

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

**N° 144-1**

**Conseil du mercredi 25 mai  
2022**

**Date de publication : vendredi 17 juin 2022**



## INFORMATIONS

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

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

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

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

## SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
<b>Instances, Fonctionnement</b>	
Délibération n° 20220525-059 : Création et composition du Comité Social Territorial	7
Délibération n° 20220525-060 : Modifications du tableau des effectifs	9
Délibération n° 20220525-061 : Ouverture de postes aux contractuels et mesures diverses	13
<b>Budget, Tarification</b>	
Délibération n° 20220525-062 : - Compte administratif et de gestion 2021	15
Délibération n° 20220525-063 : - Affectation du résultat 2021	17
Délibération n° 20220525-064 : - Actualisation de la durée d'amortissement des biens propriété d'Île-de-France Mobilités	19
Délibération n° 20220525-065 : Convention relative aux aides accordées pour l'achat de titres imagine R entre Ile-de-France Mobilités, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine et Comutitres	21
Délibération n° 20220525-066 : Jeunes en insertion - Avenant à la convention Région, Ile-de-France Mobilités, Comutitres	23
<b>Contrats, Mise en concurrence</b>	
Délibération n° 20220525-067 : Avenant n°3 au contrat Ile-de-France Mobilités - RATP 2021/2024	25
Délibération n° 20220525-068 : Avenant n°5 au contrat SNCF 2020-2023	26
Délibération n° 20220525-069 : Avenant n°2 au protocole cadre relatif à la réforme des matériels roulants conclu avec SNCF Voyageurs	27
Délibération n° 20220525-070 : Délégation de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant les Communautés de Communes des Portes Briardes, de l'Orée de la Brie et du Val Briard, et le nord des Communautés de Communes de la Brie des Rivières et Châteaux et de la Brie Nangissienne	29
<b>Offre de transport et transition énergétique</b>	
Délibération n° 20220525-071 : Évaluation du PDUIF et mise en révision en vue de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France	31
Délibération n° 20220525-072 : Avenants aux CT3 pour le renfort de lignes de bus et le rachat de matériel roulant	44
Délibération n° 20220525-073 : Approbation de convention partenariale et d'avenants à conventions partenariales	46
Délibération n° 20220525-074 : Avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 3 Réseau Saint-Quentin-en-Yvelines (003-049-230)	48
Délibération n° 20220525-075 : Avenant n°8 au contrat d'exploitation de type 3 Réseau 003 Stivo	50
Délibération n° 20220525-076 : Nouvelles conventions d'achat CATP autobus et autocars GNV	52
Délibération n° 20220525-077 : Avenant n°9 au contrat d'exploitation de type 3 Réseau est Seine-et-Marne et montois	54

Délibération n° 20220525-078 : Avenant n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de Seine-et-Marne	56
Délibération n° 20220525-079 : Règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap	58
Délibération n° 20220525-080 : Délégation de compétence à la Ville de Clichy en matière de service régulier local	60
Délibération n° 20220525-081 : Délégation de compétence à la Ville de Pantin en matière de service régulier local	62

### **Qualité de service et billettique**

Délibération n° 20220525-082 : Plan d'actions sur la qualité de l'air intérieur en enceintes ferroviaires souterraines	64
Délibération n° 20220525-083 : Projet de création d'une filiale billettique - principes de gouvernance et statuts de la filiale	67
Délibération n° 20220525-084 : Avenant n°4 DSP 22 - Seine Grand Orly	69
Délibération n° 20220525-085 : Doublement de l'offre vélo cargo : avenant n°4 à la délégation de service public pour la mise à disposition, l'entretien-maintenance et l'exploitation d'un service public de vélos à assistance électrique en location longue durée (VAELD) dans la Région Île-de-France	70
Délibération n° 20220525-086 : Régularisation de subventions	72

### **Investissements sur les matériels roulants et dans les gares**

Délibération n° 20220525-087 : Convention de financement pour l'acquisition de 9 rames REGIO2N en tranche IDF n°5 pour les lignes R et D	74
Délibération n° 20220525-088 : Cession de 11 rames AGC surnuméraires d'Île-de-France aux Régions Bretagne, Hauts-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Sud-PACA, Centre-Val-de-Loire et Normandie	76
Délibération n° 20220525-090 : Convention de financement relative à la poursuite des études et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER	78
Délibération n° 20220525-089 : Convention de financement n°3 relative à la poursuite des études projets et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NEXTEO sur le RER B et le RER D	80
Délibération n° 20220525-091 : EOLE : approbation de la convention de solde du protocole relais, du protocole de financement complémentaire et de la convention du protocole de financement complémentaire	83
Délibération n° 20220525-092 : Adaptation d'infrastructure du RER B pour l'accueil du matériel MI20 : Avant-Projet pour l'adaptation et la modernisation de la Machine à laver de Massy-Palaiseau - Convention de financement n°6 relative à la poursuite des études Projet et travaux de l'adaptation des infrastructures RATP	86
Délibération n° 20220525-093 : Schéma Directeur du Matériel Roulant - Approbation de la convention de financement REA n°4 pour les adaptations d'infrastructure du RER D pour le déploiement des RER NG	89
Délibération n° 20220525-094 : 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	91
Délibération n° 20220525-095 : Convention de financement pour les études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de la gare d'Issy RER	93

Délibération n° 20220525-096 : Convention de financement des études Projet et travaux relatifs à la désaturation de la station d'Austerlitz de la ligne 5	95
Délibération n° 20220525-097 : Projet de gare nouvelle à Bry-Villiers-Champigny sur le RER et la ligne P en interconnexion avec le réseau GPE : approbation de la convention de financement des travaux préparatoires	97
Délibération n° 20220525-098 : Aménagement du pôle Saint-Denis - L'Ile-Saint-Denis - Avant-projet et convention de financement travaux de la phase 2 du pôle intégré - Subvention pour le ré-aménagement des terminus bus	99

### **Projets d'infrastructures**

Délibération n° 20220525-099 : Prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier - Convention de financement de travaux n°7	101
Délibération n° 20220525-100 : Interconnexions ferroviaires de la ligne 15 Est du GPE - Convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation de la station RATP - Fort d'Aubervilliers (Interconnexion M7-M15)	104
Délibération n° 20220525-101 : Prolongement du T10 à une gare de la ligne 15 du métro - DOCP et modalités de la concertation	107
Délibération n° 20220525-102 : Aménagements dédiés aux bus - "Bus Entre Seine" - Déclaration de projet	109
Délibération n° 20220525-103 : TCSP Aulnay-sous-Bois - Tremblay-en-France - Projet d'aménagements dédiés aux bus - Bilan de la concertation	134
Délibération n° 20220525-104 : TCSP Massy Saclay - Projet de bouclage du site propre dans le quartier de l'Ecole polytechnique - Bilan de la concertation	136

### **Marchés**

Délibération n° 20220525-105 : Accord-cadre 2021-103 Conseil et études média - Achat espaces média	138
Délibération n° 20220525-106 : 2021-071 - Marché de surveillance anti-intrusion et incendie dans les bâtiments et terrains d'Ile-de-France Mobilités	140
Délibération n° 20220525-107 : Accord-cadre 2021-062 - Transport scolaire en circuits spéciaux dans les départements de l'Essonne (91) et du Val d'Oise (95) - Lots 44, 47, 51, 57, 61, 64	142
Délibération n° 20220525-108 : Avenant n°3 au marché 2012-98: opération de prolongement du tramway T7 ( Athis-Mons Juvisy) - Maitrise d'oeuvre générale	144



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-059**

# **CRÉATION ET COMPOSITION DU COMITÉ SOCIAL TERRITORIAL**

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, et notamment ses articles 32 et 32-1 ;
- VU** le décret n° 2021-571 du 10 mai 2021 relatif aux comités sociaux territoriaux des collectivités territoriales et de leurs établissements publics ;
- VU** l'avis du comité technique du 14 février 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220525-059 ;

**CONSIDERANT** qu'un Comité social territorial est créé au prochain renouvellement général des organismes consultatifs au sein desquels s'exerce la participation des agents publics dans chaque collectivité ou établissement employant au moins cinquante agents ;

**CONSIDERANT** qu'une formation spécialisée en matière de santé, sécurité et des conditions de travail est institué au sein du Comité social territorial ;

**CONSIDERANT** que les effectifs cumulés des agents titulaires, stagiaires, et contractuels de droit public et privé au 1<sup>er</sup> janvier 2022 est de 469 agents ;

**CONSIDERANT** que la consultation des organisations syndicales est intervenue le 14 février 2022, soit plus de 6 mois avant la date du scrutin ;

**CONSIDERANT** que la date des élections pour le renouvellement général des organismes consultatifs au sein desquels s'exerce la participation des fonctionnaires et agents de la fonction publique de l'Etat, de la fonction publique territoriale et de la fonction publique hospitalière a été fixée au 8 décembre 2022.

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** Décide la création d'un Comité Social Territorial compétent pour les agents d'Île-de-France Mobilités ;

**ARTICLE 2 :** Décide la création d'une formation spécialisée en matière de santé, de sécurité et des conditions de travail au sein du Comité Social Territorial ;

**ARTICLE 3 :** Fixe à 4 le nombre de représentants titulaires du personnel au sein du Comité social territorial. Les listes de candidats présentées par les organisations syndicales doivent comprendre 56,93 % de femmes et 43,07 % d'hommes.

Fixe à 4 le nombre de représentants titulaires du personnel au sein de la formation spécialisée.

**ARTICLE 4 :** L'avis de cette instance et de sa formation spécialisée est réputé rendu lorsqu'a été recueilli l'avis du collège des représentants du personnel. Ce collège émet son avis à la majorité de ses membres présents ayant voix délibérative. En cas de partage des voix au sein du collège, l'avis de celui-ci est réputé avoir été rendu.

**ARTICLE 5 :** Le nombre de représentants titulaires du personnel aux commissions administratives paritaires ainsi que la composition des listes de candidats présentées par les organisations syndicales sont respectivement composés comme suit :

- commissions administratives paritaires des agents de catégorie A : quatre représentants. Les listes comprennent 62,00 % de femmes et 38,00 % d'hommes ;
- commissions administratives paritaires des agents de catégorie B : quatre représentants. Les listes comprennent 78,00 % de femmes et 22,00 % d'hommes ;
- commissions administratives paritaires des agents de catégorie C : quatre représentants. Les listes comprennent 84,00 % de femmes et 16,00 % d'hommes.

**ARTICLE 6 :** Fixe à 4 le nombre de représentants titulaires du personnel à la commission consultative paritaire. Les listes de candidats présentées par les organisations syndicales doivent comprendre 46,00 % de femmes et 54,00 % d'hommes.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-060**

### **MODIFICATIONS 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** la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- VU** la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;
- VU** l'avis du comité technique du 14 février 2022,
- VU** le rapport n° 20220525-060 ;

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

Après en avoir délibéré,

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

- il est transformé 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif principal de 2<sup>ème</sup> classe en 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif territorial ;
- il est transformé 1 poste de catégorie C du grade d'adjoint administratif principal de 1<sup>ère</sup> classe en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de technicien en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de technicien en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché territorial ;
- il est transformé 1 poste de catégorie B du grade de technicien principal de 2<sup>ème</sup> classe en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;
- il est transformé 2 postes de catégorie B du grade de rédacteur principal de 2<sup>ème</sup> classe en 2 postes de catégorie B du grade de rédacteur territorial ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché territorial en 1 poste de catégorie B du grade de rédacteur territorial ;
- il est transformé 2 postes de catégorie A du grade d'attaché territorial en 2 postes 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'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 territorial ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'attaché hors classe en 1 poste de catégorie A du grade d'attaché principal ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'administrateur en 1 poste 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'attaché territorial ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur territorial en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur principal ;
- il est transformé 2 postes de catégorie A du grade d'ingénieur principal en 2 postes de catégorie A du grade d'ingénieur territorial ;
- il est transformé 2 postes de catégorie A du grade d'ingénieur en chef en 2 postes de catégorie A du grade d'attaché principal ;
- il est transformé 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef en 1 poste de catégorie A du grade d'ingénieur en chef hors classe ;
- il est créé 11 postes de catégorie A, 6 postes du grade d'attaché territorial et 5 postes du grade d'ingénieur territorial.

**ARTICLE 2 :** Au titre des emplois non permanents :

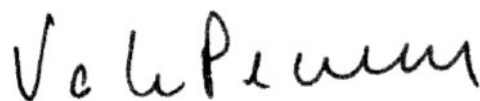
- il est créé 1 poste de contrat de projet de catégorie A d'une durée de trois ans dans le cadre du besoin suivant :
  - o Chargé de mission usages et évolution des locaux.

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

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

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

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



Valérie PECRESSE

## ANNEXE A LA DELIBERATION

Catégorie	Avantages en nature	Cadre d'emploi et grade	Effectifs budgétaires	Effectifs pourvus
<b>Emplois fonctionnels</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)	- 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
<b>Agent comptable</b>	- téléphonie mobile et tablette, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Nommé par arrêté du ministre du budget	1	1
<b>Catégories A***</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 et tablette pour les directeurs, - téléphonie mobile pour les chefs de département et leurs adjoints ainsi que pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Cadre supérieur du règlement de gestion	4	4
		Ingénieur en chef général	0	0
		Ingénieur en chef hors classe	9	8
		Ingénieur en chef	11	8
		Administrateur général	0	0
		Administrateur hors classe	5	4
		Administrateur	3	4
		Cadre du règlement de gestion	10	10
		Ingénieur hors classe	1	1
		Ingénieur principal	55	50
		Ingénieur	89	65
		Attaché hors classe	3	3
		Directeur territorial <i>(grade en extinction)</i>	1	1
		Attaché principal	34	31
		Attaché	165	133
<b>Catégorie B***</b> (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	Agent de maîtrise du règlement de gestion	7	6
		Technicien principal de 1 <sup>re</sup> classe	0	1
		Technicien principal de 2 <sup>e</sup> classe	3	2
		Technicien	1	0
		Rédacteur principal de 1 <sup>re</sup> classe	14	13
		Rédacteur principal de 2 <sup>e</sup> classe	13	13
		Rédacteur	32	23

<b>Catégorie C***</b> (emplois ouverts aux contractuels, en CDD ou CDI, remplissant les conditions de rémunération, de diplômes et/ou d'expérience équivalente aux cadres d'emplois)	- téléphonie mobile pour les agents dont la spécificité du métier, des fonctions, du projet ou qui sont régulièrement et fréquemment éloignés de leur poste de travail le justifie, - participation aux frais de déjeuner, - déplacements domicile-travail, - action sociale**.	<b>Agent d'exécution du règlement de gestion</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
		<b>Agent de maîtrise principal</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
		<b>Agent de maîtrise</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
		<b>Adjoint technique principal 1<sup>re</sup> classe</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
		<b>Adjoint technique principal 2<sup>e</sup> classe</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
		<b>Adjoint technique</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
		<b>Adjoint administratif principal 1<sup>re</sup> classe</b>	<b>19</b>	<b>17</b>
		<b>Adjoint administratif principal 2<sup>e</sup> classe</b>	<b>25</b>	<b>24</b>
	<b>Adjoint administratif</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>529</b>	<b>444</b>	

\* 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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-061**

# OUVERTURE DE POSTES AUX CONTRACTUELS ET MESURES DIVERSES

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, notamment son article L313-1 ;  
**VU** le rapport n° 20220525-061 ;

**ARTICLE 1** : A compter du 25 mai 2022 les emplois suivants sont susceptibles d'être pourvus par un contractuel recruté dans les conditions de l'article 3-3 de la loi du 26 janvier 1984 - en l'absence de cadre d'emplois ou en raison de l'impossibilité de recruter un fonctionnaire sur le poste :

<b>Nature des fonctions exercées par le contractuel</b>	<b>Catégorie hiérarchique</b>	<b>Grade correspondant au niveau de rémunération*</b>
Chargé des relations institutionnelles (Réf 4034)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ maxi 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projet partenariats (Réf 4199)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ maxi 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projets financiers mise en concurrence RATP (Réf 4518)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ maxi 821 Diplôme Niveau 7
Chargé de projets suivi des plans) d'investissements des contrats (Réf 372)	A	Attaché- Attaché principal IM 390/ maxi 821 Diplôme Niveau 7
Juriste commande publique (Réf 4205)	A	Attaché – Attaché principal IM 390/ maxi 821
Chef de département Finances et contrôle de gestion (96)	A	Attaché – Attaché hors classe IM 390/HEA3 Diplôme Niveau 7

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

indemnitaire.

**ARTICLE 2 :** L'article 11 de la délibération n° 2020/634 du 9 décembre 2020 est modifié comme suit :

« Île-de-France mobilités, au titre de l'action sociale, contribue à l'acquisition de matériels de bureau visant à une meilleure ergonomie du poste de télétravail, sous forme d'un bon d'achat d'une valeur de 300 € octroyé :

- une seule fois pour ses agents non-permanents recrutés sur un contrat de projet ;
- par période de 5 ans pour ses agents permanents ».

**ARTICLE 3 :** autorise la prise en charge financière du forfait Navigo annuel de chaque administrateur pour la durée de son mandat au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités à la condition que la collectivité, l'établissement ou l'association l'ayant désigné n'assure pas le remboursement de ses frais de transport. Cette disposition s'applique également au représentant des présidents des établissements de coopération intercommunale lorsque l'établissement qu'il préside n'assure pas le remboursement de ses frais de transport. Toute demande de prise en charge doit être accompagnée d'une attestation sur l'honneur du demandeur précisant qu'il ne bénéficie d'aucun remboursement par ailleurs. Après validation de la demande, la prise en charge débute au plus tôt le premier du mois suivant l'élection ou la désignation au mandat d'administrateur et prend fin le dernier jour du mois entier suivant la fin de son mandat.

**ARTICLE 4 :** L'article 3 de la délibération n°2020/241 en date du 10 juin 2020 relative à l'instauration d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel est modifié. La dernière phrase de l'article est modifiée comme suit : « *l'IFSE est réduite à due concurrence de la durée effective du travail sauf dans les situations visées à l'article 5* ».

**ARTICLE 5 :** L'article 4 de la délibération n°2020/241 en date du 10 juin 2020 relative à l'instauration d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel est modifié. La dernière phrase de l'article est modifiée comme suit « *le CIA est réduit à due concurrence de la durée effective du travail sur l'année n sauf pour les situations visées à l'article 5* ».

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-062**

### **COMPTE ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2021 - ACTUALISATION DURÉE D'AMORTISSEMENT DES BIENS PROPRIÉTÉ D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**

### **COMPTE ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2021**

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 arrêtés du 27 décembre 2005 et 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Île-de-France ;
- VU** la délibération n° 2020/636 du 9 décembre 2020 relative au vote du budget primitif 2021 ;
- VU** la délibération n° 20210414-082 du 14 avril 2021 relative au vote de la décision modificative n°1 au budget 2021 ;
- VU** la délibération n° 20211011-229 du 11 octobre 2021 relative au vote de la décision modificative n°2 au budget 2021 ;
- VU** la délibération n° 20211209-300 du 9 décembre 2021 relative au vote de la décision modificative n°3 au budget 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220525-062 à 20220525-064 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** le compte financier, dans son volet compte de gestion pour l'exercice 2021 est approuvé ;

**ARTICLE 2 :** le compte financier, dans son volet compte administratif pour l'exercice 2021 est adopté.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-063**

### **COMPTE ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2021 - ACTUALISATION DURÉE D'AMORTISSEMENT DES BIENS PROPRIÉTÉ D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**

#### **AFFECTATION DU RÉSULTAT 2021**

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 arrêtés du 27 décembre 2005 et 13 décembre 2007 relatifs aux règles budgétaires et comptables applicables au Syndicat des transports d'Île-de-France ;
- VU** la délibération n° 2020/636 du 9 décembre 2020 relative au vote du budget primitif 2021 ;
- VU** la délibération n° 20210414-082 du 14 avril 2021 relative au vote de la décision modificative n°1 au budget 2021 ;
- VU** la délibération n° 20211011-229 du 11 octobre 2021 relative au vote de la décision modificative n°2 au budget 2021 ;
- VU** la délibération n° 20211209-300 du 9 décembre 2021 relative au vote de la décision modificative n°3 au budget 2021 ;
- VU** la délibération n° 20220525-208 du 25 mai 2022 relative au vote du compte administratif 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220525-062 à 20220525-064 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** L'excédent cumulé de fonctionnement au 31 décembre 2021 est de 682 361 771,97 € tel qu'arrêté au compte administratif et au compte de gestion 2021.

Il est proposé qu'il soit affecté :

- en recettes d'investissement à la ligne codifiée 1068 « excédent de fonctionnement capitalisé » un montant de 382 687 391,74 €, afin de couvrir le besoin de financement de la section d'investissement ;
- et pour le solde, soit un montant de 299 674 380,23 €, en recettes de fonctionnement à la ligne codifiée R002 « solde d'exécution reporté ».

