et le renforcement d'acteurs en situation de position dominante pouvant être de nature à entraver la libre concurrence ;

Considérant les conséquences désastreuses sur la qualité du service public de la mise en concurrence du réseau de bus à l'image de grève toujours en cours depuis le 7 novembre 2024 sur le réseau de bus de Cergy-Pontoise ;

Les administrateurs signataires émettent le vœu qu'Île-de-France Mobilités :

- étudie pour la première fois et de manière approfondie la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France en émettant plusieurs scénarios et un calendrier,**
- organise un Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités dédié à la mise en place d'une telle régie avec des représentant·es de régies publiques et des experts du secteur,**
- lance le projet d'une régie régionale des bus en Île-de-France pour un retour à une gestion pleine et entière et la garantie d'un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.**

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

Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-051
Avenants des contrats bus Offre grande et petite couronne / Avenants MP24 E Offre grande et petite couronne

Requalifié en vœu

Objet de l'amendement :

Supprime tous les articles des délibérations et les remplace, pour chacune d'elle, par un article unique rédigé comme suit :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus franciliennes soumises aujourd'hui à l'ouverture à la concurrence par volonté politique”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Ile-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc. ;

Considérant la réduction importante du nombre de lots de la "zone OPTILE" passant de 150 à moins de 40 et le renforcement d'acteurs en situation de position dominante pouvant être de nature à entraver la libre concurrence ;

Considérant les conséquences désastreuses sur la qualité du service public de la mise en concurrence du réseau de bus à l'image de grève toujours en cours depuis le 7 novembre 2024 sur le réseau de bus de Cergy-Pontoise ;

Les administrateurs signataires émettent le vœu qu'Île-de-France Mobilités :

- étudie pour la première fois et de manière approfondie la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France en émettant plusieurs scénarios et un calendrier,**
- organise un Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités dédié à la mise en place d'une telle régie avec des représentant·es de régies publiques et des experts du secteur,**
- lance le projet d'une régie régionale des bus en Île-de-France pour un retour à une gestion pleine et entière et la garantie d'un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.**

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

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-050

Avenants des contrats bus Offre grande et petite couronne / Avenants MP14 Offre grande et petite couronne

Requalifié en vœu

Objet de l'amendement :

Supprime tous les articles des délibérations et les remplace, pour chacune d'elle, par un article unique rédigé comme suit :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus franciliennes soumises aujourd’hui à l’ouverture à la concurrence par volonté politique”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Île-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc. ;

Considérant la réduction importante du nombre de lots de la "zone OPTILE" passant de 150 à moins de 40 et le renforcement d'acteurs en situation de position dominante pouvant être de nature à entraver la libre concurrence ;

Considérant les conséquences désastreuses sur la qualité du service public de la mise en concurrence du réseau de bus à l'image de grève toujours en cours depuis le 7 novembre 2024 sur le réseau de bus de Cergy-Pontoise ;

Les administrateurs signataires émettent le vœu qu'Île-de-France Mobilités :

- étudie pour la première fois et de manière approfondie la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France en émettant plusieurs scénarios et un calendrier,**
- organise un Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités dédié à la mise en place d'une telle régie avec des représentant·es de régies publiques et des experts du secteur,**
- lance le projet d'une régie régionale des bus en Île-de-France pour un retour à une gestion pleine et entière et la garantie d'un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.**

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

**Conseil d'Administration d'Ile de France Mobilités
Séance du 10 avril 2025**

Amendement déposé par
Jean-Baptiste PEGEON et David BELLIARD

à la délibération 20250410-049

Avenants des contrats bus Offre grande et petite couronne / Avenants MP1 Offre grande et petite couronne ;

Requalifié en vœu

Objet de l'amendement :

Supprime tous les articles des délibérations et les remplace, pour chacune d'elle, par un article unique rédigé comme suit :

“Mandate la Présidente pour créer une régie régionale de transports publics permettant la gestion des lignes de bus franciliennes soumises aujourd’hui à l’ouverture à la concurrence par volonté politique”