Ces montants seront repris au budget 2022, à la plus proche décision modificative.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-064**

### **COMPTE ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2021 - ACTUALISATION DURÉE D'AMORTISSEMENT DES BIENS PROPRIÉTÉ D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**

### **ACTUALISATION DE LA DURÉE D'AMORTISSEMENT DES BIENS PROPRIÉTÉ D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** l'article 106-III de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- VU** la délibération n°2017/433 adoptant l'instruction budgétaire et comptable M57 par Île-de-France Mobilités ;
- VU** l'instruction budgétaire M57 ;
- VU** la délibération n°20211011-231 du 11/10/2021 approuvant le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération 20211011-234 du 11/10/21 relative aux modalités d'amortissement appliquées par Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20220525-062 à 20220525-064 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** décide d'actualiser les durées d'amortissement comme présenté dans l'annexe 1 ci-après.

**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.

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220525-5398-BF-1-1  
Date de télétransmission : 08/06/22  
Date de réception Préfecture : 08/06/22

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-065**

# **CONVENTION RELATIVE AUX AIDES ACCORDÉES POUR L'ACHAT DE TITRES IMAGINE R ENTRE ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS, LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES HAUTS- DE-SEINE ET COMUTITRES**

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 18 juin 1998 portant création d'abonnements destinés aux collégiens, lycéens et apprentis en formation par alternance ;
- VU** la délibération du 8 avril 2009 relative aux conditions d'attribution des cartes Imagine R scolaire et Imagine R étudiant ;
- VU** la délibération du 10 juillet 2013 relative aux aides accordées pour l'achat des forfaits Imagine R et à l'organisation de la distribution de ces titres ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 1er juin 2016 relative aux aides accordées aux collégiens et lycéens boursiers pour l'achat de forfait Imagine R ;
- VU** le rapport n° 20220525-065 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;


Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention relative aux aides accordées pour l'achat des forfaits imagine R et à l'organisation de la distribution de ces titres pour la campagne 2022/2023 entre Ile-de-France Mobilités, le Département des Hauts-de-Seine et le GIE Comutitres ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-066**

# **JEUNES EN INSERTION - AVENANT À LA CONVENTION RÉGION, ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS, COMUTITRES**

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°2011/0622 du 6 juillet 2011 relative à la tarification accordée aux jeunes stagiaires de la formation professionnelle continue engagés dans l'un des dispositifs du service public régional de formation et d'insertion professionnelle ;
- VU** la délibération n°20211209-297 du 9 décembre 2021 portant modification de la délégation d'attribution du Conseil au directeur général ;
- VU** le rapport n° 20220525-066 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : les dispositifs du service public régional de formation et d'insertion professionnelle prévus à l'article 1<sup>er</sup> de la délibération du 6 juillet 2011 sont supprimés et remplacés par les dispositifs suivants :

- espaces dynamiques d'insertion (EDI),
- parcours entrée dans l'emploi (PEE),
- écoles de la 2<sup>ème</sup> chance (e2c),
- programmes qualifiants,
- compétences de base professionnelles (CBP),
- soutien régional aux groupements de créateurs et à leur tête de réseau, l'ANGC ;

**ARTICLE 2** : approuve l'avenant à la convention relative aux jeunes, stagiaires de la formation professionnelle continue, engagés dans l'un des dispositifs du service public régional de formation et d'insertion professionnelle, et aux modalités de financement de cette mesure ;

**ARTICLE 3** : autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 2 et annexé 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 25 mai 2022

Délibération n° 20220525-067

**AVENANT N°3 AU CONTRAT ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS -  
RATP 2021/2024**

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 loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** le contrat d'exploitation entre Ile de France Mobilités et la RATP signé le 16 juin 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220525-067 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du mardi 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°3 au contrat 2021/2024 entre Île-de-France Mobilités 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

Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-068**

### **AVENANT N°5 AU CONTRAT SNCF 2020-2023**

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** le rapport n° 20220525-068 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du mardi 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avenant n°5 au contrat 2020-2023 entre Île-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, 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** : 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 25 mai 2022

Délibération n° 20220525-069

**AVENANT N°2 AU PROTOCOLE CADRE RELATIF À LA  
RÉFORME DES MATÉRIELS ROULANTS CONCLU AVEC  
SNCF VOYAGEURS**

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 rapport n° 20220525-069 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°2 au protocole cadre relatif à la réforme des matériels roulants conclu avec SNCF Voyageurs ;

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

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

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

Valérie PECRESSE

**Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220525-5208-DE-1-1**  
**Date de télétransmission : 31/05/22**  
**Date de réception Préfecture : 31/05/22**



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-070**

# **DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DES LIGNES DE BUS DESSERVANT LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES DES PORTES BRIARDES, DE L'ORÉE DE LA BRIE ET DU VAL BRIARD, ET LE NORD DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES DE LA BRIE DES RIVIÈRES ET CHÂTEAUX ET DE LA BRIE NANGISSIENNE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants ;
- VU** la délibération n°2020/026 du Conseil d'Administration du 5 février 2020 décidant du principe de gestion à un tiers pour l'exploitation des lignes de bus desservant les Communautés de Communes des Portes Briardes, de l'Orée de la Brie et du Val Briard, et le nord des communautés de communes de la Brie des rivières et châteaux et de la Brie Nangissienne ;
- VU** les avis d'appel à la concurrence publiés en exécution de cette délibération ;
- VU** les procès-verbaux de la Commission de délégation de service public en date du 24 juillet 2020 et du 20 mai 2021 ;
- VU** le rapport présentant les motifs du choix du candidat et l'économie générale du contrat ;
- VU** le courrier d'envoi aux membres du conseil de l'ensemble des documents afférents à ce dossier ;
- VU** le rapport n° 20220525-070 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le choix de l'entreprise KEOLIS SA en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation des lignes de bus desservant les Communautés de Communes des Portes Briardes, de l'Orée de la Brie et du Val Briard, et le nord des communautés de communes de la Brie des rivières et châteaux et de la Brie Nangissienne ;

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

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-071**

# **ÉVALUATION DU PDUIF ET MISE EN RÉVISION EN VUE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE- FRANCE**

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, ainsi que ses articles L.1214-1 à L.1214-38, R.1214-1 à R.1214-3 et R.1214-7 à R.1214-12 relatifs aux plans de mobilité ;
- VU** l'article 16 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités portant création des plans de mobilité, destinés à remplacer les plans de déplacements urbains, et revu leur contenu, et qui a rendu obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité pour les EPCI franciliens hors communautés de communes ;
- VU** les articles 103 à 141 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises ;
- VU** l'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicable aux documents d'urbanisme, qui a notamment modifié le rapport de compatibilité entre les plans locaux d'urbanisme et le plan de mobilité d'Île-de-France ;
- VU** la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France ayant approuvé le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
- VU** la délibération n° 2017/612 du 3 octobre 2017 ayant validé la feuille de route 2017-2020 du PDUIF ;
- VU** la délibération n° CR 2021-067 du 17 novembre 2021 du Conseil régional d'Île-de-France engageant la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et l'élaboration du SDRIF-E ;
- VU** le rapport n° 20220525-071 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

**CONSIDÉRANT** que le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014 avait pour horizon l'année 2020, dont Île-de-France Mobilités a engagé l'évaluation en 2019 conformément à l'obligation réglementaire de l'évaluer au bout de cinq ans et de décider, le cas échéant, de sa révision, se traduisant par l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité d'Île-de-France, dénommé ci-après « plan des

mobilités en Île-de-France ».

Cette évaluation a mis en exergue la nécessité de revoir les objectifs de mobilité et le contenu des actions au regard des évolutions du contexte démographique et économique, technologique et réglementaire. En effet, le premier objectif du plan des mobilités en Île-de-France est d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;

**CONSIDÉRANT** que les enjeux environnementaux et de santé liés à la mobilité restent extrêmement prégnants en Île-de-France, qu'il s'agisse des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants, des nuisances sonores ou de la sécurité routière.

En effet, l'accélération du changement climatique, mise en exergue dans les travaux du GIEC, confirme l'urgence à agir dès maintenant pour réduire très fortement les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale conformément à l'Accord de Paris dans le cadre de la COP 21. Dans ce cadre, la France a pris sa part en déclinant les objectifs du Pacte vert européen dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui fixe notamment une réduction de 25 % des émissions du transport en 2030 par rapport à 2020 et un objectif « ZEN », zéro émission nette, de gaz à effet de serre à horizon 2050.

Par ailleurs, la qualité de l'air est un enjeu majeur en Île-de-France, les niveaux de concentrations de polluants étant encore bien souvent trop élevés et la part de la population soumise à des dépassements trop importante. A cet égard, l'Etat français a été condamné par la Cour de justice de l'Union européenne d'une part et par le Conseil d'Etat d'autre part, pour ne pas avoir pris les mesures adaptées pour ramener les concentrations de polluants en dessous des seuils réglementaires dans plusieurs agglomérations françaises, dont la Métropole du Grand Paris. En conséquence, l'Etat a décidé de mettre en révision le Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.

Enfin, plus d'un million de Franciliens sont encore exposés à des niveaux de bruit routier dépassant les valeurs limites réglementaires en journée, et plus de 330 000 Franciliens la nuit. Par ailleurs, le bilan en termes de sécurité routière en Île-de-France reste mitigé, puisqu'on a dénombré 3 420 tués et plus de 49 000 blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre 2010 et 2020, la situation des usagers les plus vulnérables ne s'étant pas améliorée sur la décennie ;

**CONSIDÉRANT** que l'étalement urbain est encore trop important en Île-de-France même si les efforts déployés par la Région Île-de-France depuis 2016 pour renaturer et végétaliser le cadre de vie des Franciliens a permis de réduire l'artificialisation nette annuelle.

Par ailleurs, il existe un lien fort entre l'aménagement du territoire régional, l'organisation de la ville et de l'espace public d'une part, et les pratiques de mobilité d'autre part. Ainsi, la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France a été engagée avec l'élaboration d'un SDRIF-E plaçant les enjeux environnementaux au cœur du nouveau projet spatial régional, pour faire de l'Île-de-France une région ZEN (zéro émission nette), ZAN (zéro artificialisation nette) et circulaire (zéro ressource nette) ;

**CONSIDÉRANT** que les enjeux de mobilité sont particulièrement importants pour le développement économique et le rayonnement national et international de l'Île-de-France, région de plus de 12 millions d'habitants.

De plus, la mobilité constitue une préoccupation majeure des Franciliens, en ce qu'elle influe sur leur qualité de vie compte-tenu du temps passé à se déplacer quotidiennement, et constitue une part non négligeable de leur budget.

La mobilité est un droit pour tous, et le plan des mobilités doit viser à assurer ce droit dans tous les territoires de la région et pour tous les Franciliens y compris ceux qui sont en situation de mobilité réduite ou de handicap ;

**CONSIDÉRANT** que la crise sanitaire a modifié de façon durable les pratiques de mobilité, avec en particulier l'essor du télétravail ;

**CONSIDÉRANT** que l'évolution des technologies et l'innovation ont fait et feront émerger des nouvelles offres de mobilité privées ou publiques pour faire face aux enjeux précédemment cités ;

**CONSIDÉRANT** que la logistique est une activité indispensable à la vie économique de l'Île-de-France et à la satisfaction des besoins de consommation de ses habitants, mais que le transport de marchandises et les livraisons en ville, assurés à 90 % par la route, sont aussi sources d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution, de bruit et de congestion routière, et que, par conséquent, une circulation des marchandises décarbonée, fluide, et efficace doit être encouragée ;

**CONSIDÉRANT** les plans d'actions ambitieux mis en place par Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France pour développer les transports collectifs, le vélo et plus généralement les alternatives à la voiture utilisée individuellement, et pour inciter à l'utilisation des véhicules plus propres.

De leur côté, les collectivités locales ont également mis en œuvre des actions en faveur d'une mobilité plus durable, il s'agit d'en renforcer la dynamique et de mieux les coordonner pour accélérer le changement des pratiques de mobilité. Il s'agit également de tirer parti de l'opportunité fournie par l'évolution du schéma intercommunal : l'ensemble du territoire de l'Île-de-France est désormais couvert par des EPCI qui ont l'obligation ou la possibilité d'établir des plans locaux de mobilité qui viennent préciser le plan des mobilités en Île-de-France à l'échelle locale ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** prend acte de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 ;

**ARTICLE 2 :** décide la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France 2030, selon les éléments de cadrage présentés en annexe.

**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

# **Orientations pour l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France**

## **Annexe à la délibération**

### **1 Le bilan du PDUIF témoigne de l'engagement de l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France et démontre une trajectoire d'évolution des modes en phase avec les objectifs**

**Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010 – 2020 et sa Feuille de route 2017 – 2020 ont défini le cadre des politiques de mobilités franciliennes pour la décennie qui vient de s'écouler.**

**A fin 2021, les deux-tiers de leurs actions sont bien engagées voire terminées.** Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent en particulier la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Ce ne sont pas toujours les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et elles font peur par leur ampleur.

**Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements suivait les tendances fixées par le PDUIF** avec une diminution de l'usage des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs. La crise sanitaire est toutefois venue bouleverser cette tendance, seuls les modes actifs et, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte de déplacements quotidiens qui restent en deçà de leur niveau de 2010.

**Concernant les objectifs environnementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la situation s'est certes améliorée mais pas encore suffisamment. Il en est de même pour les objectifs de sécurité routière.**

### **2 Avec le plan des mobilités en Île-de-France s'élabore un nouveau cadre pour les politiques de mobilité franciliennes à l'horizon 2030**

**Elaboré au début des années 2010, approuvé en 2014, le PDUIF 2010-2020 doit désormais faire l'objet d'une révision.**

En premier lieu, cette révision est indispensable compte tenu de la forme même du PDUIF car plusieurs actions qui y étaient inscrites avaient explicitement pour horizon l'année 2020 et ont été mises en œuvre. Elles doivent donc être renouvelées.

Par ailleurs, le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014.

- Sur le plan institutionnel, la réforme territoriale a transformé le paysage des collectivités locales franciliennes. Plusieurs lois ont modifié les compétences en matière de mobilité pendant la décennie 2010. La loi d'orientation des mobilités a notamment rendu obligatoire l'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) par les EPCI franciliens (hors communautés de communes), PLM qui ont pour objectif de décliner localement le PDUIF, établi à l'échelle régionale.
- De nouvelles solutions de mobilité ont émergé au fil des évolutions technologiques conduisant à un élargissement de la palette des services disponibles.

- Les enjeux en matière d'environnement et de santé sont encore plus prégnants qu'ils ne l'étaient au début de la décennie 2010. L'urgence climatique qui a conduit à l'Accord de Paris en 2015 doit désormais se décliner dans la recherche d'une mobilité « zéro émission nette ».
- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité induisant des évolutions dont certaines seront pérennes.

Enfin, le PDUIF est au cœur des planifications portant sur l'aménagement et l'environnement en Île-de-France. Il doit ainsi être compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et cohérent avec le Plan de protection de l'atmosphère (PPA). La mise en révision du SDRIF en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental (SDRIF-E) a été décidée par la Région Île-de-France le 17 novembre 2021. L'Etat a également décidé, en mars 2022, la mise en révision du PPA.

**La révision du PDUIF est donc indispensable pour adapter ses ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France.** La loi d'orientation des mobilités ayant changé la dénomination des Plans de déplacements urbains, **la mise en révision du PDUIF conduira à l'élaboration du futur Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030.**

En s'appuyant sur les enseignements de l'évaluation du PDUIF qui constitue également un diagnostic de la situation actuelle, **le présent document fixe les grandes orientations qui guideront l'élaboration du futur plan des mobilités en Île-de-France.** Il ne s'agit pas d'une vision exhaustive des mesures qui y seront inscrites, qui découleront de la concertation politique et technique qui va être mise en œuvre dans ce cadre.

### **3 Le plan des mobilités en Île-de-France fixera des objectifs à la hauteur des enjeux des politiques de mobilité en Île-de-France**

#### **3.1 Etablir une vision prospective des besoins de mobilité à l'horizon 2030**

Pour préciser les objectifs du futur plan des mobilités en Île-de-France, il sera d'abord nécessaire d'établir une vision prospective partagée de l'évolution des besoins de mobilité à l'échelle régionale et au niveau territorial à l'horizon 2030. Cette prospective tiendra compte :

- des évolutions structurelles de la mobilité suite à la crise sanitaire, notamment pour la mobilité liée au travail,
- de l'évolution démographique de l'Île-de-France marquée à la fois par une croissance prévisionnelle d'environ 50 000 habitants par an mais également par le vieillissement de sa population,
- du projet spatial régional qui sera porté par le SDRIF-E.

Cette prospective portera sur les déplacements des Franciliens, déclinée à une échelle territorialisée, mais aussi des visiteurs (en particulier, dans la dynamique post Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024). Une analyse prospective des déplacements des marchandises sera également menée.

#### **3.2 Proposer des actions qui permettent de répondre à ces besoins de mobilité**

Les actions du plan des mobilités en Île-de-France seront définies pour mieux répondre aux besoins de mobilité de tous les Franciliens et à leur évolution dans la décennie à venir. Plusieurs enjeux sont d'ores et déjà identifiés.

Les solutions de mobilité doivent en premier lieu être adaptées aux contextes territoriaux et tenir compte des opportunités et des contraintes propres à chaque territoire francilien. Ces solutions devront être économes en énergie et peu émissives afin de favoriser une mobilité plus durable.

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur le projet d'aménagement régional polycentrique porté par le futur SDRIF-E, qui vise un rééquilibrage habitat/emploi conduisant à une réduction des distances domicile – travail. Le développement du télétravail est aussi un levier pour réduire les besoins de déplacements.

Il s'agira également d'influer sur les besoins de déplacements par des politiques locales d'aménagement urbain plus favorables à l'usage des modes alternatifs à la voiture utilisée individuellement.

Le plan des mobilités en Île-de-France contribuera également au renforcement de la cohésion sociale en garantissant le droit à la mobilité pour tous, en portant une attention particulière aux personnes socialement fragiles, aux personnes à mobilité réduite, et aux habitants des territoires peu denses. De manière plus générale, il devra favoriser l'accès des Franciliens à l'ensemble de l'offre et des services de mobilité.

Enfin, garantir une mobilité plus durable passera nécessairement par une accélération massive de la transition énergétique des parcs de véhicules.

### **3.3 Placer les enjeux environnementaux au cœur du plan des mobilités en Île-de-France**

#### **3.3.1 Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements**

Durant la période 2010 – 2020, les émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements en Île-de-France ont diminué de 13 % alors que l'objectif fixé par le PDUIF était de 20%.

Pour la décennie à venir, le plan des mobilités en Île-de-France devra respecter l'objectif de la 2<sup>ème</sup> Stratégie nationale bas carbone adoptée en avril 2020. Il s'agira ainsi d'atteindre une réduction de 25 % à 30 % des émissions de gaz à effet de serre du transport en 2030 par rapport à 2020 (hors effet de la crise sanitaire : ainsi la référence considérée sera l'année 2019).

#### **3.3.2 Réduire les émissions de polluants atmosphériques**

Parmi les polluants réglementés pour lesquels le code de l'environnement fixe des valeurs limites et des objectifs de qualité à respecter, les transports sont fortement contributeurs pour les émissions de dioxyde d'azote et de particules (PM 2,5 et PM 10). Au cours de la décennie 2010, les émissions de ces polluants ont été réduites mais pas suffisamment.

Le plan des mobilités en Île-de-France devra quantifier les objectifs de réduction, entre 2020 et 2030, des émissions de ces polluants, qui seront nécessaires pour atteindre les seuils réglementaires, à proportion de la responsabilité des déplacements qui rentrent dans le champ du plan (hors transport aérien notamment).

#### **3.3.3 Fixer des objectifs quantifiés d'évolution de la mobilité permettant d'atteindre les objectifs environnementaux**

Le plan des mobilités en Île-de-France prendra la mesure des changements à instaurer pour atteindre ces objectifs environnementaux. Des modélisations conjointes déplacements / émissions seront réalisées pour identifier les scénarios qui permettraient d'atteindre les réductions nécessaires en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants à l'horizon 2030. Sur cette base, il sera ainsi possible de fixer des objectifs quantifiés pour le futur plan (par exemple, en termes d'évolution de l'usage des modes de déplacements).

### **3.4 Tendre vers une vision zéro en termes de sécurité routière**

Le plan des mobilités en Île-de-France s'inscrit dans la perspective « Vision zéro » décès et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050 adoptée par la commission européenne en 2018. L'objectif du plan sera ainsi une réduction de moitié des tués et blessés graves entre

les périodes 2015-2019 et 2025 -2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France. Il portera une attention particulière aux usagers les plus vulnérables, piétons, cyclistes et deux-roues motorisés.

## **4 Le plan des mobilités en Île-de-France donnera des orientations thématiques déclinées en tenant compte de la diversité des territoires d'Île-de-France**

**Le plan des mobilités en Île-de-France concerne l'ensemble de la région Île-de-France et doit ainsi s'adresser à l'ensemble de ses territoires : cœur de la région où la densité est très forte, pôles de grande couronne, territoires périurbains ou ruraux.** La prise en compte de cette variété de contextes et d'enjeux sera au cœur de l'élaboration du plan d'actions. Cette approche par territoire s'appuiera sur les échanges avec les collectivités franciliennes.

Toutefois, au-delà du prisme territorial, qui est indispensable, les travaux de préparation du plan des mobilités en Île-de-France s'appuieront sur une approche thématique en phase avec les responsabilités en termes de maîtrise d'ouvrage ou de financement des actions.

### **4.1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs**

L'amélioration des transports collectifs a concentré l'essentiel de l'action publique en matière de mobilité durant la décennie 2010. Elle s'est appuyée sur une vaste palette de mesures dont l'ambition a été renforcée pendant la deuxième partie de la décennie, et qui ont changé profondément le réseau de transports collectifs. **La fréquentation a connu une très forte croissance jusqu'à la crise sanitaire, démontrant ainsi l'utilité des actions réalisées, et cela sur tous les territoires franciliens.**

**Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera en premier lieu sur la dynamique des actions majeures déjà engagées pour l'amélioration et le développement des transports collectifs :** développement de l'offre notamment par l'achèvement des grands projets d'infrastructures, amélioration de l'intermodalité et de la qualité de service, programmes de renouvellement des matériels roulants, modernisation de la billettique. Des actions nouvelles ou renouvelées seront également à mettre en œuvre.

Un des enjeux majeurs de la décennie 2020 sera **la réussite de la mise en service du Grand Paris Express** : il conviendra qu'Île-de-France Mobilités dispose des ressources financières permettant de mettre en œuvre l'offre de service attendue en adéquation avec les investissements massifs que représente ce programme et de réussir son intégration dans le réseau de transports collectifs et plus généralement dans le système de mobilité francilien afin d'en tirer le meilleur parti.

**Une vision prospective des grands principes de l'évolution de l'offre de transports collectifs sera établie,** notamment en accompagnement du développement urbain, démographique et économique de l'Île-de-France en lien avec le projet spatial régional du SDRIF-E. Il s'agira d'identifier les situations de surcharge et les carences de desserte et de proposer des solutions pour y répondre.

**La poursuite du renouveau du mode bus** passera par la définition **d'un produit Bus Express et d'un schéma de développement de ces Bus Express**, en particulier pour tirer parti du Grand Paris Express et desservir les pôles d'emploi de grande couronne bénéficiant de la mise en place de voies réservées et de pôles d'échanges multimodaux sur le réseau autoroutier ou structurant. La poursuite du renouveau du bus devra également passer par **une action volontariste d'amélioration des conditions de circulation des bus** : meilleur partage de la voirie en ville, accélération des projets de T Zen et de TCSP, mise en œuvre d'aménagements de voirie pour résoudre les points durs de circulation des bus.

Il conviendra également **de s'appuyer sur les innovations technologiques** en matière d'exploitation des bus et des routes pour faire évoluer le modèle de desserte par les modes de transports collectifs routiers en particulier pour le développement du transport à la demande.

## 4.2 Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo de la fin de la décennie 2010

**Le développement de l'usage du vélo passe par la mise en œuvre d'une politique globale en sa faveur qui, en Île-de-France, repose sur de nombreux acteurs.** Au cours de la décennie 2010, l'ensemble des mesures réalisées a conduit à un doublement de l'usage du vélo. Il reste toutefois encore trop ciblé : les déplacements à vélo sont réalisés surtout par des hommes, cadres ou étudiants, et dans les secteurs les plus denses de l'Île-de-France. **La généralisation de l'usage du vélo sera donc un des enjeux majeurs du plan des mobilités en Île-de-France.**

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera en premier lieu sur une politique d'aménagements en faveur du vélo : réussite du projet RER V, soutien à la réalisation d'aménagements locaux dans le cadre de plans vélo cohérents.

Le stationnement auprès des gares fait l'objet d'une politique d'ores et déjà identifiée, avec le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations établi par Île-de-France Mobilités. A contrario, le développement du stationnement sur l'espace public et, encore plus dans les logements, reste problématique. Il conviendra, par exemple, de tirer parti de l'obligation de suppression des places de stationnement voiture aux abords des carrefours pour accélérer le développement du stationnement vélo.

Le développement des services vélo et la sensibilisation des publics qui utilisent actuellement peu le vélo seront également au cœur des travaux d'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France.

## 4.3 Développer des plans en faveur de la marche à l'échelle des territoires

Peu de mesures spécifiques à l'amélioration des conditions de déplacements du piéton ont été mises en œuvre au cours de la décennie 2010. **Pourtant la marche est le premier mode de déplacement des Franciliens. Son usage a été conforté pendant la crise sanitaire : les actifs en télétravail l'ont adopté pour leur mobilité du quotidien venant s'ajouter à ses adeptes traditionnels, enfants et personnes âgées.**

Il s'agira, au cours de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France, **d'apprécier avec les collectivités locales franciliennes comment l'élaboration de plans en faveur de la marche (et de l'accessibilité de la voirie) pourrait être favorisée**, notamment dans le cadre des plans locaux de mobilité obligatoires. L'objectif sera de promouvoir une approche planifiée et hiérarchisée qui englobe diagnostic de la marchabilité et de la qualité de l'espace public, identification d'actions dont certaines pourraient être mises en œuvre à titre d'expérimentation, prise en compte de la problématique des engins de déplacements personnels motorisés pour en réguler l'impact sur l'espace public...

Les dispositions qui pourraient être inscrites dans les plans locaux d'urbanisme pour améliorer la marchabilité des territoires et les synergies avec les actions en faveur de l'accessibilité de la voirie seront également approfondies.

## 4.4 Mieux partager la voirie urbaine

**En milieu urbain, la voirie est le support de la majeure partie des déplacements** (hors transports collectifs ferrés). Or, ces mobilités se sont largement diversifiées au cours de la décennie écoulée. Voitures, poids lourds, véhicules utilitaires, deux-roues motorisés, véhicules en stationnement, taxis, VTC, bus, tramways, vélo, engins de déplacements personnels partagent une chaussée qui a eu tendance à se réduire car l'espace public accueille également des trottoirs pour les piétons, des plantations, des terrasses de café ...

**L'enjeu du partage de la voirie sera majeur pour la prochaine décennie pour limiter les conflits entre modes, assurer la sécurité de l'ensemble des usages et les prioriser en tenant compte de la nature des voies et des tissus urbains.**

**Des recommandations pour hiérarchiser les usages, déclinées par territoire et par type de voie, seront établies dans le cadre d'une concertation qui sera menée en particulier**

**avec les départements et les EPCI.** Ces recommandations devront notamment proposer une vision évolutive sur la décennie pour tenir compte du bouleversement que représentera le Grand Paris Express qui engendrera un report modal progressif au fur et à mesure de la mise en service de ses différents tronçons.

Ces recommandations porteront notamment sur les enjeux liés à la pacification de la voirie urbaine locale, aux conditions de circulation des lignes de bus structurantes, aux aménagements du RER V, et aux règles d'usage pour les engins de déplacements personnels.

#### **4.5 Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements**

Dans les transports collectifs, l'accessibilité s'est fortement améliorée au cours des dernières années pour les handicaps visuels et auditifs qui ont bénéficié des renouvellements massifs des matériels roulants et d'équipements en gares et stations. Pour les usagers en fauteuil roulant, le programme du schéma directeur d'accessibilité est bien avancé mais pas encore achevé. Les services spécifiques se sont également développés (services en gares, service Pour Aider à la Mobilité (PAM), transport scolaire adapté).

En revanche, le niveau d'accessibilité de la voirie reste disparate, son accessibilité étant principalement améliorée à l'occasion des travaux de voirie réalisés pour d'autres motifs.

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur les mesures déjà engagées concernant les transports collectifs dans l'objectif notamment d'un achèvement au plus vite des mesures inscrites au Sd'Ap. Il conviendra également d'améliorer l'accessibilité du métro.

Une réflexion sera à mener avec les collectivités locales pour accélérer la mise en accessibilité de la voirie afin de viser une accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements. A cet égard, l'obligation de collecte des données d'accessibilité autour des points d'arrêts prioritaires (en 2022 pour les communes accueillant une gare inscrite au SDA, en 2023 pour celles concernées seulement par des lignes de bus prioritaires) de transports collectifs va constituer une opportunité pour prioriser la mise en accessibilité de la voirie. 57 % de la voiture urbaine est en effet située à moins de 200 m d'un point d'arrêt prioritaire et donc concernée par cette obligation.

#### **4.6 Mieux adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux**

**Le stationnement doit faire l'objet d'une politique globale portant sur le stationnement public sur ou hors voirie et sur le stationnement dans les espaces privés via les normes inscrites dans les documents d'urbanisme.** Par ailleurs, la politique de stationnement doit également être cohérente avec l'ensemble des politiques de mobilité et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs : les conditions de stationnement constituent en effet un des critères majeurs influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés.

**Concernant le stationnement public,** la réforme du stationnement payant a conduit à une hausse marquée des tarifs du stationnement sur voirie, notamment dans Paris et les communes limitrophes de Paris qui s'est, toutefois, accompagnée d'une amélioration du taux de rotation. En revanche, de nombreuses communes bien desservies par les transports collectifs n'ont toujours pas instauré de stationnement payant sur voirie.

Il s'agira ainsi dans le cadre d'une concertation avec les collectivités locales de fixer les principes des politiques de stationnement public en tenant compte de la manière dont la réforme du stationnement sur voirie a été mise en œuvre d'une part et d'une meilleure articulation avec la qualité de la desserte en transports collectifs d'autre part, en particulier pour les communes concernées par le Grand Paris Express. Il s'agira également d'intégrer des recommandations pour le stationnement des deux-roues motorisés.

**Concernant le stationnement dans les espaces privés,** une révision des normes de stationnement à inscrire dans les PLU(i) sera proposée. Elle concernera en particulier les

prescriptions concernant les bureaux dans les secteurs desservis par des gares avec un niveau d'offre limitée, normes qui se sont avérées mal adaptées. Elle comportera également des recommandations pour les logements.

#### **4.7 Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds.**

Les progrès technologiques des véhicules ont contribué à la majeure partie de la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au cours de la décennie 2010. **Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules est ainsi la mesure la plus efficace à brève échéance pour réduire l'empreinte carbone des déplacements.**

Il est nécessaire de massifier l'action publique en la matière. Aujourd'hui, le déploiement de bornes de charge sur l'espace public se fait de façon très locale, sans coordination entre les multiples intervenants privés ou publics (syndicats mixtes), et il se fait très lentement dans les espaces privés (habitat collectif notamment). Le plan des mobilités en Île-de-France portera une stratégie à l'échelle régionale pour le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques et d'avitaillement GNV dans l'optique d'une meilleure coordination de l'offre notamment en termes de localisation.

#### **4.8 Rendre le réseau magistral et le réseau routier d'intérêt régional plus multimodaux, plus fiables et plus innovants**

Au cours de la décennie 2010, la voirie a surtout fait l'objet d'opérations ponctuelles (aménagement routiers, mesures d'exploitations). Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité.

Le plan des mobilités en Île-de-France intégrera les projets d'investissement en cours pour une route plus fluide.

Il portera une vision globale des mesures à prendre pour une utilisation plus multimodale et plus efficiente en soutenant l'usage du réseau magistral et du réseau d'intérêt régional par les bus et les véhicules utilisés en covoiturage. Le développement de voies réservées pour les bus et le covoiturage en lien avec des pôles d'échange multimodaux sera ainsi au cœur des mesures concernant le réseau routier. A cet égard, le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur le nouveau schéma directeur des voies réservées en cours d'élaboration et sur le schéma de développement de bus Express évoqué plus haut. La question de l'usage des voies olympiques pérennes sera également approfondie.

L'entretien de la voirie et la qualité de service sont également devenus une source de préoccupation majeure, posant la question de leur financement.

**La sécurité routière doit continuer à s'améliorer** dans l'objectif de tendre vers la vision zéro décès et blessés graves sur les routes franciliennes. Le partage et la pacification de la voirie déjà évoqués constituent, en milieu urbain, une des mesures pour y parvenir. D'autres actions doivent être entreprises pour prévenir les accidents en continuant à améliorer la sécurité des infrastructures routières. L'évaluation des aménagements réalisés sera cruciale pour continuer à progresser en matière de sécurité routière.

Enfin, le plan des mobilités en Île-de-France comprendra également des mesures en faveur d'une route plus respectueuse de l'environnement en particulier sur le réseau routier d'intérêt régional, visant à améliorer l'intégration paysagère des infrastructures et leur contribution à la réduction des phénomènes d'ilots de chaleur, ainsi qu'à réduire leur impact sur les nuisances sonores, sur la consommation de matériaux et sur les continuités écologiques.

Par ailleurs, si l'objectif de véhicules complètement autonomes ne peut être envisagé qu'à long terme compte tenu de la maturité des technologies, le développement de l'automatisation des véhicules est quant à lui déjà engagé. Il s'agira d'apprécier les mesures concernant

l'infrastructure routière qu'il conviendrait de mettre en œuvre pour accompagner ce développement.

#### **4.9 Faciliter l'accès des Franciliens aux services de mobilité**

La décennie 2010 a vu l'essor de multiples offres et services de mobilité publics et privés. Or la mobilité doit être pensée comme un tout, indépendamment des modes ou des opérateurs : c'est le concept de mobilité servicielle ou « Mobility as a service » (MaaS). Rassembler l'information permet d'éclairer l'utilisateur sur les solutions de mobilité disponibles. A cet égard, les données des services publics de mobilité doivent désormais être accessibles et réutilisables par des tiers.

L'utilisation des outils MaaS développés par Île-de-France Mobilités (Plateforme régionale d'information pour la mobilité (PRIM) et Système d'information et de services pour la billettique (SI Services)) s'appuie sur des contrats passés par Île-de-France Mobilités avec les différents opérateurs de mobilité (transports collectifs, autopartage, covoiturage, services numériques de mobilité).

L'objectif pour le plan des mobilités en Île-de-France sera de faciliter l'accès des Franciliens à des services de mobilité apportant une réponse aux besoins de déplacements adaptée aux contextes territoriaux et aux contraintes personnelles.

Le soutien public en termes d'organisation des services de mobilité à proprement parler sera également un axe de travail au cours de l'élaboration du futur plan.

#### **4.10 Renforcer le management de la mobilité par les employeurs**

Pour la décennie 2010, le bilan de la prise en compte, par les employeurs, des enjeux de mobilité des salariés franciliens est contrasté. Le déploiement des Plans de mobilité employeur n'a concerné qu'un salarié francilien sur dix. Toutefois, la mobilité liée au travail reste un enjeu majeur : il s'agit des déplacements les plus longs et ils restent fortement concentrés en termes de périodes horaires ou de destinations.

En Île-de-France, les enjeux du management de la mobilité dépendent du contexte urbain. Dans les secteurs les plus denses, l'objectif principal est de parvenir à mieux lisser les périodes de pointe en tirant parti de l'essor du télétravail (notamment entre les jours de la semaine). Dans les secteurs moins denses, l'objectif est également d'inciter à des modes d'organisation du travail et des déplacements en lien avec le travail qui permettent de diminuer le recours à la voiture utilisée individuellement.

Il conviendra d'apprécier le soutien à mettre en place pour que ces objectifs soient bien pris en compte dans le cadre des négociations annuelles obligatoires entre employeurs et représentants des salariés. La mobilité fait en effet partie des thématiques obligatoires des NAO depuis la loi d'orientation des mobilités.

Une autre piste de travail passe par l'instauration d'un meilleur dialogue entre employeurs et collectivités, qui pourrait être facilité par l'action de conseillers en mobilité dans les territoires.

#### **4.11 Repenser l'organisation du transport de marchandises**

Les flux de marchandises se sont amplifiés en Île-de-France et continueront sans doute à croître sous l'effet des nombreux chantiers notamment (Grand Paris Express, projets d'aménagement urbain, projets pour les Jeux Olympiques et Paralympiques) et de la croissance du e-commerce.

Réalisés essentiellement en poids lourds et en véhicules utilitaires, ils prennent une place de plus en plus importante dans l'usage des réseaux routiers. Une organisation repensée des chaînes logistiques est nécessaire pour réduire les distances parcourues. Favoriser les modes peu émissifs est également indispensable, c'est notamment envisageable pour le mode fluvial qui dispose de fortes réserves de capacité en Île-de-France.

A ces enjeux, s'ajoute celui de la transition énergétique des véhicules, notamment dans le cadre des mesures prévues par la ZFE.

Toutefois, le transport de marchandises repose essentiellement sur l'initiative privée. Il conviendra de poursuivre et de conforter les mesures qui relèvent de l'action publique.

La disponibilité de foncier pour la logistique en zones très denses mais également à une distance intermédiaire du cœur de l'Île-de-France est un des axes d'actions qui devra être approfondi notamment en lien avec le SDRIF-E.

Une meilleure organisation des livraisons intégrant les enjeux du partage de l'espace public sera également à promouvoir.

De manière générale, mieux comprendre l'organisation des chaînes logistiques dans leur intégralité de l'amont à l'aval pour mieux cibler l'action sera essentiel pour accompagner les acteurs de la logistique.

## **5 La gouvernance du plan des mobilités en Île-de-France soutiendra la dynamique collective d'action**

Le plan des mobilités en Île-de-France diffère des plans de mobilité établis en dehors de l'Île-de-France.

- Son champ d'application porte sur une région associant territoires urbanisés et ruraux et non sur une agglomération.
- Les enjeux en matière de mobilité de l'Île-de-France, métropole de plus de 12 millions d'habitants au rayonnement international, sont encore plus prégnants qu'ailleurs.
- Enfin, et peut-être surtout, le plan des mobilités en Île-de-France, élaboré par Île-de-France Mobilités, est approuvé par la Région Île-de-France mais sa mise en œuvre repose sur l'ensemble des acteurs de la mobilité, notamment les collectivités locales (départements, EPCI, communes), les opérateurs de transports, les gestionnaires d'infrastructures, et les employeurs.

Le plan des mobilités en Île-de-France a ainsi pour rôle de fixer le cadre des politiques de mobilité en Île-de-France en termes d'objectifs à atteindre et d'encourager la cohérence entre les actions menées par les différents acteurs.

### **5.1 Le plan des mobilités en Île-de-France au cœur des planifications en matière d'aménagement, d'environnement et de mobilité**

Le cadre réglementaire vise à assurer cette cohérence. Le plan des mobilités en Île-de-France doit être compatible avec le SDRIF-E ; par ailleurs, les SCoT et les plans locaux d'urbanisme (en l'absence de SCoT) doivent être compatibles avec le plan des mobilités en Île-de-France. De même les décisions relevant du pouvoir de police des maires en matière de déplacements doivent être compatibles avec le plan des mobilités en Île-de-France.

### **5.2 Le rôle clé des Plans locaux de mobilité**

**Par ailleurs, le code des transports prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional soit décliné dans des Plans locaux de mobilité (PLM) établis par les EPCI.** L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour tous les EPCI hors communautés de communes.

**A cet égard, l'association étroite des EPCI à l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France sera essentielle,** leur nombre et le fait qu'ils couvrent tout le territoire francilien la facilitera. Au-delà de la définition des actions à mettre en œuvre, **il s'agira d'identifier comment tirer parti au mieux de l'obligation d'établir des PLM pour en faire des plans plus concrets et plus engageants.** La définition d'un contenu type ainsi que la possibilité de

mettre en place un mode de contractualisation pour certaines actions clés (acteurs régionaux, départementaux, EPCI, communes) qui engagerait les différents acteurs concernés seront envisagées. L'importance de la priorisation des plans d'action des PLM est également un enjeu au regard des contraintes financières.

### **5.3 Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu**

Contrairement aux planifications concernant l'aménagement (qui ont par exemple pour rôle de sauvegarder des espaces naturels sur le temps long), hormis pour les actions portant sur la création d'infrastructures, il n'est pas possible de planifier l'ensemble des actions concernant la mobilité à un horizon de dix ans. L'évolution des solutions de mobilité et des attentes est bien trop rapide.

Pour autant, il est essentiel de veiller à la cohérence des politiques de mobilité, les actions menées sur un territoire pouvant entraîner des répercussions dans l'ensemble de la région.

Il est également nécessaire de pouvoir apprécier année après année l'avancement des actions dans le cadre d'une évaluation en continu de leur mise en œuvre mais également de leurs impacts. Il faut pouvoir prendre acte de la mise au point de nouvelles actions au fil du temps.

Ainsi, la gouvernance qui sera mise en place pour le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du plan des mobilités en Île-de-France aura pour objectif d'en faire une démarche en continu tout autant qu'une planification stratégique.