Exposé des motifs de l'amendement :

Considérant le rôle d'Ile-de-France Mobilités comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France comme précisé à l'Article L1241-1 du Code des transports ;

Considérant que l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route, peut se faire en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice ;

Considérant la liberté et la réversibilité du choix du mode de gestion par Île-de-France Mobilités comme précisé par le droit européen et rappelé à l'Article L1221-3 et l'Article R1221-1 du Code des transports ;

Considérant le principe de mutabilité des services publics qui suppose d'assurer au mieux la qualité du service public et la nécessaire adaptation du service aux besoins des usagers et aux évolutions sociales ;

Considérant que le choix du mode de gestion du service public des transports en Île-de-France

relève avant tout d'un choix politique et doit répondre à d'autres considérations que le seul fait économique ;

Considérant la nécessité d'apprécier préalablement au choix du mode de gestion d'un service, les avantages et inconvénients de chaque mode de gestion et que cette appréciation comparative n'a jamais été étudiée complètement pour la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France ;

Considérant la nécessité pour Île-de-France Mobilités d'avoir plus de contrôle sur le service public des bus en Île-de-France et que la gestion d'un service public exploité en régie apporte un certain nombre d'avantages pour y répondre : le contrôle de la collectivité, la maîtrise du risque d'exploitation, le faible risque juridique, etc. ;

Considérant à l'inverse le moindre degré de contrôle de la gestion du service public des bus dans le cadre d'une délégation de service public ou d'une concession avec de nombreux problèmes rencontrés : changements d'opérateurs problématiques sur certains lots, mauvais entretien du matériel, contestations sociales à répétition, manque d'uniformité dans les rémunérations, les avantages sociaux, la formation, etc. ;

Considérant la réduction importante du nombre de lots de la "zone OPTILE" passant de 150 à moins de 40 et le renforcement d'acteurs en situation de position dominante pouvant être de nature à entraver la libre concurrence ;

Considérant les conséquences désastreuses sur la qualité du service public de la mise en concurrence du réseau de bus à l'image de grève toujours en cours depuis le 7 novembre 2024 sur le réseau de bus de Cergy-Pontoise ;

Les administrateurs signataires émettent le vœu qu'Île-de-France Mobilités :

- étudie pour la première fois et de manière approfondie la mise en place d'une régie régionale des bus en Île-de-France en émettant plusieurs scénarios et un calendrier,**
- organise un Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités dédié à la mise en place d'une telle régie avec des représentant·es de régies publiques et des experts du secteur,**
- lance le projet d'une régie régionale des bus en Île-de-France pour un retour à une gestion pleine et entière et la garantie d'un service de transports publics de qualité afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle dans la lutte contre les dérèglements climatiques, contre la pollution de l'air, contre les inégalités territoriales et pour le droit à la mobilité de toutes et tous.**

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

Vœu relatif à l'harmonisation du cadre réglementaire applicable aux trottinettes électriques avec celui en vigueur pour les vélos dans les transports collectifs d'Île-de-France

Considérant la montée en puissance des mobilités douces dans les pratiques quotidiennes des Franciliens ;

Considérant que les trottinettes électriques occupent désormais une place significative dans les trajets domicile-travail, notamment en complémentarité des transports en commun ;

Considérant qu'une réglementation encadrant l'accès des vélos dans les transports en commun franciliens existe déjà, tenant compte des modes de transport, des horaires et du type d'équipement ;

Considérant que, contrairement aux vélos, les règles encadrant l'usage des trottinettes électriques dans les transports collectifs sont aujourd'hui fragmentées, incomplètes, et varient d'un opérateur à l'autre ;

Considérant qu'à ce jour, les trottinettes non pliées sont interdites dans l'ensemble des transports, tandis que les trottinettes pliées sont généralement tolérées dans les trains, métros, bus ou tramways, sans cadre unifié ;