### **5.4 Des outils d'animation à pérenniser**

Le dispositif d'animation mis en œuvre par Île-de-France Mobilités pour faciliter la mise en œuvre des actions du PDUIF, Assises annuelles de la mobilité, Trophées de la mobilité, site internet a été apprécié par les acteurs de la mobilité en Île-de-France.

Ce dispositif sera reconduit selon des modalités qui pourront être renouvelées en fonction des attentes et des besoins des partenaires de la mobilité en Île-de-France.



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-072**

# **AVENANTS AUX CT3 POUR LE RENFORT DE LIGNES DE BUS ET LE RACHAT DE MATÉRIEL ROULANT**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le rapport n° 20220525-072 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve les avenants suivants aux contrats de type 3 joints à la présente délibération :

<i>Réseaux</i>	<i>Transporteurs</i>	<i>Avenants</i>
<i>006 – Goëlys</i>	<i>CIF</i>	<i>Avenant n°9 au CT3</i>
<i>009 – Grand 'R'</i>	<i>CIF</i>	<i>Avenant n°7 au CT3</i>
<i>010 – Mitry</i>	<i>CIF</i>	<i>Avenant n° 6 au CT3</i>
<i>016 – Haut Val d'Oise</i>	<i>CIF</i>	<i>Avenant n° 5 au CT3</i>
<i>019 – Entre Seine et Forêts</i>	<i>Transdev Montesson Les Rabaux</i>	<i>Avenant n°8 au CT3</i>
<i>023 – Plaine de Versailles</i>	<i>Cars Hourtoule Entreprise Stavo</i>	<i>Avenant n°10 au CT3</i>

<i>073 – Express 47-50</i>	<i>Procars</i>	<i>Avenant n°6 au CT3</i>
<i>091 – Scolaire Est Yvelines</i>	<i>Transdev Nanterre Transdev Montesson La Boucle</i>	<i>Avenant n°7 au CT3</i>
<i>099 – Val d’Orge</i>	<i>Transdev CEA Transdev Brétigny sur Orge</i>	<i>Avenant n°6 au CT3</i>

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer lesdits avenants avec les entreprises privées titulaires d’un contrat de type 3 ;

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-073**

### **APPROBATION DE CONVENTION PARTENARIALE ET D'AVENANTS À CONVENTIONS PARTENARIALES**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** le rapport n° 20220525-073 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention partenariale et les trois avenants suivants, tels que détaillés ci-après :

<i>Nom des Collectivités</i>	<i>Convention partenariale ou Avenant à une CP</i>
<i>Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine</i>	<i>Convention initiale</i>
<i>Agglomérations de Paris Vallée de la Marne et Roissy Pays de France CC Plaine et Mont de France (CCPMF)</i>	<i>Avenant n°3 à la CP</i>
<i>Communauté d'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY)</i>	<i>Avenant n°3 à la CP</i>
<i>Conseil Départemental de Seine-et-Marne</i>	<i>Avenant n° 3 à la CP</i>

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer lesdits avenants et convention passés avec

les collectivités locales partenaires.

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

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



Valérie PEGRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-074**

# **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU MATÉRIEL ROULANT ROUTIER AVENANT N°9 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3 RÉSEAU SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES (003-049-230)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/089 du 26 janvier 2017 approuvant le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et les entreprises SQYBUS ;
- VU** les délibérations n°2017/665 du 3 octobre 2017, n°2018/023 du 14 février 2018, n°2018/355 du 11 juillet 2018, n°2019/378 du 9 octobre 2019, n°2020/246 du 10 juin 2020 et n°2020/472 du 8 octobre 2020 approuvant les avenants n°2 à 7 au contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et l'entreprise SQYBUS ;
- VU** la délibération n°20211011-245 du 11 octobre 2021 approuvant le prolongement du contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et l'entreprise SQYBUS ;
- VU** le rapport n° 20220525-074 à 20220525-077 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avenant n°9 pour le réseau Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer ledit avenant n°9 ainsi que ses annexes avec l'entreprise SQYBUS.

**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 de la mise à jour du plan régional des transports.

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-075**

# **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU MATÉRIEL ROULANT ROUTIER AVENANT N°8 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3 RÉSEAU 003 STIVO**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/281 du 30 mai 2017 approuvant le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et l'entreprise STIVO ;
- VU** les délibérations n°2017/679 du 3 octobre 2017, n°2018/015 du 14 février 2018, n°2018/602 du 12 décembre 2018 et n°2019/540 du 12 décembre 2019 approuvant les avenants 2, 3, 4 et 5 au contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et l'entreprise STIVO ;
- VU** la délibération n°20211011-245 du 11 octobre 2021 approuvant le prolongement du contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et l'entreprise STIVO ;
- VU** le rapport n° 20220525-074 à 20220525-077 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avenant n°8 pour le réseau STIVO ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec l'entreprise STIVO.

**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 de la mise à jour du plan régional des transports.

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-076**

# **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU MATÉRIEL ROULANT ROUTIER NOUVELLES CONVENTIONS D'ACHAT CATP AUTOBUS ET AUTOCARS GNV**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics ;
- 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, 524, 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°2017/349 relative à la convention de partenariat avec la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) dans l'univers « matériels roulants bus » portant adhésion du Syndicat des Transports d'Île-de-France ;
- VU** la convention de partenariat avec la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) dans l'univers « matériels roulants bus » portant adhésion du Syndicat des Transports d'Île-de-France, en date du 24 janvier 2017 ;
- VU** la délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/664 du 9 décembre 2020 prolongeant l'adhésion à la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) ;
- VU** le rapport n° 20220525-074 à 20220525-077 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'acquisition d'un maximum de 50 bus GNV, 145 cars GNV et 700 midibus GNV par l'intermédiaire de la CATP ;

**ARTICLE 2** : mandate le directeur général pour signer une convention d'achat n°4 entre la CATP et Île-de-France Mobilités portant sur un maximum de 50 bus GNV et 145 autocars GNV à livrer en 2023 et 2024, pour un montant prévisionnel de 55 246 325 € HT ;

**ARTICLE 3** : mandate le directeur général pour signer une convention d'achat n°5 entre la CATP et Île-de-France Mobilités portant sur un maximum de 700 midibus GNV à livrer entre 2024 et 2027, pour un montant prévisionnel de 224 000 000 € HT.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-077**

# **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU MATÉRIEL ROULANT ROUTIER AVENANT N°9 AU CONTRAT D'EXPLOITATION DE TYPE 3 RÉSEAU EST SEINE-ET-MARNE ET MONTOIS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Règlement Européen n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;
- VU** la délibération n°2017/251 du 30 mai 2017 approuvant le contrat d'exploitation entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France et l'entreprise Procars ;
- VU** les délibérations n°2017/840 du 13 décembre 2017, n°2018/592 du 12 décembre 2018, n°2019/115 du 17 avril 2019, n°2020/660 du 9 décembre 2020 et n°2021/20210414-164 du 14 avril 2021, approuvant respectivement les avenants n°2, n°3, n°4, n°6 et n°7 au contrat d'exploitation pour le réseau Est- Seine-et-Marne et Montois ;
- VU** les délibérations n°2020/645 du 9 décembre 2020 et n°20211011-245 du 11 octobre 2021 approuvant le prolongement du contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et l'entreprise Procars ;
- VU** le rapport n° 20220525-074 à 20220525-077 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°9 pour le réseau Est-Seine-et-Marne et Montois ainsi que l'ensemble de ses annexes ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer ledit avenant et ses annexes avec l'entreprise ProCars.

**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 de la mise à jour du plan régional des transports.

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-078**

# **TRANSPORTS SCOLAIRES ET ADAPTÉS AVENANT N°1 À LA CONVENTION DE DÉLÉGATION DE COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS SCOLAIRES AU DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n°83-634 modifiée du 13 juillet 1983, la loi 84-53 modifiée du 26 janvier 1983, la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 et notamment son article 61-1-II, la loi n°2004-809 modifiée du 13 août 2004, le décret n°2008-580 et notamment son article 2-II, la loi n°2019-828 du 6 août 2019 ;
- VU** la délibération du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2019/479 approuvant la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de Seine-et-Marne ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20211209-314 approuvant la délégation de service public relative à l'exploitation des lignes de bus desservant les territoires de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux et la communauté de communes du Pays de l'Ourcq ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20220217-027 approuvant la délégation de service public relative à l'exploitation des lignes de bus desservant la communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie et la communauté de communes des deux Morin ;
- VU** le rapport n° 20220525-078 à 20220525-079 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de Seine-et-Marne ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétence en matière de transports scolaires au département de Seine-et-Marne approuvé à l'article 1.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-079**

# **TRANSPORTS SCOLAIRES ET ADAPTÉS 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 2019/128 du 17 avril 2019 approuvant le règlement régional relatif au transport scolaires des élèves et étudiants handicapés franciliens ;
- VU** le rapport n° 20220525-078 à 20220525-079 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

**CONSIDÉRANT** la nécessité d'actualiser le règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap ;

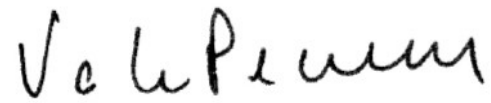
Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve le règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap, annexé à la présente délibération.

**ARTICLE 2 :** Le règlement régional relatif au transport scolaire des élèves, étudiants et apprentis franciliens en situation de handicap, visé à l'article 1<sup>er</sup> de la présente délibération, entre en vigueur à compter de la rentrée scolaire 2022-2023.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-080**

# **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL DÉLÉGATION DE COMPÉTENCE À LA VILLE DE CLICHY EN MATIÈRE DE SERVICE RÉGULIER LOCAL**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 relatif aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1er juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération n°2022/S01/32 du conseil municipal de la Ville de Clichy ;
- VU** le rapport n° 20220525-080 à 20220525-081 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

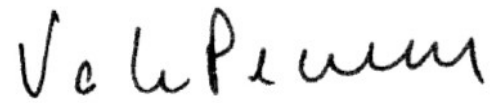
Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de délégation de compétence en matière de desserte locale de type service régulier local conclue entre Île-de-France Mobilités et la Ville de Clichy pour les lignes TUC Est et TUC Ouest jusqu'au 31 décembre 2027 ;

**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, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service des services délégués.

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-081**

# **DÉLÉGATIONS DE COMPÉTENCES POUR L'ORGANISATION DE DESSERTES DE NIVEAU LOCAL DÉLÉGATION DE COMPÉTENCE À LA VILLE DE PANTIN EN MATIÈRE DE SERVICE RÉGULIER LOCAL**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2007/0048 du 14 février 2007 relatif aux dessertes de niveau local ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0497 du 1er juin 2011 relative à l'actualisation du financement des dessertes de niveau local ;
- VU** le rapport n° 20220525-080 à 20220525-081 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de délégation de compétence en matière de desserte locale de type service régulier local conclue entre Île-de-France Mobilités et la Ville de Pantin pour la ligne 330 jusqu'au 31 décembre 2028 ;

**ARTICLE 2 :** décide que la tarification applicable à la ligne 330 est la tarification francilienne ;

**ARTICLE 3 :** participe au financement de la desserte de niveau local « ligne 330 » à hauteur de 234 508 € (valeur 2022) en année pleine ;

**ARTICLE 4 :** décide que la participation approuvée à l'article 3 est revalorisée chaque année conformément à la formule de révision fixée par la convention de délégation de compétence approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération ;

**ARTICLE 5 :** autorise le directeur général à signer ladite convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

**ARTICLE 6** : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités, et de la mise à jour du plan de transport, à compter de la date de mise en service du service délégué.

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-082**

# **PLAN D' ACTIONS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR INTÉRIEUR EN ENCEINTES FERROVIAIRES SOUTERRAINES**

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 Conseil d'Ile-de-France Mobilités n° 2020/643 en date du 9 décembre 2020 portant approbation du protocole de gouvernance des investissements liant Ile-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions ainsi que le protocole de gouvernance des investissements en gares liant Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions ;
- VU** le protocole de gouvernance des investissements en gares signé entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions le 14 décembre 2020 ;
- VU** la signature du contrat IDFM-RATP le 16 juin 2021
- VU** l'avis de la commission Qualité de Service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers, le 17 mai 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220525-082 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 17 mai 2022 ;

**CONSIDÉRANT** les enjeux en matière de qualité de l'air intérieur au sein des enceintes ferroviaires souterraines ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le plan d'actions pour la qualité de l'air intérieur au sein des enceintes ferroviaires souterraines ;

**ARTICLE 2** : autorise le Directeur général à négocier avec Airparif les modalités d'un partenariat incluant notamment du conseil et des expertises sur site ;

**ARTICLE 3** : Île-de-France Mobilités s'engage à organiser devant les administrateurs, en CQSAAU de juillet 2022, une présentation du rapport de diagnostic produit par AirParif sur le système de mesure et d'information relatif à la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires ;

**ARTICLE 4 :** Île-de-France Mobilités exige de la RATP et de la SNCF la communication de l'ensemble des données existantes sur la pollution de l'air intérieur dans les réseaux souterrains, ainsi que tous les rapports d'analyse avant/après consolidés sur la mise en place d'actions impactant la qualité de l'air ;

**ARTICLE 5 :** Île-de-France Mobilités exige de la RATP et de la SNCF une contribution active des deux opérateurs au travail de production de la cartographie unifiée des gares et stations selon le niveau de pollution qui sera rendu public en 2023 ;

**ARTICLE 6 :** Île-de-France Mobilités demande à la RATP et à la SNCF de mettre en Open Data toutes les mesures permanentes réalisées sur le réseau et à terme ;

**ARTICLE 7 :** Île-de-France Mobilités s'engage à organiser, en présence des opérateurs SNCF et RATP et devant les administrateurs en CQSAAU au plus tard en 2023, le retour d'expérience qui aura été établi concernant les deux expérimentations de système de freinage qui sont en cours et inclus dans le plan d'actions ;

**ARTICLE 8 :** Île-de-France Mobilités demande aux opérateurs de renforcer, entre eux et avec Île-de-France Mobilités et AirParif, le partage des connaissances et des avancées scientifiques sur les sources d'émissions, sur les facteurs d'influence, sur la caractérisation physico-chimique des particules ainsi que sur l'efficacité, la faisabilité et les coûts de toutes les solutions de réduction des émissions à la source ou de traitement de l'air qui seront testées ou déployées à plus grande échelle.

**ARTICLE 9 :** 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

		Calendrier
<b>1. Poursuivre l'acquisition de connaissances, renforcer l'information du public et améliorer les dispositifs de mesures des particules</b>		
	Renforcement des mesures des PM10 & PM2,5 et transparence des données vis-à-vis du public	
1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; établir une cartographie unifiée des gares du réseau de transport selon le niveau d'empoussièrément et mise à jour par des mesures portatives selon le protocole INERIS</li> <li>&gt; réaliser des mesures chaque année sur une station représentative de chaque typologie de gare</li> <li>&gt; informer les usagers : site IDFM, en station, publication des rapports d'analyse avant/après la mise en place de mesures impactant la qualité de l'air ainsi que des mesures dans les rames</li> </ul>	Action permanente Cartographie : 2023
1.2	Développement de capteurs pour la surveillance des particules ultrafines (PUF)	2022-2024
1.3	Identification des sources d'émissions, études des facteurs d'influence & de caractérisation physico-chimiques des particules	2022-2024
1.4	Prendre appui sur l'expertise d'Airparif pour partager l'état des connaissances en matière de Qualité de l'air intérieur et analyser les actions et expérimentations en cours <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Convention de partenariat IDFM - Airparif dont : études ponctuelles, analyses interfaces air intérieur/air extérieur, etc.</li> </ul>	Dès T3 2022 - convention pluriannuelle
<b>2. Faire évoluer le matériel roulant en diminuant les sources d'émissions</b>		
2.1	Renouvellement du matériel roulant <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; déploiement de la part du freinage électro-magnétique</li> </ul>	Horizon 2034
2.2	Expérimentations et développements sur les systèmes de freinage <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; RATP : expérimentation Wabetec</li> <li>&gt; SNCF : expérimentation Tallano</li> </ul>	2021-2022
<b>3. Mettre en œuvre des dispositifs de ventilation et d'amélioration de la qualité de l'air au sein des espaces voyageurs en gares &amp; stations</b>		
3.1	Renouvellement, amélioration et augmentation des capacités de ventilation de désenfumage et bi-mode <ul style="list-style-type: none"> <li>A/ &gt; RATP : étude de maximisation aéraluque sur la ligne 5 secteur Stalingrad/Jaurès</li> <li>B/ &gt; RATP : étude dispositif clipsable bio-inspiré</li> <li>C/ &gt; RATP : étude remise en service ventilateurs confort RER A (Gare de Lyon puis autres gares)</li> <li>D/ &gt; SNCF : ajouts ventilateurs Sevrans-Beaudottes (RER B) &amp; Cergy-Préfecture (RER A)</li> <li>E/ &gt; SNCF : traitement architectural par ouverture de baies vitrées à St Michel Notre-Dame (RER C)</li> </ul>	Renouvellement pluriannuel - horizon 2030 A/ Mise en service 2024 B/ Livrable étude juin 2022 C/ 2022 D/ AVP fin 2022 E/ Fin des travaux - T3 2023
3.2	Analyses et solutions de traitement de l'air intérieur rejeté en extérieur en lien avec AirParif et la Région	2023-2024
3.3	Traitement de l'air en gare ou station : lancement d'une phase-pilote sur quatre sites pour traiter l'intégralité de l'espace voyageur (quais) en expérimentant différentes technologies <ul style="list-style-type: none"> <li>A/ &gt; RATP : expérimentation système piégeage des particules en sous-quai sur le RER A (Gare de Lyon)</li> <li>B/ &gt; SNCF : phase-pilote 3 solutions de traitement sur l'ensemble des quais de 3 sites RER C : Avenue Foch, Pte de Clichy, Neuilly Pte Maillot</li> </ul>	A/ Rapport attendu au T3 2022 B/ Etudes & instrumentation -> 2022 Expérimentation jusqu'à fin 2023 Bilan T1/T2 2024
3.4	Expérimentation d'un produit fixateur de particules <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; RATP : expérimentation prévue sur une station de métro et sur un chantier de renouvellement voie-ballast</li> </ul>	T3/T4 2022



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-083**

# **PROJET DE CRÉATION D'UNE FILIALE BILLETTIQUE - PRINCIPES DE GOUVERNANCE ET STATUTS DE LA FILIALE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12 et R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code du travail, et notamment ses articles L. 1224-1 et suivants ;
- VU** la délibération n° 2013/008 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France en date du 13 février 2013 relative à la modernisation de l'infrastructure billettique en Île-de-France par la mise en place des unités transport ;
- VU** la délibération n° 2020/032 du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du 5 février 2020 relative à la création d'un projet préparatoire à la reprise des opérations billettiques par Île-de-France Mobilités ;
- VU** la délibération n°2020/686 du Conseil d'Île-de-France Mobilités en date du 9 décembre 2020 relative à la poursuite du projet préparatoire de reprise des opérations billettiques par Île-de-France Mobilités ;
- VU** le rapport n° 20220525-083 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 17 mai 2022 ;

**CONSIDERANT** le programme de modernisation de la billettique initié et mené par Île-de-France Mobilités depuis 2013 ;

**CONSIDERANT** la nécessité pour Île-de-France Mobilités de maîtriser l'ensemble du système billettique francilien dans la perspective de l'ouverture de l'ensemble des réseaux de transports publics à la concurrence ;

**CONSIDERANT** les études de faisabilité de la création d'une filiale billettique et l'état des lieux du groupement d'intérêt économique « Comutitres » (ci-après désigné le « GIE ») menés au cours des années 2020-2021 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : Adopte les statuts de la Filiale annexés au présent projet de délibération ;

**ARTICLE 2** : Désigne le directeur général d'Île-de-France Mobilités comme représentant de l'Associé Unique ;

**ARTICLE 3** : Autorise le directeur général d'Île-de-France Mobilités à compléter les statuts de la Filiale pour préciser le siège social, la dénomination sociale, le montant des apports et le capital social dans la limite du seuil de cinquante millions d'euros ;

**ARTICLE 4** : Affirme l'objectif d'un démarrage opérationnel de la Filiale au 1<sup>er</sup> janvier 2023 et autorise à ce titre le directeur général d'Île-de-France Mobilités à effectuer les démarches de publicité et d'enregistrement de la Filiale au registre du commerce et des sociétés ;

**ARTICLE 5** : Autorise le directeur général d'Île-de-France Mobilités à :

- La nomination, la révocation et la rémunération du président ;
- Nommer et révoquer les membres du Conseil d'administration.
- Approuver les comptes annuels et l'affectation des résultats.
- Procéder au transfert de siège social dans le périmètre de la région Île de France,
- Adopter un règlement de gouvernance apportant toutes précisions pratiques non prévues par les dispositions des présents statuts et visant à en faciliter la mise en œuvre.
- Adopter une note d'orientations stratégiques visant à informer le président de la Filiale et le Conseil d'administration de la Filiale de ses souhaits concernant la conduite stratégique de la Société.
- Désigner les commissaires aux comptes les commissaires aux apports ;