Considérant que cette dichotomie normative entre vélos et trottinettes électriques est en décalage avec les efforts menés par Île-de-France Mobilités et le Conseil régional en faveur du développement des mobilités actives, tels que : la création de stationnements sécurisés pour vélos, les aides à l'achat de vélos, ou encore la mise en œuvre du réseau Vélo Île-de-France ;

Considérant que cette incohérence réglementaire est source de confusion pour les usagers, de pratiques inégales, et parfois de tensions dans l'espace public partagé ;

Considérant que des enjeux de sécurité, notamment liés aux batteries (incendies récents, risques de surchauffe), renforcent la nécessité d'un encadrement clair ;

Considérant le besoin de cohérence, de lisibilité et de sécurité, appelant à une harmonisation de la réglementation applicable aux trottinettes électriques avec celle des vélos, en adaptant les modalités d'accès selon les modes de transport, les horaires et les caractéristiques des équipements ;

Le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités émet le vœu suivant :

Qu'un règlement régional encadrant l'accès des trottinettes électriques aux transports en commun soit élaboré, en cohérence avec celui applicable aux vélos, avec une attention particulière portée :

- aux horaires d'affluence et aux spécificités de chaque mode de transport (métro, RER, train, tram, bus, TAD) ;
- aux contraintes de sécurité, notamment liées aux batteries, et aux comportements des usagers dans les espaces de transport.

Que ce règlement soit conçu dans une logique d'intermodalité, d'accessibilité et de simplicité d'usage, en concertation avec les opérateurs de transport, les associations d'usagers, les représentants des personnes en situation de handicap, et

les collectivités locales ;

Qu'une phase de concertation soit ouverte dès 2025, avec pour objectif l'adoption d'un règlement harmonisé à l'échelle régionale d'ici fin 2025.

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Pierre BATY
Administrateur d'Ile-de-France Mobilité
Vice-Président du groupe Majorité Présidentielle

A date les trottinettes sont considérées comme des bagages à main et autorisées sur l'ensemble du réseau de transports d'Ile-de-France à condition que l'utilisateur ne circule pas dessus dans les bâtiments voyageurs ou autres couloirs de correspondance et à condition que cette dernière soit pliée.

A ce titre, les règles sont donc déjà harmonisées.

Concernant l'import des vélos, le travail d'harmonisation est quant à lui en cours. L'année 2025 est marquée notamment par le lancement d'une expérimentation à bord du T10. Le cahier de référence technique sur le stationnement vélo est en cours de révision avec une validation prévue pour fin 2025 / début 2026 et inclura les règles d'import sur les vélos au droit des différents matériels roulants.

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités
du 10 avril 2025

Amendement à la Délibération n° 20250410-059

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR LES MATÉRIELS ROULANTS AUTOBUS ET AUTOCARS
- CONVENTION DE LOCATION D'AUTOBUS ET D'AUTOCARS AVEC LA CATP

L'article 1 est modifié comme suit :

« ARTICLE 1 : Approuve la location de véhicules **électriques ou à hydrogène** auprès de la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) ; »

Exposé des motifs :

La délibération proposée fait l'objet d'un rapport commun avec la délibération n° 20250410-060 et dont le titre commun est « Transition énergétique sur les matériels roulants autobus et autocars ».

Comme précisé dans le rapport, « Île-de-France Mobilités a progressivement pris en main l'achat direct des véhicules routiers, nécessaires au renouvellement des flottes affectées aux opérateurs de bus et à leur transition énergétique ». Nous saluons cet effort pour une transition vers des modes de transport respectueux de l'environnement.

Nous comprenons également la situation qui mène IDFM à proposer une convention de locations de véhicules, pour pallier les délais de livraison allongés de ces véhicules.

Or, la convention de location soumise au vote fait état de la location de 200 véhicules thermiques, ce qui ne correspond pas à cette politique de transition énergétique des matériels roulants d'IDFM.