**ARTICLE 6** : Le rapport d'activité annuel de la filiale billettique fera l'objet d'une présentation en Conseil d'Administration à chaque début d'année :

- Concernant l'année écoulée : présentation des résultats financiers, des réalisations notables, des indicateurs d'activité et des indicateurs qualité,
- Concernant l'année à venir : présentation du budget, des orientations stratégiques et des réalisations notables à venir ;

**ARTICLE 7** : Mandate le directeur général pour engager des discussions avec l'ensemble des régions frontalières afin de traiter les difficultés rencontrées par les voyageurs effectuant des trajets interrégionaux.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-084**

### **AVENANT N°4 DSP 22 - SEINE GRAND ORLY**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU** le contrat d'exploitation du T9 et du réseau Bord de l'eau, entre Île-de-France Mobilités et Keolis signé le 14 juillet 2019 ;
- VU** le rapport n° 20220525-084 ;
- VU** l'avis favorable de la commission de la qualité de service, de l'air, de l'accessibilité et des relations avec les usagers du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avenant n°4 à la Délégation de service public conclue entre Île-de-France Mobilités et Keolis pour l'exploitation du T9 et du réseau Bord de l'eau ;

**ARTICLE 2 :** autorise le directeur général à signer l'avenant approuvé à l'article 1 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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-085**

# **DOUBLEMENT DE L'OFFRE VÉLO CARGO : AVENANT N°4 À LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA MISE À DISPOSITION, L'ENTRETIEN-MAINTENANCE ET L'EXPLOITATION D'UN SERVICE PUBLIC DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN LOCATION LONGUE DURÉE (VAELD) DANS LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**

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** l'arrêté du 27 décembre 2005 relatif aux règles budgétaires et comptables applicables au Île-de-France Mobilités (INTB0500872A) ;
- VU** la délibération n°2017/613 du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France approuvant le règlement budgétaire et financier du Syndicat des transports d'Île-de-France ;
- VU** la délibération n°2017/433 approuvant le cadre budgétaire et comptable M57 ;
- VU** la délibération n°2018/513 notifiant le contrat Véligo Location ;
- VU** le rapport n° 20220525-085 ;
- 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 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avenant n°4 au contrat de délégation de service public pour la mise à disposition, l'entretien-maintenance et l'exploitation d'un service public de vélos à assistance électrique en location longue durée (VAELD) dans la région Île-de-France concernant le doublement de la flotte de vélos-cargos et l'évolution de l'Annexe 5 financière correspondante ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-086**

# 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, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à R.3111-36 ;
- VU** le règlement budgétaire et financier d'Île-de-France Mobilités, approuvé par délibération n° 20211011-231 du 11 octobre 2021 ;
- VU** la convention B2054 « réaménagement d'une gare routière à Torcy » passée entre Île-de-France Mobilités et la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne le 22/08/2014 ;
- VU** la convention J2140 « Renouvellement de la sonorisation et de la télé-sonorisation dans les gares d'Île-de-France » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions le 12/05/2021 ;
- VU** la convention J2127 « Partage du calculateur d'itinéraires nouvelle génération avec Le Syndicat des transports d'Île-de-France » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Voyageurs le 13/03/2019 ;
- VU** la convention J3130 « Déploiement d'équipements SIV et SAEIV » passée entre Île-de-France Mobilités et TRANSDEV SETRA Réseau Arlequin le 14/08/2014 ;
- VU** la convention J3168 « Déploiement d'équipements SIV et SAEIV » passée entre Île-de-France Mobilités et TRANSDEV SETRA Réseau Mobilien le 11/08/2015 ;
- VU** la convention de financement et d'exploitation « parc de stationnement régional à la gare SNCF de Fontainebleau-Avon » du 20/06/1991 ;
- VU** le rapport n° 20220525-086 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

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

- Convention B2054 « réaménagement d'une gare routière à Torcy » passée entre Île-de-France Mobilités et la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne le 22/08/2014 : prorogation du délai de réalisation des travaux et de solde au 31/12/2022.
- Convention J2140 « Renouvellement de la sonorisation et de la télé-sonorisation dans les gares d'Île-de-France » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions

le 12/05/2021 : élargissement du périmètre fonctionnel autorisant le traitement de 6 gares supplémentaires en Île-de-France, sans impact budgétaire.

- Convention J2127 « Partage du calculateur d'itinéraires nouvelle génération avec Le Syndicat des transports d'Île-de-France » passée entre Île-de-France Mobilités et SNCF Voyageurs le 13/03/2019 : modification du périmètre fonctionnel sur demande d'Île-de-France Mobilités permettant de répondre aux différentes obsolescences techniques et aux irritants voyageurs, sans impact budgétaire.
- Convention J3130 « Déploiement d'équipements SIV et SAEIV » passée entre Île-de-France Mobilités et TRANSDEV SETRA Réseau Arlequin le 14/08/2014 : Demande de prorogation du délai de réalisation des travaux et de la demande de solde au 15/04/2022. Les travaux de déploiement des bornes d'information voyageurs ont été retardés suite aux retards de livraison d'équipements.
- Convention J3168 « Déploiement d'équipements SIV et SAEIV » passée entre Île-de-France Mobilités et TRANSDEV SETRA Réseau Mobilien 23 le 11/08/2015 : Demande de prorogation du délai de réalisation des travaux et de la demande de solde au 17/03/2022. Les travaux de déploiement des bornes d'information voyageurs ont été retardés suite à des retards dans la signature de la convention d'utilisation des sites propres exploités par RATP.

**ARTICLE 2 :** prononce la remise gracieuse de la redevance exceptionnelle du parc de stationnement régional de la gare Fontainebleau-Avon au titre des années 2016-2017-2018 et pour la durée de la convention de financement et d'exploitation conclue avec la Communauté d'agglomération du Pays de Fontainebleau en 1991.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-087**

# **CONVENTION DE FINANCEMENT POUR L'ACQUISITION DE 9 RAMES REGIO2N EN TRANCHE IDF N°5 POUR LES LIGNES R ET D**

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°2009-0576 du 8 juillet 2009 approuvant le schéma directeur du matériel roulant ferroviaire ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2011-778 du 5 octobre 2011 relative au schéma directeur du matériel roulant et à l'acquisition d'un nouveau matériel RER ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France n°2016-253 du 13 juillet 2016 relative au renouvellement des matériels ferroviaires ;
- VU** le rapport n° 20220525-087 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la « *convention de financement entre Île-de-France Mobilités et SNCF Voyageurs pour l'acquisition de 9 rames REGIO2N en tranche optionnelle IDF n°5 pour les lignes R et D du réseau Transilien et modification de rames REGIO2N permettant la couplabilité entre rames ERTMS et non-ERTMS* ». Cette convention fixe le montant plafonné de la subvention accordée par Île-de-France mobilités à SNCF Mobilités à 171,03 M€ courants HT, soit 100% du montant de l'investissement ;

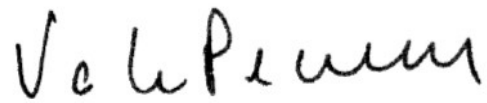
**ARTICLE 2 :** demande à SNCF Réseau, de s'engager à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires permettant d'assurer la mise à disposition d'infrastructures adaptées pour la reprise de desserte Bourgogne Franche Comté pour le SA 2026 et sans péjorer les performances d'exploitation ;

**ARTICLE 3 :** autorise le directeur général à signer la convention.

**ARTICLE 4 :** Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-088**

# **CESSION DE 11 RAMES AGC SURNUMÉRAIRES D'ÎLE-DE-FRANCE AUX RÉGIONS BRETAGNE, HAUTS-DE-FRANCE, AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, SUD-PACA, CENTRE-VAL-DE-LOIRE ET NORMANDIE**

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 2006/0424 relative notamment à l'acquisition des rames AGC Île-de-France du 10 mai 2006 ;
- VU** la délibération du Conseil 2009/0573 relative l'avenant 1 à la convention ayant permis notamment l'acquisition des rames AGC Île-de-France du 08 juillet 2009 ;
- VU** le rapport n° 20220525-088 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve les 6 conventions de cession de rames AGC Île-de-France pour une recette globale maximale évaluée à 8 983 125€ :

- « Convention relative au transfert et au portage de la Valeur Nette Comptable de 2 rames BGC assurant des dessertes ferroviaires régionales de la Direction Transilien à la Direction Régionale TER Bretagne » ;
- « Convention relative au transfert et au portage de la Valeur Nette Comptable de 2 rames BGC assurant des dessertes ferroviaires régionales de la Direction Transilien à la Direction Régionale TER Hauts-de-France » ;
- « Convention relative au transfert et au portage de la Valeur Nette Comptable de 2 rames BGC assurant des dessertes ferroviaires régionales de la Direction Transilien à la Direction Régionale TER Provence-Alpes-Côte d'Azur » ;
- « Convention relative au transfert et au portage de la Valeur Nette Comptable d'une rame BGC de la Direction Transilien à la Direction Régionale Auvergne-Rhône-Alpes » ;
- « Convention relative au transfert de 3 rames BGC assurant des dessertes

- ferroviaires régionales de la Direction Transilien à la Direction Régionale TER Centre-Val-de-Loire » ;
- « Convention relative au transfert d'une rame BGC assurant des dessertes ferroviaires régionales de la Direction Transilien à la Direction Régionale TER Normandie » ;

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à signer la convention ;

**ARTICLE 3** : mandate le Directeur Général d'Île-de-France Mobilités afin de signer la convention relative au transfert de 1 rame BGC à la région Normandie, sous réserve que la région Normandie maintienne l'ensemble des arrêts dans les gares franciliennes des TER circulants entre Paris et la Normandie ;

**ARTICLE 4** : délègue au directeur général d'Île-de-France Mobilités la compétence pour approuver et signer tout avenant à la convention approuvée à l'article 1 de la présente délibération dans les limites de l'évaluation financière de la Subvention Nette Comptable prévu à l'article 1 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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-090**

# **DÉPLOIEMENT DE NEXTEO ET DE ATS+ SUR LES LIGNES B ET D DU RER CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE À LA POURSUITE DES ÉTUDES ET TRAVAUX DANS LE CADRE DU DÉPLOIEMENT DU SYSTÈME ATS+ SUR LES LIGNES B ET D DU RER**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** le Schéma directeur de la ligne B du Réseau Express Régional (RER) d'Île-de-France approuvé par la délibération du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France (désormais « Île-de-France Mobilités ») n°2013/172 du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2019/224 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 2 juillet 2019 approuvant le dossier d'avant-projet (AVP) du système NEXTEO pour les lignes B et D du RER et, notamment, le calendrier de mise en service du système ;
- VU** le dossier d'Avant-Projet ATS+ pour les lignes B et D du RER, présenté par SNCF Réseau, pour un coût objectif de 86,2 M€ aux conditions économiques 2020, approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités en date du 9 décembre 2021 ;
- VU** la convention de financement relative aux études et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER, approuvée par le Conseil d'Île de-France Mobilités du 9 décembre 2021 ;
- VU** le rapport n° 20220525-090 à 20220525-089 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du déploiement du système ATS+ sur les lignes B et D du RER ;

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

**ARTICLE 3** : rappelle à SNCF Réseau la demande de présentation au Conseil d'un avant-projet ATS+ modificatif pour les lignes B et D du RER permettant de présenter les impacts du projet CDG Express sur les calendriers et les coûts de l'ATS+ pour les lignes B et D ;

**ARTICLE 4** : autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-089**

# **DÉPLOIEMENT DE NEXTEO ET DE ATS+ SUR LES LIGNES B ET D DU RER CONVENTION DE FINANCEMENT N°3 RELATIVE À LA POURSUITE DES ÉTUDES PROJETS ET TRAVAUX DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT ET DU DÉPLOIEMENT DE NEXTEO SUR LE RER B ET LE RER D**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** le Schéma directeur du RER B approuvé par délibération n°2013/172 du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (désormais « Île-de-France Mobilités ») du 10 juillet 2013 ;
- VU** la délibération n°2017/631 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 3 octobre 2017 approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement et le déploiement de NEXTEO sur le RER B et le RER D ;
- VU** la délibération n°2019/224 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 2 Juillet 2019 approuvant le dossier d'Avant-Projet NEXTEO pour les lignes B et D du RER, présenté par la co-maîtrise d'ouvrage RATP, SNCF Réseau et SNCF Mobilités ;
- VU** la délibération n°2019/499 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2019 approuvant les avenants n°1 et 2 à la convention de financement des études d'avant-projet pour le développement de NEXTEO sur le RER B et le RER D ;
- VU** la délibération n°2020/701 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2020 approuvant le Protocole-cadre relatif au financement du projet de déploiement de NEXTEO sur les lignes B & D et la Convention de financement n°1 relative au financement des études PRO et premiers travaux de prédisposition des postes de signalisation SNCF et RATP, entre Île-de-France Mobilités, l'Etat, la Région Île-de-France, la RATP, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs ;

- VU** la délibération n°20210414-132 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021 attribuant à SNCF Voyageurs une subvention, d'un montant maximal de 4,750 M€ courants HT, pour le financement des adaptations du bi-standard et fournitures des simulateurs associés pour la part « bord » du système d'exploitation et de signalisation NExTEO sur B et D de SNCF Voyageurs et approuve la convention de financement correspondante avec SNCF Voyageurs, intitulée « Convention relative au déploiement de NExTEO sur les lignes B et D N°1 (Adaptation du Bi-Standard ERTMS-KVB) – Part SNCF Voyageurs » ;
- VU** la délibération n°20210414-133 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021 attribuant à la RATP une subvention, d'un montant maximal de 2,5 M€ courants HT, pour le financement d'une pré-étude auprès des industriels et ses premiers frais de MOA et MOE associés et approuve la convention de financement correspondante avec la RATP, intitulée « Convention NExTEO BD Bord – Part RATP (Pré-étude) » ;
- VU** la délibération n°20211209-352 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2021 approuvant la convention de financement NExTEO B et D 20FER067 – Convention de financement n°1 relative au financement des études PRO et premiers travaux de prédisposition des postes de signalisation SNCF et RATP, tenant compte des modifications apportées en termes de clé de financement ;
- VU** le rapport n° 20220525-090 à 20220525-089 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement n°3 (22FER003) relative à la poursuite des études Projet et travaux dans le cadre du développement et du déploiement de NExTEO sur le RER B et le RER D ;

**ARTICLE 2 :** rappelle à SNCF Réseau ses obligations en matière de signature du protocole-cadre du financement du projet, au titre duquel la convention mentionnée supra est établie ;

**ARTICLE 3 :** demande à SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et RATP, maîtres d'ouvrage du projet NExTEO B & D du RER, d'entreprendre les travaux correspondants afin d'assurer leur mise en service dans des délais compatibles avec la livraison des matériels roulants ;

**ARTICLE 4 :** demande à SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et à la RATP de proposer au Conseil d'Île-de-France Mobilités un avant-projet modificatif du projet NExTEO pour les lignes B et D du RER afin d'en actualiser le calendrier et les éléments de coûts et demande à SNCF Réseau, après attribution du marché NExTEO B/D, de présenter tous les ans au conseil d'Île-de-France Mobilités l'état d'avancement des projets NExTEO B et D / ATS+ B et D sur l'ensemble de leurs composantes de coût et de planning ;

**ARTICLE 5 :** autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-091**

### **EOLE : APPROBATION DE LA CONVENTION DE SOLDE DU PROTOCOLE RELAIS, DU PROTOCOLE DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE ET DE LA CONVENTION DU PROTOCOLE DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE**

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 ;
- VU** la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et notamment son article 14 qui fait figurer « *le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes* » au nombre des actions prioritaires ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la Convention Spécifique Transports, signée le 19 septembre 2011 et notamment son article 4.1.3 qui prévoit de financer les études d'AVP dès la DUP prévue pour 2012 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2009/1020 du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ;
- VU** la saisine conjointe en date du 18 décembre 2009 par Réseau Ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Île-de-France de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- VU** le compte rendu du débat public présenté le 7 février 2011 par le président de la commission particulière du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU** le bilan du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest établi par le président de la CNDP en date du 7 février 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0039 du 9 février 2011 prenant acte des conclusions du débat public et décidant de la poursuivre du projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest et des études y afférant ;

- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2011/0905 du 7 décembre 2011 approuvant les éléments fonctionnels du schéma de principe relatif au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2014/039 du 5 mars 2014 approuvant le dossier d'Avant-Projet relatif au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2014/483 du 10 décembre 2014 approuvant la convention de financement n°2 des études de projet et des travaux préparatoire de l'opération ;
- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2015/259 du 8 juillet 2015 approuvant le dossier d'Avant-Projet modificatif relatif au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2016/261 du 13 juillet 2016 approuvant le « protocole-cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet » et la convention de financement N°2 des travaux relatifs au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2017/010 du 11 janvier 2017 approuvant le financement de l'acquisition de 71 rames RER NG en tranche ferme pour les lignes D et E du réseau Transilien ;
- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2019/421 du 28 juin 2019 approuvant la convention de financement n°3 des travaux relative au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2019/515 du 12 décembre 2019 approuvant la convention de financement n°4 des travaux relative au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU la délibération d'Île de France Mobilités n°20210211-061 du 11 février 2021 approuvant la convention de financement REA n°5 et le protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite dans retard du projet EOLE ;
- VU la délibération d'Île de France Mobilités n°20210414-131 du 14 avril 2021 approuvant la première convention de financement du protocole relais relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite dans retard du projet EOLE ;
- VU le rapport n° 20220525-091 ;
- VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement de solde du protocole relais n°1 relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE ;

**ARTICLE 2 :** approuve le protocole de financement relais n°2 relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE ;

**ARTICLE 3 :** approuve la convention d'exécution du protocole relais n°2 relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la poursuite sans retard du projet EOLE ;

**ARTICLE 4** : autorise le directeur général à signer la convention de financement de solde du protocole relais n°1 approuvée à l'article 1, le protocole relais n°2 approuvé à l'article 2 et la convention d'exécution du protocole relais n°2 approuvée à l'article 3 et annexés à la présente délibération ;

**ARTICLE 5** : exige de SNCF Réseau et de SNCF Voyageurs qu'ils s'engagent à contenir le coût du projet EOLE, tout en poursuivant la réalisation des travaux dans le calendrier prévisionnel prévu

**ARTICLE 6** : demande à SNCF Réseau et SNCF Voyageurs d'assurer un reporting régulier auprès des financeurs du projet, et ce dès qu'un événement est de nature à impacter le coût final prévisionnel du projet et de proposer le cas échéant les mesures qui permettraient d'en limiter les effets ;

**ARTICLE 7** : demande à SNCF Réseau et SNCF Voyageurs de fournir tous les éléments requis pour permettre de finaliser l'expertise des nouveaux surcoûts du projet EOLE par Île de France Mobilités.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-092**

**ADAPTATION D'INFRASTRUCTURE DU RER B POUR  
L'ACCUEIL DU MATÉRIEL MI20 :  
AVANT-PROJET POUR L'ADAPTATION ET LA  
MODERNISATION DE LA MACHINE À LAVER DE MASSY-  
PALAISEAU - CONVENTION DE FINANCEMENT N°6  
RELATIVE À LA POURSUITE DES ÉTUDES PROJET ET  
TRAVAUX DE L'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES  
RATP**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France n°2016/253 du 13 juillet 2016 approuvant les grandes orientations du Schéma Directeur du Matériel Roulant ;
- VU** la délibération 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° 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° 2019/222 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France 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° 2019/495 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France 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 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 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** le rapport n° 20220525-092 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve l'avant-projet pour l'adaptation et la modernisation de la Machine à laver de Massy-Palaiseau pour l'arrivée du matériel MI20 ;

**ARTICLE 2 :** approuve la Convention de financement n°6 relative à la poursuite des études Projet et travaux de l'adaptation des infrastructures RATP (22FER004) ;

**ARTICLE 3 :** demande à RATP et SNCF, maîtres d'ouvrages de l'adaptation des infrastructures nécessaires à l'arrivée de nouveaux matériels roulants MI20 du RER B, d'en assurer la mise en œuvre dans les délais nécessaires à la mise en service des premiers trains neufs d'ici fin 2025 ;

**ARTICLE 4 :** demande à l'Etat et SNCF Réseau, de prioriser ces travaux sur l'Axe Nord du réseau afin de respecter ces calendriers ;

**ARTICLE 5 :** autorise le directeur général à signer la convention de financement n°6 approuvée à l'article 2 et annexée à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE

**Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220525-5065-DE-1-1**  
**Date de télétransmission : 31/05/22**  
**Date de réception Préfecture : 31/05/22**



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-093**

### **SCHÉMA DIRECTEUR DU MATÉRIEL ROULANT - APPROBATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT REA N°4 POUR LES ADAPTATIONS D'INFRASTRUCTURE DU RER D POUR LE DÉPLOIEMENT DES RER NG**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat- Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et son avenant signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2017/136 du 22 mars 2017 approuvant la convention de financement pour la réalisation des études préliminaires pour le déploiement du RER NG sur la ligne D ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2017/632 du 3 octobre 2017 approuvant la convention de financement pour la réalisation des études APO de la création d'une sous station électrique à Cesson ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2018/543 du 12 décembre 2018 approuvant la convention de financement pour les études APO des adaptations d'infrastructures aux RER NG sur le réseau SNCF ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2019/348 du 9 octobre 2019 prenant acte du dossier d'études préliminaires d'adaptation des infrastructures du RER D pour le RER NG produit par SNCF Réseau et approuvant la première convention de financement des travaux d'adaptation des infrastructures du RER D à réaliser pour le déploiement du RER NG – études AVP, PRO et premiers travaux ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île de France Mobilités n° 2020/224 du 10 juin 2020 approuvant la seconde convention de financement des travaux d'adaptation des infrastructures du RER D pour le RER NG ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île de France Mobilités n° 2020/698 du 9 décembre 2020 approuvant le dossier d'études préliminaires et les premières études d'avant-projet des adaptations des infrastructures du RER D pour le RER NG ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île de France Mobilités n° 20210211-056 du 11 février 2021 approuvant la troisième convention de financement des travaux d'adaptation des infrastructures du RER D pour le RER NG ;
- VU** le rapport n° 20220525-093 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement n°4 pour les travaux d'adaptation des infrastructures du RER D pour le RER NG ;

**ARTICLE 2** : demande à SNCF Réseau de tout mettre en œuvre pour assurer la mise en conformité des infrastructures conformément au planning présenté dans le dossier d'études préliminaires ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-094**

# **ADAPTATIONS DES INFRASTRUCTURES SNCF RÉSEAU POUR L'ARRIVÉE DU Z2N NG SUR LES LIGNES C, U ET P 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**

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** 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** le rapport n° 20220525-094 à 20220525-095 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

**CONSIDÉRANT** l'attente forte et légitime des usagers du RER C et des lignes U et P en matière de qualité de service et de renouvellement des matériels roulants Z2N ;

**CONSIDÉRANT** les difficultés techniques identifiées lors des études de faisabilité menées par SNCF Réseau en matière d'adaptation des infrastructures pour accueillir des trains de nouvelle génération sur son réseau ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve 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 ;

**ARTICLE 2 :** demande SNCF Réseau d'entreprendre ces études sans délais en mobilisant l'ensemble des ressources nécessaires à leur exécution dans les calendriers prévus, et d'en assurer le reporting régulier auprès d'Île-de-France Mobilités, afin de permettre la finalisation de la définition des caractéristiques principales et de l'élaboration du cahier des charges du futur Z2N NG ;

**ARTICLE 3 :** demande à Gares & Connexions d'entreprendre les études préliminaires du ressort de son périmètre de maîtrise d'ouvrage, en matière d'adaptation des gares aux futurs Z2N NG, au travers d'une convention de financement à mettre à place dans les meilleurs délais ;

**ARTICLE 4 :** demande à SNCF Voyageurs de déterminer un programme d'adaptation des ateliers de maintenance nécessaire à l'arrivée des futurs Z2N NG ;

**ARTICLE 5 :** autorise le directeur général à signer la convention approuvée à l'article 1 et annexée à la présente délibération.

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-095**

# **ADAPTATIONS DES INFRASTRUCTURES SNCF RÉSEAU POUR L'ARRIVÉE DU Z2N NG SUR LES LIGNES C, U ET P CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LES ÉTUDES ET TRAVAUX DE MISE EN PLACE DES MESURES CONSERVATOIRES SUR LES QUAIS DU RER C DE LA GARE D'ISSY RER**

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** la délibération n° 20211209-362 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2021 approuvant la levée de réserve à l'Avant-Projet SNCF et approuvant la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation de la gare d'Issy RER – interconnexion ferroviaires de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express avec le réseau existant l'interconnexion ;
- VU** le rapport n° 20220525-094 à 20220525-095 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement pour les études et travaux de mise en place des mesures conservatoires sur les quais du RER C de la gare d'Issy RER ;

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-096**

# **CONVENTION DE FINANCEMENT DES ÉTUDES PROJET ET TRAVAUX RELATIFS À LA DÉSATURATION DE LA STATION D'AUSTERLITZ DE LA LIGNE 5**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** 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 Schéma Directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil Régional d'Ile de France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France approuvé par le Conseil Régional d'Ile 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'Ile de France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France approuvé par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** l'avenant au contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Ile-de-France signé le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2016/205 du 1er juin 2016 approuvant la convention de financement d'études d'un schéma de développement de l'intermodalité du Tripôle Paris-Lyon – Paris-Bercy – Paris-Austerlitz ;
- VU** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2017/426 du 28 juin 2017 relative au Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) relatif au Schéma directeur de l'intermodalité du Tripôle Gare de Lyon – Gare de Bercy - Gare d'Austerlitz ;
- VU** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2017/903 du 13 décembre 2017 approuvant la convention de financement des études préliminaires relatives à la concertation et aux schémas de principe ;
- VU** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2019/31 du 13 février 2019 relative au bilan de la concertation du Tripôle Gare de Lyon – Gare de Bercy - Gare d'Austerlitz ;
- VU** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n°2020/294 du 8 juillet 2020 portant approbation du Schéma de principe du Pôle Gare d'Austerlitz ;

- VU la délibération Conseil d'Ile-de-France Mobilités n° 2020/643 en date du 9 décembre 2020 portant approbation du protocole de gouvernance des investissements liant Ile-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions ainsi que le protocole de gouvernance des investissements en gares liant Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions ;
- VU le protocole de gouvernance des investissements en gares signé entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions le 14 décembre 2020 ;
- VU la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n° 2021/137 portant sur l'approbation de l'Avant-Projet sommaire ;
- VU le rapport n° 20220525-096 ;
- VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

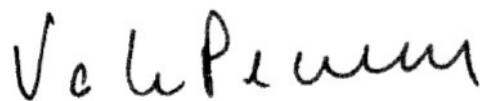
**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement pour un montant de 10 M€ HT comprenant un financement de 7,5 M€ apportés par la Région et l'Etat au titre du CPER et un financement complémentaire de 2,5M€ courants apportés par la RATP via le PQI 2021-2024, pour les Etudes Projet et travaux relatifs à la désaturation de la station Ligne 5 Austerlitz (création de nouveaux accès y compris mécanisés aux quais de la Ligne 5 et accès en correspondance) ;

**ARTICLE 2 :** demande à la RATP de faire ses meilleurs efforts pour réduire les délais de réalisation pour une mise en service de cet aménagement au plus tôt, en lien avec le projet Grande Halle Voyageurs porté par Gares et Connexions ;

**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'Ile de France Mobilités.

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-097**

# **PROJET DE GARE NOUVELLE À BRY-VILLIERS- CHAMPIGNY SUR LE RER ET LA LIGNE P EN INTERCONNEXION AVEC LE RÉSEAU GPE : APPROBATION DE LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES 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** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 ;
- VU** la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et notamment son article 14 qui fait figurer « le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes » au nombre des actions prioritaires ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) n°2016/207 du 1<sup>er</sup> juin 2016 approuvant le dossier de concertation du maître d'ouvrage SNCF Réseau pour le projet de réalisation de la gare nouvelle de Bry – Villiers – Champigny ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) n°2017/018 du 11 janvier 2017 approuvant le bilan de la concertation et la convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet de la gare nouvelle de Bry – Villiers – Champigny ;
- VU** la délibération du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) n°2018/280 du 11 juillet 2018 relative au schéma directeur du réseau Paris Est approuvant le schéma de principe du projet de prolongement des missions Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie (projet RER E Est +) ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île de France Mobilités n°2020/046 du 5 février 2020 approuvant les études d'avant-projet et la convention de financement des études PRO du projet de création de gare nouvelle à Bry-Villiers-Champigny en interconnexion avec le réseau GPE ;
- VU** le rapport n° 20220525-097 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;


Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement des travaux préparatoires du projet de création d'une gare nouvelle sur le RER E et la ligne P à Bry-Villiers-Champigny ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-098**

# **AMÉNAGEMENT DU PÔLE SAINT-DENIS - L'ILE-SAINT-DENIS - AVANT-PROJET ET CONVENTION DE FINANCEMENT TRAVAUX DE LA PHASE 2 DU PÔLE INTÉGRÉ - SUBVENTION POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DES TERMINUS BUS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France par la délibération n°CR 97-13 du Conseil Régional d'Ile-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île-de-France approuvé par la délibération n°CR 36-14 du Conseil Régional d'Ile de France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par la délibération n°CR 37-14 du Conseil Régional d'Ile 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'Ile-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération n°2017-016 en date du 11 janvier 2017 par laquelle le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, les modalités de la concertation et la convention de financement des études préliminaires et enquête publique du grand pôle multimodal de Saint-Denis ;
- VU** la convention de financement relative à la concertation préalable, au Schéma de principe et à l'Enquête Publique du pôle de Saint-Denis, entre l'Etat, la Région Île-de-France, l'établissement public territorial Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Syndicat des Transports d'Île-de-France, signée le 11 juillet 2017 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Administration du Syndicat d'Île-de-France n° 2019-139 du 17 avril 2019 approuvant le Schéma de Principe et l'avenant n°1 à la convention de financement relative à la concertation préalable, au Schéma de principe et à l'Enquête Publique ;
- VU** la délibération du conseil d'administration du Syndicat d'Île-de-France n° 2019-352 du 9 octobre 2019 approuvant le schéma de principe et l'avenant n°2 à la convention de financement relative à la concertation préalable, au schéma de principe et à l'enquête publique ;

- VU** la délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités n° 2020-502 du 8 octobre 2020 approuvant l'AVP de la phase 1 du pôle intégré de la gare de Saint-Denis « L'île Saint-Denis » ;
- VU** la délibération de la commission permanente du 19 mai 2022 du conseil régional approuvant la présente convention ;
- VU** le rapport n° 20220525-098 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve l'avant-projet phase 2 du pôle intégré pour un montant global de 2 152 000 € ;

**ARTICLE 2** : approuve la convention de financement (22D19688) relative à la phase 2 des travaux d'aménagement du pôle intégré de la gare de Saint-Denis « L'île Saint-Denis », entre Île-de-France Mobilités, l'Etat, la Région Ile-de-France et l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune pour un montant de 1 370 000 € en euros courants ;

**ARTICLE 3** : approuve la convention de financement d'aménagement des terminus bus entre Île-de-France Mobilités et l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune ;

**ARTICLE 4** : attribue la subvention de 546 604 € HT au bénéfice de Plaine Commune pour le réaménagement des terminus bus ;

**ARTICLE 5** : autorise le directeur général à signer les conventions approuvées aux articles 2 et 3 et annexées à la présente délibération ;

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-099**

# **PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 DE MAIRIE DES LILAS À ROSNY-BOIS-PERRIER - CONVENTION DE FINANCEMENT DE TRAVAUX N°7**

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** 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 code de l'environnement, et notamment ses articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L.1, L.110-1 et suivants et R. 121-1 et suivants ;
- VU** le code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment ses article L.123-16 et suivants et R. 123-23 et suivants ;
- VU** la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- VU** l'ordonnance n° 2014-690 du 26 juin 2014 relative à la participation de la Société du Grand Paris (SGP) à certains projets du réseau des transports en Île-de-France ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n° 2014-1331 en date du 28 mai 2014 déclarant d'utilité publique les travaux de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien de « Mairie des Lilas » à « Rosny Bois-Perrier », l'aménagement des stations existantes et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes des Lilas, Romainville et Rosny-sous-Bois ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n° 2016-3816 du 10 novembre 2016 autorisant l'adaptation de stations existantes et le prolongement de la ligne de métro 11 sur les communes de Paris 1<sup>er</sup>, 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup>, 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissements et sur les communes des Lilas, Bagnolet, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois dans le département de la Seine-Saint-Denis ;
- VU** l'arrêté interpréfectoral n° 2019-1296 du 24 mai 2019 prorogeant les effets de l'arrêté n°2014-1331 du 28 mai 2014 ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013 Île-de-France signé le 23 mars 2007 ;
- VU** le Contrat particulier Région Île-de-France - Département de la Seine-Saint-Denis du 12 février 2009 ;
- VU** la Convention Particulière Transport 2011-2013 entre l'Etat et la Région Île-de-France, signée le 26 septembre 2011 ;

- VU le Protocole Etat – Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris signé le 19 juillet 2013 ;
- VU le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 approuvé par la Région Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU la délibération n° 2009/1021 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales du prolongement à l'est de la ligne 11 ;
- VU la délibération n° 2011/0038 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 9 février 2011 approuvant le bilan de la concertation préalable et le lancement des études de schéma de principe du prolongement à l'est de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier ;
- VU la délibération n° 2013/025 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 13 février 2013 approuvant le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique relatifs au prolongement à l'est de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier et l'adaptation des stations existantes ;
- VU la délibération n° CS 2014-11 du conseil de surveillance de la SGP en date du 24 novembre 2014 autorisant la conclusion avec la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), l'Etat, la Région Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France d'une convention n°1 relative au financement des études projet pour le prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU l'approbation des études d'avant-projet (AVP) par le conseil d'administration de la RATP, le 28 novembre 2014 ;
- VU la délibération n° 2014/479 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 10 décembre 2014, approuvant l'avant-projet relatif au prolongement de la ligne 11 du métro parisien à Rosny-Bois-Perrier et l'adaptation des stations de la ligne existante ;
- VU la délibération n° 2015/571 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 7 octobre 2015, approuvant la convention de maîtrise d'ouvrage conjointe entre le STIF et la RATP relative au prolongement de la ligne 11 du métro à l'est (Rosny-Bois-Perrier) et à l'adaptation de la ligne existante ;
- VU la délibération n° 2015/521 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 7 octobre 2015, approuvant le protocole cadre de financement du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes ;
- VU la délibération n° 2016/203 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 1<sup>er</sup> juin 2016, approuvant la Convention de financement travaux n°1 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU la délibération n° 2017/147 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 22 mars 2017, approuvant la Convention de financement travaux n°2 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU la délibération n° 2018/175 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 24 avril 2018, approuvant la Convention de financement travaux n°3 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU la délibération n° 2019/42 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 17 avril 2019, relative à la prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique du prolongement de la ligne 11 du métro parisien à Rosny-Bois-Perrier et de l'adaptation des stations existantes ;
- VU la délibération n° 2019/359 du Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 9 octobre 2019, approuvant la Convention de financement travaux n°4 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU la délibération n° 2020/048 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 5 février 2020, approuvant la Convention de financement travaux n°5 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU la délibération n° 20210211-062 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 11 février 2021, approuvant la Convention de financement travaux n°6 relative à la réalisation de l'opération de prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier ;
- VU le rapport n° 20220525-099 ;

**VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve la convention de financement travaux n°7 relative au prolongement de la ligne 11 entre la station « Mairie des Lilas » et la station « Rosny-Bois-Perrier », pour un montant de 171 193 694 euros courants, selon le plan de financement suivant :

<b>Prolongement de la ligne 11 Convention de financement travaux n°7</b>		
<b>Partenaire financier</b>	<b>Montant en euros courants prévisionnels</b>	<b>Taux</b>
Etat	46 863 922 €	27,38 %
Région Île-de-France	109 448 384 €	63,93 %
Département de la Seine-Saint-Denis	14 881 388 €	8,69 %
<b>TOTAL</b>	<b>171 193 694 €</b>	<b>100,00 %</b>

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

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-100**

# **INTERCONNEXIONS FERROVIAIRES DE LA LIGNE 15 EST DU GPE - CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE À LA RÉALISATION DES TRAVAUX D'ADAPTATION DE LA STATION RATP - FORT D'AUBERVILLIERS (INTERCONNEXION M7-M15)**

Le Conseil,

- VU** le code des transports, et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- VU** le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2010-0799 du 8 décembre 2010 présentant l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de transport du Grand Paris ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2011-00475 du 1<sup>er</sup> juin 2011 prenant acte du projet Grand Paris Express et énonçant des points de vigilance pour le futur projet ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2011-0904 du 7 décembre 2011 approuvant le protocole de coordination STIF-SGP ;
- VU** le protocole d'accord signé par l'Etat et la Région Ile-de-France le 19 juillet 2013 ;
- VU** le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** 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 signé le 13 janvier 2021 ;
- VU** l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 ;
- VU** la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2013-525 du 11 décembre 2013 approuvant le bilan de la concertation de la ligne orange ainsi que le principe de substitution de la ligne orange en fourche par une ligne 15 est entre Saint-Denis-Pleyel et Champigny Centre avec un prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs ;

- VU la délibération Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2014-478 du 10 décembre 2014 approuvant le schéma de principe relatif à la ligne 15 est tronçon Saint-Denis-Pleyel – Champigny Centre ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015-044 du 11 février 2015 désignant la Société du Grand Paris comme maître d'ouvrage de la ligne 15 est et approuvant la convention relative à la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 est ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2015-516 du 7 octobre 2015 approuvant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique réalisé par la SGP de la ligne 15 Est du Grand Paris Express – tronçon Saint-Denis-Pleyel – Champigny Centre ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2017/419 du 28 juin 2017 approuvant le 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°2020/656 du 9 décembre 2020 approuvant la Convention d'Interfaces Tripartite conclue entre Île-de-France Mobilités, la Société du Grand Paris et la Régie Autonome des Transports Parisiens ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°2020/712 du 9 décembre 2020 approuvant avec réserve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°2 réalisé par la SGP de la ligne 15 Est – St-Denis-Pleyel – Champigny Centre du Grand Paris Express ;
- VU la délibération du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités n°20220217-048 du 17 février 2022 approuvant le dossier d'avant-projet de la RATP relatif à l'interconnexion en station de Fort d'Aubervilliers du métro ligne 7 avec la ligne 15 Est du réseau de transport du Grand Paris Express avec une réserve sur le coût et le planning du projet ;
- VU le rapport n° 20220525-100 ;
- VU l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

**CONSIDERANT** qu'une erreur matérielle de retranscription a été constatée à l'article de 3 de la délibération n°20220217-048 du Conseil d'administration du 17 février 2022 approuvant l'avant-projet RATP d'interconnexion Fort d'Aubervilliers ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** approuve la convention de financement relative à la réalisation des travaux d'adaptation de la station RATP de Fort d'Aubervilliers pour un montant de 6,74 M€ HT courants conventionnels ;

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

**ARTICLE 3 :** rectifie l'erreur matérielle constatée à l'article 3 de la délibération n°20220217-048 du 17 février 2022 en remplaçant « SNCF » par « RATP ».

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-101**

# **PROLONGEMENT DU T10 À UNE GARE DE LA LIGNE 15 DU MÉTRO - DOCP ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION**

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'urbanisme ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L. 121-8 et suivants, R. 121-2 et suivants ;
- VU** l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;
- VU** la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique et ses décrets d'application ;
- VU** le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** le contrat de plan Etat - Région Île-de-France 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** la délibération n°2020/512 du Conseil d'Île-de-France Mobilités du 8 octobre 2020 approuvant la convention de financement relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et au Schéma de Principe du projet de prolongement du T10 vers le métro ligne 15 ;
- VU** le rapport n° 20220525-101 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du prolongement du T10 à une gare de la future ligne 15 du métro ;

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Compléter le maillage du réseau de transport structurant existant et projeté, notamment en assurant un rabattement efficace et attractif vers la future ligne 15 du métro ;
- Mieux desservir et connecter des centralités urbaines denses en populations, emplois et équipements du sud des Hauts-de-Seine ;
- Accompagner le développement urbain du territoire.

**ARTICLE 2** : autorise le directeur général à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) sur la base d'un dossier de saisine ;

**ARTICLE 3** : en cas de décision de la CNDP d'organiser un débat public, décide de mener les études et les procédures nécessaires au débat sur la base des orientations définies dans le DOCP ;

**ARTICLE 4** : décide d'organiser une concertation dans les termes prévus par le code de l'environnement si la CNDP décide de ne pas organiser de débat public. Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, pourront comprendre notamment :

- Une publicité préalable dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- Des documents d'information sur le projet et les modalités de concertation avec les riverains, entreprises, etc. situés le long ou à proximité du tracé, et mis à disposition dans les mairies ainsi que dans des lieux de vie de la zone concernée par le projet ;
- Un dispositif de consultation du public couvrant le territoire concerné par le projet, prévoyant notamment des rencontres publiques ;
- Un site internet, dédié à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public durant la concertation.