D'autres solutions sont pourtant proposées par la Centrale d'Achat du Transport Public : des midibus électriques ou encore des autocars à hydrogène sont disponibles à la location.

Dans une optique de cohérence et dans un but de préservation de l'environnement, nous demandons donc par cet amendement que soit privilégiée ces solutions de location de véhicules électriques ou à hydrogène.

La location d'autobus et d'autocars par Île-de-France Mobilités mis à disposition des délégataires répond à deux objectifs :

* Éliminer des véhicules diesel de plus de quinze ans, c'est-à-dire les plus polluants, exploités

dans des Centres opérationnels Bus pas encore convertis et qui ne peuvent donc pas recevoir de véhicules biométhane ou électriques ;

- * Compléter la flotte pour renforcer l'offre, dans tous types de Centres opérationnels Bus, convertis ou non.

Ces dispositions restent temporaires et ne remettent aucunement en cause les programmes de conversion des Centres opérationnels Bus et d'acquisition de véhicules biométhane et électriques.

Les motorisations retenues pour les véhicules loués sont :

- * Thermiques Euro 6, compatibles HVO ;

- * Biométhane.

Il convient de rappeler que ces deux technologies entrent bien dans la catégorie des Véhicules à faibles émissions, au sens de la directive (EU) 2019/1161 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Il n'a pas été retenu de louer des véhicules électriques car le renouvellement de la flotte se poursuit à bon rythme dans les Centres opérationnels Bus convertis à l'électrique.

En ce qui concerne l'hydrogène, Île-de-France Mobilités va prochainement débiter deux expérimentations portant sur 47 autobus. Compte tenu des contraintes techniques, réglementaires et économiques relatives à l'écosystème hydrogène, il est prudent de rester circonscrit aux périmètres des deux expérimentations.

Par conséquent, l'amendement est rejeté.

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités
du 10 avril 2025

Amendement à la Délibération n° 20250410-072

SCHÉMA DIRECTEUR DU MATÉRIEL ROULANT ET DU RER B - ADAPTATION DES ESTACADES DU RER B AU MI20 - SURCOÛTS DU VÉRIN EN FOSSE DE MASSY (VEF)

Un article additionnel est ajouté et rédigé comme suit :

« Décide de l'organisation d'un point d'étape sur la livraison du MI20 sur la base du rapport sur le renouvellement du matériel roulant sur le RER B de MM. De Lasteyrie et Gobitz, afin de fiabiliser le calendrier de cette livraison avant le lancement effectif de l'adaptation des infrastructures du RER B. »

Exposé des motifs :

La présente délibération soumet aux administrateurs d'IDFM l'approbation de l'avant-projet RATP relatif à l'adaptation des estacades du RER B pour l'arrivée du MI20, pour une estimation du coût objectif de 5,293 M€.

C'est un coût supplémentaire pour s'adapter à un nouveau matériel roulant dont la livraison se fait attendre, et souffre de multiples retards.

En octobre 2024, un rapport a été remis par MM. De Lasteyrie et Gobitz sur la question du renouvellement du matériel roulant sur le RER B et la fiabilisation du calendrier de livraison des MI20.

Présenté en Conseil d'Administration par les auteurs, ce rapport a mis en lumière des solutions pour la fiabilisation de ce calendrier : optimiser les phases d'essais et d'homologation du MI20 en travaillant plus étroitement avec les autorités nationales de contrôle et de sécurité ou encore s'assurer que la qualité des premiers trains livrés par Alstom-CAF soit au rendez-vous. Différents scénarii étaient apparemment à l'étude pour accélérer cette livraison. Dans tous les cas était soulignée la nécessité d'une plus grande transparence sur le sujet vis-à-vis d'IDFM et de ses administrateurs.

Or, ce rapport n'a plus été évoqué depuis octobre 2024 et sa présentation en Conseil d'Administration. Dans le cas de délibérations ayant pour objet le MI20 et l'adaptation d'infrastructures à sa future mise en service, il nous semble pertinent de le prendre en compte, et d'effectuer un retour quant à sa prise en compte dans la méthode mise en œuvre pour éviter tout nouveau retard et surcoût.

C'est pourquoi nous demandons l'organisation d'un point d'étape sur le MI20 et sa livraison avec l'ensemble des parties prenantes concernées, en prenant comme base le rapport sur le renouvellement du matériel roulant sur le RER B rédigé par MM. de Lasteyrie et Gobitz, afin d'obtenir un retour sur la potentielle mise en œuvre de solutions proposées dans ce document. Cela permettra de fiabiliser le calendrier avant d'engager effectivement des investissements dans l'adaptation des infrastructures du RER B.

L'adaptation des infrastructures est en cours conformément au planning pour permettre le déploiement du MI20. Le planning actuel prévoit un déploiement commercial de la première rame en juin 2027.

La mission confiée aux administrateur Bernard Gobitz et Grégoire de Lasteyrie a fait l'objet d'une restitution en Conseil d'Administration d'Île de France Mobilités du 3 octobre 2024.

Cette mission a débouché sur la mise en place d'un comité de suivi entre le groupement RATP/SNCF, le titulaire Alstom/CAF et IDFM pour veiller au respect des jalons du planning et assurer un reporting des risques. Une mission complémentaire a été confiée à Y. Ramette ainsi qu'au cabinet FINEXSI pour évaluer la robustesse du planning présenté et identifier d'éventuelles marges d'optimisation. Les conclusions pourront être partagées lors l'audition d'Alstom prévue en septembre prochain.

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités
du 10 avril 2025

Amendement à la Délibération n° 20250410-071

CONVENTION DE FINANCEMENT POUR L'ACQUISITION DE 96 RAMES RER NG À
DESTINATION DU RER D EN 3ÈME TRANCHE OPTIONNELLE

L'article 3 est modifié comme suit :

« ARTICLE 3 : Demande à SNCF Voyageurs et Alstom d'entreprendre la livraison des rames commandées par Île-de-France Mobilités dans le respect des calendriers et selon les niveaux de fiabilité requis, et d'assurer auprès d'Île-de-France Mobilités un reporting régulier de l'état d'avancement du projet. **Pour ce faire, des auditions seront réalisées dans le cadre du Conseil d'administration d'IDFM et un bilan annuel sera réalisée pour évaluer l'atteinte des objectifs. Des pénalités seront envisagées si ces objectifs ne sont pas atteints ; »**

Exposé des motifs :

Le RER NG, depuis sa mise en service sur le RER E, souffre de nombreux problèmes techniques engendrant retards et suppressions de trains pour les usagers. Il y a une semaine, SNCF Voyageurs a demandé à Alstom la suspension de la livraison de ce matériel roulant, après avoir constaté une multiplication des incidents techniques.

Pourtant, il est proposé d'approuver dans cette délibération la convention de financement pour l'acquisition de 96 rames RER NG à destination du RER D.

La situation doit être stabilisée pour fiabiliser le calendrier de livraison et la qualité des nouvelles rames, et nous pensons que cela doit passer par un contrôle accru de SNCF Voyageurs et Alstom.

C'est pourquoi nous demandons que le reporting prévu dans cette délibération comporte des auditions dans le cadre du Conseil d'administration d'IDFM et la réalisation de bilans annuels pour évaluer l'atteinte des objectifs. Des pénalités seront envisagées si ces objectifs ne sont pas atteints.