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

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

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



Valérie PECRESSE



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-102**

# **AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS - "BUS ENTRE SEINE" - 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.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, L.126-1 et R.126-1 à R.126-4 ;
- VU** le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L. 153-54 et suivants et R. 153-13 et suivants ;
- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L. 110-1 et L. 122-1 ;
- 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 contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et ses avenants ;
- VU** le Contrat Particulier Région Ile-de-France - Département du Val d'Oise 2009-2013, approuvé par le Conseil régional le 12 février 2009 et par le Conseil général le 19 juin 2009, et ses avenants ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités 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'Île-de-France Mobilités n°2017/899 du 13 décembre 2017 approuvant le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales et fixant les objectifs et les modalités de la concertation ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2018/472 du 9 octobre 2018 approuvant le bilan de la concertation ;
- 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 ;
- VU** la réunion d'examen conjoint du 22 juin 2021 relative à la mise en compatibilité des PLU des communes d'Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis, et son procès-verbal ;
- VU** la réunion d'examen conjoint du 1<sup>er</sup> juillet 2021 relative à la mise en compatibilité du PLU de Sartrouville, et son procès-verbal ;
- VU** l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France en date du 3 juin 2020 sur le projet d'aménagements dédiés aux bus « Bus entre Seine » situé à Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis (95) et Sartrouville (78) ;

- VU** les avis favorables émis par la Ville d'Argenteuil (20/05/2021) et le Conseil départemental du Val d'Oise ;
- VU** l'arrêté inter-préfectoral du Val d'Oise et des Yvelines n°2021-16556 du 11 octobre 2021, portant ouverture de l'enquête publique environnementale unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Sartrouville (78), Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis (95), au bénéfice d'Ile-de-France Mobilités, dans le cadre du projet d'aménagements dédiés aux bus « Bus Entre Seine » ;
- VU** le rapport, les avis et les conclusions du commissaire enquêteur remis le 1er février 2022 au Préfet du Val d'Oise ;
- VU** le rapport n° 20220525-102 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

**CONSIDÉRANT** que le projet Bus Entre Seine consiste en la mise en œuvre d'aménagements en faveur des bus sur le territoire d'Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Cormeilles-en-Parisis. Il desservira des secteurs denses en habitations et emplois, ainsi que les nombreuses activités d'un territoire dynamique et en mutation, avec un fort développement urbain.

**CONSIDÉRANT** que le projet Bus Entre Seine a vocation à améliorer les performances du réseau de bus et les conditions de déplacements des voyageurs, par des aménagements adaptés au territoire. Il comprend deux volets d'aménagements distincts et complémentaires : des voies dédiées aux bus entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Cormeilles-en-Parisis), ainsi que des mesures d'accompagnement facilitant le déplacement des bus dans la circulation générale jusqu'aux gares de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis.

**CONSIDÉRANT** que le projet Bus Entre Seine a vocation à constituer un axe structurant de ce territoire situé entre deux bras de la Seine, permettant de desservir finement leurs quartiers et de les relier au réseau structurant de transports en commun francilien via des correspondances sur le RER A, les transiliens J et L, le tramway T2. La ligne 272 (Gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – Gare de Cormeilles-en-Parisis) sont concernées sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service.

**CONSIDÉRANT** que le projet Bus Entre Seine s'inscrit dans une démarche de renforcement de la régularité des lignes et de réduction des temps de trajets, il permettra ainsi d'améliorer les conditions de rabattement vers le réseau structurant (train, RER, Tramway).

**CONSIDÉRANT** que le projet s'inscrit dans une démarche générale de facilitation des déplacements sur le territoire, en améliorant le fonctionnement des lignes de bus (régularité, fiabilité, réduction des temps de trajet) et en accompagnant le développement des modes actifs. Il prévoit une requalification des espaces publics, avec notamment la mise en place d'un itinéraire cyclable et de trottoirs qualitatifs tout au long du tracé des voies dédiées et des aménagements paysagers pour un meilleur cadre de vie.

**CONSIDÉRANT** que le projet Bus Entre Seine répond aux objectifs suivants :

- Améliorer les conditions de déplacements des voyageurs, en apportant une solution de transports en commun structurante à l'échelle du territoire (lignes de bus régulières, fiables, rapides) ;
- Renforcer l'attractivité et accompagner le développement d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace ;
- Garantir une meilleure qualité de vie et accompagner le développement des modes actifs.

**CONSIDÉRANT** que le commissaire enquêteur a émis le 1er février 2022, à l'issue de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, emportant mise en compatibilité des PLU de Sartrouville, Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis, **un avis favorable à la déclaration d'utilité publique (DUP) assorti de trois réserves :**

RESERVE 1

*« Etant donné l'importance du patrimoine paysager et historique situé sur le boulevard Jeanne d'Arc et Galliéni, je fais mienne les demandes de la ville d'Argenteuil et souhaite que le maître modifie à la marge son projet pour que :*

*La section Jeanne d'Arc-Galliéni soit conservée en mode banalisé après la révision de son plan de circulation par la Ville d'Argenteuil. »*

RESERVE 2

*« Etant donné l'importance du patrimoine arboré pour le centre-ville situé sur le boulevard Léon Feix et le souhait de la Ville de mettre en valeur l'hôtel de Ville, il me semble important d'accéder à ses demandes :*

*- Fusionner les deux stations Léon Feix et Hôtel de Ville,*

*- Intégrer la proposition de mordre sur la cour de récréation de l'école Jean Macé pour adapter les dimensions du quai de la future station fusionnée,*

*- Réfléchir à une insertion des aménagements cyclables plus sécurisée sans impacter les arbres. »*

RESERVE 3

*« Etant donné l'importance de rendre les aménagements cyclables sûrs, je souhaite que le maître d'ouvrage planifie un minimum de trois rencontres dans les six mois qui suivront la remise de ce rapport, avec les associations et les élus pour étudier en détails les améliorations à apporter sur les aménagements cyclables. »*

**CONSIDÉRANT** que le commissaire enquêteur a émis **un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville** 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 du commissaire enquêteur.

**CONSIDÉRANT** que la déclaration de projet, outre le résultat de la consultation du public, prend en considération l'étude d'impact, l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France en date 3 juin 2020, ainsi que l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement.

**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. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

**CONSIDÉRANT les motifs justifiant de l'intérêt général de l'opération :**

- Le projet Bus Entre Seine s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire, de l'échelle régionale (SDRIF, PDUIF) à l'échelle communale (PLU).
- Il s'inscrit dans une démarche générale d'amélioration de l'attractivité des transports collectifs, avec une amélioration de la régularité des lignes, le respect des horaires et des fréquences, ainsi que des gains de temps, et avec un renforcement du maillage du réseau de transports en commun en rabattement sur le réseau armature en grande couronne. Si les voies dédiées permettent de renforcer fortement les performances des lignes de bus sur des secteurs particulièrement contraints et circulés par de nombreuses lignes, les mesures d'accompagnement ont vocation à garantir leur régularité dans la circulation générale, permettant ainsi d'assurer une fiabilité d'ensemble des lignes concernées de terminus à terminus. Les aménagements des voies dédiées et mesures d'accompagnement bénéficieront à plusieurs lignes de bus, sur tout ou partie de leur itinéraire. Les principales lignes concernées sont les lignes 3 et 272, concernées sur la totalité de leur itinéraire, et qui bénéficieront ainsi d'un haut niveau de service.
- Il contribuera à tisser des liens entre des quartiers denses en populations, emplois et activités, en privilégiant une desserte fine des territoires et redistribuant les espaces publics en faveur des modes actifs. Il prévoit la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable continu le long du tracé des voies dédiées aux bus, ainsi que du stationnement vélos à proximité des stations.
- Il facilitera également l'accès en transports en commun au Pont de Bezons et au réseau structurant francilien, via des correspondances optimisées avec les modes lourds : T2, RER A, Trains J et L, futurs prolongements du RER E et du T11. Il contribuera ainsi à améliorer les conditions de déplacements pour un secteur large de du nord-ouest de l'Île-de-France. Les prévisions de fréquentation font état de 55 000 voyageurs sur les voies dédiées à la mise en service et de 62 000 voyageurs bénéficiant quotidiennement des aménagements Bus Entre Seine (en incluant les usagers des lignes de bus 3 et 272).
- Le projet participe de plus au développement urbain et économique des territoires traversés, en accompagnant les projets urbains du territoire et en participant à la requalification des espaces publics.
- L'insertion urbaine du projet veille à mettre en œuvre des espaces qualitatifs pour les différents usagers, tout en garantissant leur sécurité et en respectant les normes en vigueur.
- 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 Bus Entre Seine présente un bilan socio-économique positif.
- 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 du commissaire enquêteur en y apportant les réponses suivantes :

## Concernant la déclaration d'utilité publique (DUP)

### POUR LA RESERVE 1

Île-de-France Mobilités confirme avoir identifié les impacts du projet sur le patrimoine paysager et historique situé sur les boulevards Jeanne d'Arc et Gallieni. Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le projet en intégrant le scénario de circulation des bus en banalisé sur la section Jeanne d'Arc / Gallieni visant le maintien du double alignement d'arbres existant. Cette solution ne pourra être mise en œuvre que si l'évolution du plan de circulation, envisagée et portée par la Ville d'Argenteuil permet d'améliorer la fluidité de cet axe.

Île-de-France Mobilités veillera au maintien d'un haut niveau de service des lignes de bus empruntant la section Jeanne d'Arc / Gallieni, en termes d'efficacité et de fiabilité, avec une exigence de performance globale pour la ligne 272 bénéficiant des aménagements Bus Entre Seine sur la totalité de son itinéraire.

Île-de-France Mobilités poursuivra l'échange avec la commune sur ce scénario dans la suite des études et mettra en œuvre la solution validée avec Argenteuil.

### POUR LA RESERVE 2

Afin de limiter les impacts du projet Bus Entre Seine, notamment sur les qualités paysagères et patrimoniales du centre-ville d'Argenteuil, Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre le projet en intégrant la fusion des stations « Léon Feix » et « Hôtel de Ville ». Ile-de-France Mobilités sera également vigilante à l'enjeu de proposer une desserte performante du centre-ville d'Argenteuil ainsi que des correspondances acceptables pour les usagers des nombreuses lignes de bus en passage. Les questions de localisation définitive seront confirmées dans les étapes ultérieures, au cours desquelles Île-de-France Mobilités s'appuiera sur le dialogue qui sera mis en place par la commune avec les parents d'élèves et la communauté éducative pour évaluer l'acceptabilité d'une réduction des dimensions de la cour de l'école Jean Macé, et l'adéquation de ce rétrécissement avec le projet de végétalisation de la cour. Le choix final des réponses à apporter pour assurer une desserte fine sera acté en accord avec la commune pour s'inscrire pleinement dans la demande du commissaire enquêteur.

Île-de-France Mobilités s'engage à évaluer l'impact de la mise en œuvre de pistes cyclables sécurisées sur le boulevard Léon Feix, en s'assurant du maintien des alignements d'arbres en section courante, de circulations piétonnes confortables et sécurisées en station et aux abords, ainsi que de performances d'exploitation satisfaisantes pour les lignes de bus empruntant le boulevard Léon Feix. Dans cette optique, Île-de-France Mobilités poursuivra ses échanges avec l'ensemble des parties prenantes, à savoir la ville d'Argenteuil, les associations, ainsi que les exploitants des lignes de bus.

### POUR LA RESERVE 3

Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre sa démarche de concertation avec les associations cyclables, pour continuer de les associer à la conception des aménagements cyclables portés par le projet Bus Entre Seine. Ce travail collaboratif, initié lors du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales et poursuivi dans le cadre des études préliminaires et de l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique, sera reconduit durant les études détaillées du projet.

Île-de-France Mobilités s'engage à planifier les réunions nécessaires, dans le délai maximal de six mois à compter de la remise du rapport du commissaire enquêteur. Ainsi Île-de-France Mobilités tiendra une première rencontre avec parties prenantes au second semestre 2022, qui permettra de partager les enjeux, les contraintes, les objectifs de conception des aménagements cyclables et le cadre d'échange. Les réunions suivantes pourront alors être planifiées au fur et à mesure de l'avancement des études détaillées : notamment, lors de la stabilisation du programme des aménagements demandé au maître d'œuvre, puis au démarrage des études d'avant-projet, et avant finalisation de ces études.

Île-de-France Mobilités portera une attention particulière pour trouver la meilleure solution technique répondant aux nombreux usages des secteurs traversés et à la performance des lignes de bus en particulier.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre le travail partenarial avec les collectivités impliquées dans la construction du projet depuis son origine, en vue de finaliser le programme du projet dans le cadre des études détaillées, puis de dialoguer sur la mise en œuvre du chantier.

Île-de-France Mobilités s'engage à maintenir le dispositif d'information mis en place :

- le site internet du projet <https://www.bus-entre-seine.fr/> et de la concertation en ligne jusqu'à la livraison du projet. Il pourra être alimenté par tout élément nouveau susceptible de renforcer la compréhension du projet par le public ;
- la poursuite des efforts d'ouverture et de dialogue avec le territoire, en revenant vers le public et les associations à intervalles réguliers, grâce à des moments d'information et de dialogue.

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** déclare l'intérêt général du projet Bus Entre Seine au regard des motifs et considérations rappelées dans l'exposé ci-avant ;

**ARTICLE 2 :** décide de lever les trois réserves exprimées par le commissaire enquêteur par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;

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

**ARTICLE 4 :** demande aux préfets du Val d'Oise et des Yvelines de prononcer par arrêté inter-préfectoral la déclaration d'utilité publique du projet, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Sartrouville (78), d'Argenteuil, de Bezons et de Corneilles-en-Parisis (95), ainsi que l'application de l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

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

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

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



Valérie PECRESSE

## ANNEXE 1

### **Mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet Bus Entre Seine sur l'environnement ou la santé humaine, et modalités de suivi associées**

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

#### Préambule :

La présente annexe retrace les mesures destinées à éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet « Bus Entre Seine » sur son environnement et la santé humaine. Elle précise également les modalités de suivi associées.

Ces impacts et mesures sont identifiés dans l'étude d'impact, et éventuellement précisés par les compléments de réponses apportés par le maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale ou dans le rapport de la commission d'enquête.

Les mesures mentionnées pourront être précisées ou complétées dans le cadre des procédures spécifiques menées postérieurement à la déclaration d'utilité publique : les demandes d'autorisation environnementale unique (loi sur l'eau, défrichements, dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées, sites classés), les procédures relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ou encore les demandes d'autorisation au titre du code de l'urbanisme.

Le tableau suivant synthétise, par thème :

- la description des impacts notables, en phase travaux et en phase exploitation,
- les mesures d'évitement, réduction et compensation,
- les mesures de suivi associées.

Les mesures de suivi des impacts sont détaillées dans la pièce G5 de l'étude d'impact – Evaluation des impacts du projet et mesures associées, chapitre 10 « Modalités de suivi des mesures et leurs effets ».

En phase chantier, le Maître d'œuvre (MOE) et le Maître d'ouvrage (MOA) seront en charge, chacun dans leur périmètre de responsabilité, de la vérification de la bonne application des mesures exposées dans l'étude d'impact et adoptées par les différentes entreprises, afin de limiter les incidences sur l'environnement.

Les entreprises de travaux devront mettre en place un Plan d'Amélioration de la Qualité et de Développement Durable (PAQ-DD) visant la préservation de l'environnement et respectant scrupuleusement les engagements pris par le Maître d'ouvrage sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

La bonne application des mesures ERC commencera dès la phase de Consultation des Entreprises.

## MILIEU PHYSIQUE

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Climat	<p><b>Phase travaux</b> L'utilisation d'importants engins de chantiers pour les travaux est responsable de rejets polluants dans l'air et de gaz d'échappements.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les émissions de GES seront limitées et les engins de chantier utilisés respecteront les normes réglementaires</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des mesures de qualité de l'aire effectué lors des visites sur le chantier par le MOE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Les alignements d'arbres vont participer à la diminution du phénomène d'îlot de chaleur urbain. L'émission de gaz à effet de serre liée au report modal des usagers automobilistes vers les transports en commun ne permet pas de compenser les émissions de GES de la phase exploitation (maintenance et consommations énergétiques).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesures de revalorisation sur site des matériaux</li> <li>- Mesures de réduction des frets sortants</li> <li>- Sites d'évacuation des déchets situés au plus près du projet</li> <li>- Utilisation de matériaux incluant des taux de recyclage</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des matériaux extraits, détection de matériaux suspects et évacuation des matériaux pollués en filière adaptée.</p> <p>Contrôle des mesures de qualité de l'aire effectué lors des visites sur le chantier par le MOE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
Relief et topographie	<p><b>Phase travaux</b> Les impacts temporaires attendus sur le relief sont essentiellement liés au stockage temporaire des matériaux issus des mouvements de terre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les zones de stockage seront identifiées et limitées dans leur emprise et leur hauteur et les zones sensibles du chantier seront balisées</li> <li>- Un responsable environnemental s'assurera du respect de ces mesures</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Le projet de Bus entre Seine s'insère en grande majorité sur des voiries préexistantes et n'aura pas d'influence sur la topographie du site.</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Sol et sous-sols	<p><b>Phase travaux</b> Risque de pollution accidentelle lors de la phase chantier. Gestion des zones polluées à terrasser et éliminer hors site. Risque de vibrations induites par les travaux de terrassement et de compactage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les mesures sont présentées dans le chapitre pollution des sols</li> <li>- Suivi travaux de terrassement et d'élimination des terres impactées</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place, vérification des sites et du respect des conditions de stockage des matériaux.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Les travaux pourront modifier la structure des couches superficielles, générer des tassements ou encore une instabilité des sols.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des mesures constructives spécifiques seront mises en place et les travaux seront réalisés avec précaution en suivant les recommandations des missions géotechniques menées selon la norme NF P 94-500</li> </ul>	Sans objet	Contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place, vérification des sites et du respect des conditions de stockage des matériaux.
Eaux superficielles	<p><b>Phase travaux</b> Le projet est concerné par le risque de pollution des eaux superficielles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aires de nettoyage spécifiques des engins de chantier</li> <li>- Traitement des eaux avant rejet</li> <li>- Respect des réglementations des documents de planification de la ressource en eau et du PPRI de la Seine</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle de la qualité des eaux de ruissellement du chantier avant rejet dans le milieu naturel.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Augmentation de la surface imperméabilisée. Risque de pollutions chronique et accidentelle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des réglementations des documents de gestion des eaux (SDAGE, SIAAP)</li> <li>- Recherche de gestion alternative des eaux (chaussées et trottoirs réservoirs, infiltration, SAUL)</li> <li>- Dispositifs de collecte permettront la décantation des MES</li> <li>- Dispositifs collectant les eaux de plateforme routière équipés d'éléments permettant la captation des hydrocarbures</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p> <p>Mise en place d'un entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux ainsi que, le cas échéant, des dispositifs d'infiltration.</p>
Eaux souterraines	<p><b>Phase travaux</b> A ce jour le projet ne prévoit pas de pompage temporaire des eaux souterraines.</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Le projet ne prévoit pas de pompage permanent des eaux souterraines.</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet

## RISQUES NATURELS ET ANTHROPIQUES

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Mouvement de terrain	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Le risque en phase travaux est d'entraîner de potentielles modifications des conditions d'hydratation du sol superficiel. En phase travaux, le risque est d'entraîner l'effondrement de cavités non identifiées le long du tracé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des dispositions constructives seront prises et des études géotechniques seront réalisées tout au long de la définition du projet</li> </ul>	Sans objet	<p>Contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place, vérification des sites et du respect des conditions de stockage des matériaux.</p> <p>Contrôle de la météorologie et constats de visu. Le cas échéant contrôle via les piézomètres si ces dispositifs sont réalisés sur site.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>En phase exploitation, le projet n'est pas de nature à affecter les risques de retrait-gonflement des argiles et de cavité en phase exploitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des dispositions constructives seront prises et des études géotechniques seront réalisées tout au long de la définition du projet</li> </ul>	Sans objet	<p>Contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place, vérification des sites et du respect des conditions de stockage des matériaux.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
Risque sismique	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Le projet n'est pas concerné par le risque sismique</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>Le projet n'est pas concerné par le risque sismique</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Risque inondation	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Les zones de stockages ou installations de travaux sont susceptibles de créer des obstacles au libre écoulement des eaux.</p> <p>Faible surface des emprises des travaux en zone inondable (zone bleue du PPRi environ 3770 m<sup>2</sup> et zone violette du PPRi environ 62 m<sup>2</sup>).</p> <p>Les eaux de ruissellements peuvent transporter des matières en suspension dans le milieu récepteur, entraînant indirectement un risque</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un contrôle quotidien des conditions météorologiques et des niveaux de la Seine sera effectué</li> <li>- Le positionnement des installations de chantier et zones de stockage sera autant que possible réalisé pour limiter les obstacles aux écoulements des eaux</li> <li>- Le positionnement des bases-vies sera réétudié si celles-ci ne sont pas conçues pour résister à la crue</li> <li>- En cas d'implantation de bases vie en zone bleue du PPRi, leur conception et leur construction seront réalisées conformément au règlement du PPRi</li> <li>- Les installations de chantiers, d'entretien des engins, d'installations provisoires seront aménagées dans la mesure du possible hors zone inondable</li> <li>- Les dépôts seront interdits dans les points bas des terrains naturels et à proximité immédiate de la Seine</li> <li>- Un plan de secours et d'urgence sera préalablement établi entre les entreprises et le SDIS</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>La majorité du tracé est localisé en dehors de zones inondables mais une partie limitée des emprises du projet est concernée par le zonage bleu du PPRi de la Seine.</p> <p>Le tracé du projet étant situé en zone fortement anthropisée avec des surfaces déjà imperméabilisées, le projet n'est pas de nature à amplifier le phénomène d'inondation par remontée de nappe, ruissellement pluvial ou débordement de cours d'eau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet prendra en compte les préconisations du PPRi de la Seine</li> <li>- Mise en œuvre de dispositifs spécifiques permettant d'éviter toute stagnation d'eau à la base des structures de chaussée selon les préconisations des études géotechniques ultérieures</li> </ul>	Sans objet	<p>Mise en place d'un entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux ainsi que, le cas échéant, des dispositifs d'infiltration.</p> <p>Maintenance de la voirie pour un suivi régulier de l'ensemble des paramètres techniques de la voie, en particulier sa géométrie, et suivi quotidien des niveaux de la Seine par le site spécialisé « Vigicrue », et des alertes de Météo France pour les risques d'inondation.</p>