Réponse commune avec A50

La passation des marchés de matériels roulants ferroviaire est assurée jusqu'à présent par les opérateurs. Dans ce cadre, le respect du calendrier est l'un des nombreux engagements contractuels du constructeur. Des pénalités sont prévues au marché en cas de non-respect du planning de livraison ou en cas de non atteinte des jalons de fiabilités. Des dispositifs contractuels, tel que celui mis en œuvre par SNCF Voyageurs peuvent conduire à stopper les réceptions si la qualité et/ou la fiabilité est trop insuffisante. Au regard de l'ampleur des commandes passées par SNCF et RATP à Alstom pour le compte d'Île de France Mobilités, une audition d'Alstom intervient annuellement au CA de la rentrée (septembre ou octobre). Une audition supplémentaire d'Alstom peut être proposée lors d'une commission offre de transport

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités
du 10 avril 2025

Vœu relatif à l'organisation d'une audition du comité d'experts NExTEO

Exposé des motifs :

Considérant que le projet NExTEO est un projet structurant de grande ampleur très attendu sur l'ensemble du territoire francilien ;

Considérant que dès lors il apparaît essentiel d'en assurer le contrôle régulier de la part d'IDFM mais également en co-pilotage avec le préfet de Région ;

Considérant que ce suivi doit pouvoir s'appuyer sur un état des lieux régulier de l'avancée des travaux, afin que chacun puisse exercer sa fonction de contrôle en toute connaissance de cause ;

Considérant que cet état des lieux comprendrait des informations sur la réalisation du programme technique et fonctionnel, son avancement, d'éventuelles modifications de calendrier, les coûts et les risques ;

Considérant que suite au dépassement des coûts – estimés à 1,2 milliards d'euros – et des délais à horizon 2033, ce projet nécessite en effet un pilotage étroit et un contrôle régulier afin d'alerter les financeurs ;

Considérant que des auditions régulières doivent permettre de confronter le maître d'ouvrages du projet NExTEO à ceux qui en supervisent le bon fonctionnement, pour que l'état des lieux soit discuté ;

**Nous demandons une audition du comité d'experts et la transmission des rapports
afin d'éclairer les administrateurs sur l'état d'avancement de ce projet.**

Une présentation de l'avancement du projet Nexteo BD a été faite par Île de France Mobilités en commission des projets d'infrastructures du 3 avril 2025. A ce stade, le projet se déroule correctement, le planning et les couts sont respectés. Il n'y a donc pas lieu de mobiliser le collège d'expert pour assurer une présentation de l'avancement du projet, qui relèverait plutôt d'ailleurs de la maîtrise d'ouvrage. Au besoin, un nouveau point d'étape sur l'avancement du projet pourra être fait par Île de France Mobilités et / ou les maîtres d'ouvrages dans quelques mois.

Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités
du 10 avril 2025

**Vœu relatif à la renégociation du protocole Pécrresse-Beaune pour l'instauration de
taux différenciés du versement mobilités**

Considérant le besoin de financement d'IDFM et l'alourdissement de sa dette de 24 milliards sur les dix prochaines années pour déployer ses investissements ;

Considérant que la mise sous tension d'IDFM nécessite d'explorer de nouvelles pistes de recettes, afin d'assurer la pérennité du financement du réseau de transports francilien ;

Considérant que parmi les leviers à disposition de l'autorité organisatrice, le versement mobilités représente une recette particulièrement dynamique avec un produit total en hausse de 9 % comme le démontre le compte administratif 2024 ;

Considérant que l'IPR dans son rapport distingue plusieurs éléments de contexte permettant de voir dans le relèvement de ce taux des opportunités de financement : des recettes dynamiques dans un contexte inflationniste ; des recettes directement opérationnelles ; des entreprises qui ont bénéficié des baisses récentes des impôts locaux (CVAE ou impôts sur le foncier pour les industries) ;

Considérant que la Région Ile-de-France est une région économiquement dynamique, avec selon les estimations inscrites dans le budget 2025, une évolution de la masse salariale qui atteindrait +2,8 % en 2025 ;

Considérant que la disparition de l'affectation d'une partie de la TICPE aux recettes d'IDFM en 2026 aura pour conséquence de diminuer la « part État » pour financer les transports du quotidien ;

Considérant que l'affectation d'une taxe additionnelle régionale à la taxe de séjour a généré en 2024 une recette de 58 millions € alors que le protocole prévoyait une recette de 200 millions € ;

Considérant les retards de mise en service des lignes du Grand Paris Express et du préjudice financier portée à IDFM au regard du manque à gagner de recettes tarifaires voyageurs ;

**Nous invitons la Présidente à négocier de nouvelles compensations financières par la
renégociation du protocole financier afin que l'Etat prenne pleinement sa
responsabilité dans le financement des transports du quotidien tout en protégeant le
pouvoir d'achat des franciliens.**

Le protocole signé avec l'Etat le 26 septembre 2023 est entré en 2024 dans sa première année d'application. Les premiers effets du protocole sont ainsi directement observables : les recettes de fonctionnement progressent de 6,7% en 2024 par rapport à 2023 (+796 M€) et permettent de couvrir les dépenses de fonctionnement qui progressent dans la même proportion (+721 M€). Ce protocole est issu du fruit de plusieurs années d'échange. Le dénoncer et demander une nouvelle négociation exposerait les financement d'IdFM à une issue incertaine.

En ce qui concerne la taxe additionnelle à la taxe de séjour, le rendement en année pleine avait été estimé, en effet, à 200 M€ - cette projection n'est pas remise en cause. Si seuls 58,4 M€ ont été encaissés en 2024, cette moindre recette est essentiellement liée aux modalités de reversement de la taxe par les collectivités qui ont dû être adaptées. L'année 2025 devrait permettre à cette recette d'atteindre son plein rendement et un rattrapage de 2024 en 2025 est attendu.

Par ailleurs, la loi de finances pour 2025 abroge, en effet, l'article L312-40 du Code des impositions sur les biens et services qui autorisait Ile-de-France Mobilités (IdFM) à majorer le taux d'accise sur les produits pétroliers (ex TICPE). Des travaux sont en cours avec les services de l'Etat pour compenser en totalité le rendement de cette taxe de l'ordre de 86 M€ par an. Il n'est ici pas question de remettre en cause le protocole conclu.

Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités

Séance du jeudi 10 avril 2025

Amendement déposé par M. Corentin DUPREY

Délibération no. 20250410-079

Ligne 15 Est - tronçon Drancy-Bobigny - Saint-Denis-Pleyel : approbation de l'avant-projet réalisé par le concepteur-réalisateur désigné par la Société des Grands Projets

Un article est ajouté comme suit :

Demande à la SGP et au concepteur-réalisateur de s'engager à coopérer avec les collectivités territoriales afin de respecter les objectifs partagés sur l'aménagement des pôles et leurs abords, et garantir le même niveau de qualité de gestion des chantiers que sur les lignes 15 et 16.

Exposé des motifs :

Les demandes formulées par IDFM – veiller à ce que le nombre de stationnements vélos soit augmenté et que la constitution des bâtiments voyageurs n'obère pas la constitution d'une intermodalité et d'une végétalisation optimales – font écho à la position que j'ai précédemment exprimé sur le risque de voir émerger des pôles-gares GPE qui soient « obsolètes » à la date de leur livraison eu égard aux enjeux de transition écologique et d'intermodalité.

Dans le contexte particulier de la ligne 15, le Département souhaite que le concepteur-réalisateur et la SGP s'engagent à coopérer dans un contexte multi-partenarial sur l'aménagement des pôles-gares ainsi que les interfaces avec les projets menés sur l'espace public par les collectivités territoriales.

Il est attendu que le concepteur-réalisateur :

- Fasse en sorte que les contraintes techniques des gares soient compatibles avec les projets menés par le Département ;
- Garantisse la continuité et la qualité de l'espace public entre l'emprise de la gare et les emprises publiques à proximité ;
- Veille à la concertation des partenaires lorsque ceux-ci sont impactés par le projet, et plus généralement pour les phases de chantier afin de limiter les impacts sur la circulation des bus et garantir la continuité des cheminement piétons et cyclables.

Par définition, le maître d'ouvrage reste responsable de la qualité du projet et de la relation avec les collectivités. Il ne me semble pas utile de venir ajouter cet article au sein de la délibération qui constitue l'avis sur l'avant-projet technique d'une partie de la ligne 15 Est. Néanmoins partageant votre attention sur ce point, je vous propose de reprendre cette exigence dans le courrier de transmission de l'avis que je transmettrai à la SGP pour notification.

Pour aller plus loin : Les études pôles du tronçon Drancy – Bobigny / Saint Denis Pleyel ont toutes redémarré en 2024. Il s'agira à travers ces instances d'inciter collectivement la SGP à respecter les objectifs de dimensionnement en faveur du stationnement vélo au droit des gares et des périmètres d'aménagement de pôles, ainsi que d'assurer la continuité entre les périmètres d'aménagement portés par le concepteur – réalisateur avec les autres actions

portées par les collectivités ou Ile-de-France Mobilités.

Amendement à la délibération n°20250410-048

Avenants des contrats bus Offre grande et petite couronne

**POUR LA TRANSPARENCE DES COÛTS DE LA MISE EN CONCURRENCE ET L'ÉTUDE
D'UNE RÉGIE PUBLIQUE RÉGIONALE**

Requalifié en vœu

Considérant la suppression de 1 800 courses en moyenne du lundi au vendredi – hors aléa climatique et mouvements sociaux - sur les réseaux de bus de grande couronne, selon l'information voyageurs officielle ;

Considérant le refus - à ce jour - d'Ile-de-France Mobilités de tirer un bilan des délégations de services publics initiées en 2020, qui s'achèvent ou ont été récemment renouvelées ;

Considérant que la mise en concurrence des transports publics de bus repose sur le moins disant économique dans un secteur où 70% du prix de production du service est composé des salaires et cotisations sociales ;

Considérant les conflits sociaux consécutifs aux changements de contrats dont ceux des réseaux de Cergy Confluence, Melun Val de Seine, Argenteuil Val de Seine, STBC Transdev, etc.

Considérant le retour d'expérience de la mise en concurrence des réseaux de bus de grande couronne où la qualité de service a été dégradée sur de nombreux secteurs et où les coûts supportés par Ile-de-France Mobilités ont augmenté contrairement aux engagements initiaux ;

Considérant l'ampleur inédite des avenants induits par cette délibération dont le montant engagé vient considérablement renchérir le coût des délégations de service public et annihiler les promesses d'économies sur les coûts d'exploitation au profit d'une meilleure qualité de service ;

Considérant les difficultés, de la part des administrateurs et administratrices, à obtenir des informations sur l'impact financier et la qualité de service des délégations de service public et des marchés publics d'exploitation des bus de grande couronne ;

Un article additionnel à la présente délibération est ajouté, rédigé comme suit :

Le Conseil d'Administration saisit la Chambre Régionale des Comptes pour l'examen approfondi des délégations de service public et des marchés publics pour l'exploitation des bus de grande et petite couronne ;

Mandate la Présidente pour établir, sous 3 mois, un bilan des délégations de service public et des marchés publics pour l'exploitation des bus de grande et petite couronne et la communication des coûts réels ;

Mandate la Présidente pour la mise à l'étude d'une régie publique régionale d'exploitation des bus comme le permet la loi et les directives européennes.

Jacques BAUDRIER

Fabien GUILLAUD-BATAILLE

Il existe déjà de nombreuses instances qui permettent d'éclairer les administrateurs sur la mise

en concurrence : la CCSPL, la CDSP, et surtout l'audition des opérateurs en mai qui est l'occasion de la présentation d'un bilan annuel des nouveaux contrats. Toutefois, afin de répondre à cette demande de clarification, il a été acté lors du conseil d'administration de décembre dernier d'organiser, en amont de l'audition de mai, une réunion préparatoire à l'audition des opérateurs en COT élargie, ouverte à l'ensemble des administrateurs.