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Risque climatique	<b>Phase travaux</b> Le projet n'est pas concerné par le risque climatique	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	<b>Phase d'exploitation</b> Le projet n'est pas concerné par le risque climatique	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Activités à risque industriel	<b>Phase travaux</b> Les camions de transport des marchandises pour ces établissements risquent de subir une gêne de la circulation. Certains des matériels, produits utilisés ou matériaux stockés sur les bases chantier relèvent potentiellement de la nomenclature ICPE. Certaines ICPE nécessaires au chantier Bus entre Seine pourront faire l'objet d'un porter-à-connaissance ultérieur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les exploitants des établissements ICPE seront informés de la nature des travaux et la présence d'ICPE à proximité du projet sera portée à la connaissance du coordinateur sécurité sur le chantier et des services de secours</li> <li>- Le personnel intervenant sur le chantier sera formé</li> </ul>	Sans objet	Sans objet
	<b>Phase d'exploitation</b> Le projet ne prévoit pas la construction d'une ICPE et n'aura pas de conséquence sur celles déjà présentes.	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Risque de transport de matières dangereuses	<b>Phase travaux</b> Le tracé de Bus Entre Seine n'est pas directement concerné par le transport de matières dangereuses	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	<b>Phase d'exploitation</b> Le projet de Bus Entre Seine ne sera pas de nature à impacter le transport de matières dangereuses	Sans objet	Sans objet	Sans objet

## MILIEU NATUREL

	Impacts bruts	Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Habitat	<b>Phase travaux</b> Destruction ou dégradation physique des habitats naturels Altération biochimique des milieux Dégradation des continuités écologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables</li> <li>- Réduction des risques de pollution en phase travaux</li> <li>- Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes</li> <li>- Protection des arbres existants en phase travaux et plantation d'arbres indigènes</li> <li>- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>Suivi de la mesure par un coordinateur environnemental tout au long de la phase travaux. Des pénalités contractuelles seront prévues au sein du contrat de prestation pour les entreprises, si celles-ci ne respectent pas la mesure.</p> <p>La mise en œuvre de cette mesure sera vérifiée par le coordinateur environnement à toutes les phases des travaux. Il devra vérifier de la bonne mise en œuvre de ces mesures, alerter et mettre en œuvre des actions correctrices en cas de manquements.</p> <p>Le suivi sera réalisé par l'entreprise de maîtrise d'œuvre et par l'entreprise en charge du projet paysager.</p> <p>Visites et comptes rendus régulier de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.</p>
	<b>Phase d'exploitation</b>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Flore	<b>Phase travaux</b> Destruction ou dégradation physique des individus Altération biochimique des milieux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des risques de pollution en phase travaux</li> <li>- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>La mise en œuvre de cette mesure sera vérifiée par le coordinateur environnement qui devra vérifier de la bonne mise en œuvre de ces mesures, alerter et mettre en œuvre des actions correctrices en cas de manquements.</p> <p>Visites et comptes rendus régulier de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.</p>
	<b>Phase d'exploitation</b>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Avifaune	<b>Phase travaux</b> Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Destruction d'individus Perturbation Dégradation des continuités écologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables</li> <li>- Adaptation de la période des travaux sur l'année</li> <li>- Protection des arbres existants en phase travaux et plantation d'arbres indigènes</li> <li>- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier</li> </ul>	Recherche d'un site de compensation en cours : <ul style="list-style-type: none"> <li>- au plus proche du projet ;</li> <li>- d'une surface supérieure à l'impact résiduel ;</li> <li>- en priorité des friches urbaines à restaurer ;</li> <li>- par acquisition ou convention sur temps long.</li> </ul>	<p>Suivi de la mesure par un coordinateur environnemental tout au long de la phase travaux. Des pénalités contractuelles seront prévues au sein du contrat de prestation pour les entreprises, si celles-ci ne respectent pas la mesure.</p> <p>La mesure sera suivie par l'écologue lors du suivi de chantier qui vérifiera que les travaux seront réalisés lors des périodes les moins impactantes pour la faune concernée par le projet. Passage d'un écologue (coordinateur environnemental) au démarrage des travaux et pendant les périodes de sensibilité de la faune.</p> <p>Le suivi sera réalisé par l'entreprise de maîtrise d'œuvre et par l'entreprise en charge du projet paysager.</p> <p>Visites et comptes rendus régulier de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.</p>
	<b>Phase d'exploitation</b> Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement ponctuels d'abris pour la faune – nichoirs pour l'avifaune, (en lien avec la replantation d'arbres d'alignement).</li> </ul>		Sans objet

	Impacts bruts	Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Mammifères (hors chiroptères)	<p><b>Phase travaux</b> Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Destruction d'individus Perturbation Dégradation des continuités écologiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables</li> <li>- Adaptation de la période des travaux sur l'année</li> <li>- Protection des arbres existants en phase travaux et plantation d'arbres indigènes</li> <li>- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>Suivi de la mesure par un coordinateur environnemental tout au long de la phase travaux. Des pénalités contractuelles seront prévues au sein du contrat de prestation pour les entreprises, si celles-ci ne respectent pas la mesure.</p> <p>La mesure sera suivie par l'écologue lors du suivi de chantier qui vérifiera que les travaux seront réalisés lors des périodes les moins impactantes pour la faune concernée par le projet. Passage d'un écologue (coordinateur environnemental) au démarrage des travaux et pendant les périodes de sensibilité de la faune.</p> <p>Le suivi sera réalisé par l'entreprise de maîtrise d'œuvre et par l'entreprise en charge du projet paysager.</p> <p>Visites et comptes rendus régulier de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.</p>
	<b>Phase d'exploitation</b>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Chiroptères	<p><b>Phase travaux</b> Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Destruction d'individus Perturbation Dégradation des continuités écologiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables</li> <li>- Adaptation de la période des travaux sur l'année</li> <li>- Protection des arbres existants en phase travaux et plantation d'arbres indigènes</li> <li>- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>Suivi de la mesure par un coordinateur environnemental tout au long de la phase travaux. Des pénalités contractuelles seront prévues au sein du contrat de prestation pour les entreprises, si celles-ci ne respectent pas la mesure.</p> <p>La mesure sera suivie par l'écologue lors du suivi de chantier qui vérifiera que les travaux seront réalisés lors des périodes les moins impactantes pour la faune concernée par le projet. Passage d'un écologue (coordinateur environnemental) au démarrage des travaux et pendant les périodes de sensibilité de la faune.</p> <p>Le suivi sera réalisé par l'entreprise de maîtrise d'œuvre et par l'entreprise en charge du projet paysager.</p> <p>Visites et comptes rendus régulier de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.</p>
	<b>Phase d'exploitation</b>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Reptiles	<p><b>Phase travaux</b> Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Destruction d'individus Perturbation Dégradation des continuités écologiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables</li> <li>- Adaptation de la période des travaux sur l'année</li> <li>- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>Suivi de la mesure par un coordinateur environnemental tout au long de la phase travaux. Des pénalités contractuelles seront prévues au sein du contrat de prestation pour les entreprises, si celles-ci ne respectent pas la mesure.</p> <p>La mesure sera suivie par l'écologue lors du suivi de chantier qui vérifiera que les travaux seront réalisés lors des périodes les moins impactantes pour la faune concernée par le projet. Passage d'un écologue (coordinateur environnemental) au démarrage des travaux et pendant les périodes de sensibilité de la faune.</p> <p>Visites et comptes rendus régulier de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.</p>

	Impacts bruts	Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement	Mesures de compensation	Suivi des mesures
	Phase exploitation	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Entomofaune	<b>Phase travaux</b> Destruction ou dégradation physique des habitats d'espèces Destruction d'individus Perturbation Dégradation des continuités écologiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Balisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables</li> <li>- Adaptation de la période des travaux sur l'année</li> <li>- Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier</li> </ul>	Sans objet	Suivi de la mesure par un coordinateur environnemental tout au long de la phase travaux. Des pénalités contractuelles seront prévues au sein du contrat de prestation pour les entreprises, si celles-ci ne respectent pas la mesure.  La mesure sera suivie par l'écologue lors du suivi de chantier qui vérifiera que les travaux seront réalisés lors des périodes les moins impactantes pour la faune concernée par le projet. Passage d'un écologue (coordinateur environnemental) au démarrage des travaux et pendant les périodes de sensibilité de la faune.  Visites et comptes rendus régulier de la bonne réalisation des mesures. Proposition et mise en œuvre de mesures correctives.
	Phase exploitation	Sans objet	Sans objet	Sans objet

## MILIEU HUMAIN

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Urbanisme réglementaire	Phase travaux Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Phase d'exploitation Mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Argenteuil, Bezons Sartrouville et Corneilles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evitement des zones à enjeux sur les espaces boisés classés des communes</li> <li>- Concertation avec les communes sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</li> <li>- Réduction des emprises projets au maximum, principalement sur l'emprise publique</li> </ul>	Sans objet	Sans objet
Organisation générale des travaux	Phase travaux Modification temporaire de la vie urbaine : impacts sur les différentes circulations, emprises travaux, zones de stockage des matériaux, bases vie Potentiels dégâts matériels liés à l'utilisation d'engins de chantier Sécurité publique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zones de stockage et bases vie situées de façon à limiter au maximum les impacts sur la vie locale</li> <li>- Conventions pour la remise en état à l'identique de l'espace privé ou public après utilisation pour les travaux et l'indemnisation des dommages éventuels</li> <li>- Déplacements d'engins et charges hors emprise des chantiers soumis aux règlements et codes en vigueur</li> <li>- Signalisations spécifiques mises en place</li> <li>- Protection du mobilier urbain et des arbres</li> <li>- Sécurisation du chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	Phase d'exploitation Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Servitudes d'utilité publique	Phase travaux Contraintes d'aménagements liées aux servitudes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monuments et sites : Mesures définies dans la partie « Patrimoine et Paysage »</li> <li>- Risques naturels et miniers : Mesures définies dans la partie « Risques naturels »</li> <li>- Dévoiement de réseaux temporaires : Mesures définies dans la partie « réseaux »</li> </ul>	Sans objet	Sans objet
	Phase d'exploitation Contraintes d'aménagements liées aux servitudes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monuments et sites : Mesures définies dans la partie « Patrimoine et Paysage »</li> <li>- Dévoiement de réseaux permanents : Mesures définies dans la partie « réseaux »</li> </ul>	Sans objet	Sans objet
Réseaux concession	Phase travaux Perturbations dans la gestion des différents réseaux Coupures temporaires de réseaux pour dévoiement, raccordement, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concertation avec les concessionnaires afin d'optimiser la continuité de service</li> <li>- Information de la population (courrier, affichage, site internet)</li> </ul>	Sans objet	Sans objet

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Dévoiement de réseaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dévoiement en amont des travaux</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
Contexte socio-démographique	<p><b>Phase travaux</b> Nuisances pour la population et risque pour la sécurité sur une longue période Gênes pouvant entraîner des départs de population</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Communication (documents d'information, réunions de concertation avec les riverains)</li> <li>- Phasage des travaux élaboré avec tous les acteurs du chantier afin de limiter l'impact sur les riverains et les usagers</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Amélioration des conditions de desserte des secteurs pour la population Gain de temps pour les déplacements en transport en commun</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Activités économiques	<p><b>Phase travaux</b> Nuisances pour les commerçants et les clients (déviations, moins de place de stationnement, engins de chantier, etc.) Retombées économiques positives pour les entreprises participant aux travaux, ainsi que pour l'activité hébergement et restauration locale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actions de communication et de sensibilisation</li> <li>- Maintien des accès aux commerces pendant toute la durée des travaux</li> <li>- Maintien d'aires de livraison</li> <li>- Présence d'agents de proximité</li> </ul>	Potentielle Commission de Règlement à l'Amiable (CRA)	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement, de réduction et de compensation via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Enquête parcellaire permettant de déterminer avec précision quelles seront les parcelles à acquérir ou à exproprier. Les acquisitions par voie amiable seront privilégiées. Le cas échéant, elles seront réalisées par voie judiciaire, à l'issue d'une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Amélioration des conditions de desserte des secteurs d'emplois</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Grands équipements	<p><b>Phase travaux</b> Nuisances pour les usagers des différents équipements Perturbation possible de leur accès</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limitation des nuisances</li> <li>- Maintien des accès</li> <li>- Précautions particulières sur les voies de desserte des locaux stratégiques</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesure décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Meilleure desserte de nombreux équipements</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Occupation du sol	<p><b>Phase travaux</b> Modification temporaire de la vie urbaine (emprises travaux, zones de stockage des matériaux, bases vie) Potentiels dégâts matériels liés à l'utilisation d'engins de chantier</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zones de stockage et bases vie situées de façon à limiter au maximum les impacts sur la vie locale</li> <li>- Conventions pour la remise en état à l'identique de l'espace privé ou public après utilisation pour les travaux et l'indemnisation des dommages éventuels</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesure décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Enquête parcellaire permettant de déterminer avec précision quelles seront les parcelles à acquérir ou à exproprier. Les acquisitions par voie amiable seront privilégiées. Le cas échéant, elles seront réalisées par voie judiciaire, à l'issue d'une procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Elargissement d'emprises sur les voiries existantes (acquisitions foncières bâties et non bâties)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des acquisitions foncières au strict nécessaire et en parfaite concertation avec les communes avec un arbitrage sur les fonctionnalités à restituer</li> <li>- Insertion des voies dédiées réalisée préférentiellement sur le domaine public ou privé non bâti et au maximum sur des emplacements réservés pour limiter les acquisitions de parcelles et la destruction de constructions.</li> </ul>	Acquisitions foncières privilégiant les démarches amiables	Réalisation d'un bilan des résultats économiques et sociaux de l'aménagement, au plus tard cinq ans après la mise en service du projet.

## TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Voirie et circulation routière	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Modification des conditions de circulation (réduction des voies de circulation, occupation de la chaussée, limitation de vitesse, etc.) principalement localisées le long du tracé des voies dédiées et mesures d'accompagnement</p> <p>Perturbation des services de la collectivité (pompiers, collecte des déchets, etc.).</p> <p>Reports de trafic sur les voiries structurantes du périmètre (RD41, RD308, RD311)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phasage des travaux permettant de garantir au maximum le maintien des usages en place et minimiser le temps de travaux</li> <li>- Maintien de la circulation ou solutions temporaires (voiries provisoires, déviations ponctuelles ou d'itinéraires bis)</li> <li>- Plan d'organisation réalisé en concertation avec les partenaires du projet et les commerçants</li> <li>- Maintien des services de la collectivité</li> <li>- Communication auprès des automobilistes, les usagers des transports en commun et les riverains</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>Modification des conditions de circulation propre à chaque secteur (zone 30, sens unique, réduction ponctuelle du nombre de voies, etc.)</p> <p>Réduction de la capacité routière de la RD48 et de la RD392</p> <p>Impacts limités sur la capacité viaire</p> <p>Diminution des trafics routiers sur les voiries dont les capacités routières sont réduites du fait du projet</p> <p>Report sur les voiries structurantes possédant des réserves de capacité (RD41, RD311)</p> <p>Report diffus sur les voiries locales</p> <p>Conservation de l'itinéraire de convoi exceptionnel sur la RD392</p> <p>Diminution du trafic, apaisement de la circulation et report de trafic vers les transports en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conception du projet adaptée afin de limiter les impacts sur la circulation</li> <li>- Adaptation de la signalisation routière en partenariat avec les différents gestionnaires des réseaux modifiés</li> <li>- Recherche de l'optimisation du fonctionnement des carrefours (géométrie, coordination des feux, etc.)</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
Réseau de transports collectifs	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Dégradation de la qualité du service des bus pendant les travaux</p> <p>Maintien de l'usage des sites propres / couloirs bus existants</p> <p>Report vers d'autres lignes de transport ou vers l'automobile</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien des lignes de bus autant que possible et avec un niveau de service acceptable</li> <li>- Modifications des itinéraires en cohérence en lien avec les plans de circulation</li> <li>- Actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers</li> <li>- Présence d'agents de proximité pour assurer le lien entre les riverains et le chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>Voies dédiées améliorant la régularité et les temps de parcours des lignes de bus</p> <p>Mesures d'accompagnement complémentaires optimisant les conditions de circulation, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale</p> <p>Restructuration du réseau de bus pour bénéficier au maximum des nouveaux ménagements</p> <p>Gains de temps vers et depuis les principaux pôles de transport</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Modes doux	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Modification des conditions de cheminement piétons et itinéraires cyclables (modification et allongement des itinéraires, diminution des largeurs de trottoir, etc.) Report des piétons et cyclistes vers des itinéraires moins perturbés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien des itinéraires actuels tant que possible</li> <li>- Mise en place de cheminements provisoires sécurisés</li> <li>- Plans de circulation réalisés en concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie</li> <li>- Maintien des accès riverains et aux commerces</li> <li>- Communication et information des usagers</li> <li>- Présence d'agents de proximité pour assurer le lien entre les riverains et le chantier</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>Mise en place d'itinéraires cyclables continus et sécurisés, qui se raccorderont aux aménagements existants. Mise en place d'arceaux vélos sur l'ensemble des stations du projet Amélioration de l'espace public et l'accessibilité aux PMR</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Stationnement	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Condamnation temporaire de places de stationnement latéral longeant les axes concernés Diminution possible de la fréquentation des commerces locaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès aux parkings privés maintenus autant que possible</li> <li>- Concertation avec les partenaires du projet et les commerçants</li> <li>- Places de stationnements spécifiques pour le personnel de chantier</li> <li>- Actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers</li> </ul>	<p>Proposition de places de substitution dans la mesure du possible</p> <p>Commission d'indemnisation amiable</p>	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement, de réduction et de compensation via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>Diminution du nombre de places de stationnement à l'échelle de la zone d'étude, particulièrement à Argenteuil.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le maintien de l'offre de stationnement a été l'un des paramètres pris en compte dans la conception du projet</li> <li>- Echange avec les communes afin de restituer une offre de stationnement cohérente</li> </ul>	<p>Sans objet</p> <p>(Pas de compensation dans le centre-ville d'Argenteuil en cohérence avec la politique stationnement de la Ville et avec l'offre de stationnement disponible sur le secteur privé)</p>	Sans objet

## PAYSAGE, PATRIMOINE ET LOISIRS

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Paysage	<p><b>Phase travaux</b> Abattage et risque de destruction d'arbres. Dégradation de l'ambiance du quartier liée aux nuisances.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les arbres maintenus en place seraient protégés du choc des outils et des engins par des corsets ou planches</li> <li>- Le mobilier urbain sera protégé</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Les arbres maintenus en place seront protégés du choc des outils et des engins par des corsets ou planches. Les arbres plantés et tous les espaces verts seront entretenus (arrosage, tailles, remplacements, suivi phytosanitaire, etc.). Le mobilier urbain (candélabres, bancs, sanitaires, etc.) sera protégé avec soin ou démonté. Les visites régulières du Maître d'Œuvre permettront de veiller à cette bonne intégration.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Le projet améliorera le bilan végétal puisque près de 328 arbres supplémentaires seront présents sur le territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La conception a été réalisée de manière globale en cherchant à préserver au maximum les alignements d'arbres existants</li> <li>- Les alignements d'arbres supprimés sont restitués dans la mesure du possible par de nouvelles plantations renforçant ainsi la qualité paysagère des axes empruntés et le cadre de vie des usagers et habitants</li> </ul>	Recherche de solutions de compensation en lien avec la Ville d'Argenteuil afin de diminuer le bilan dans le centre-ville	<p>Suivi et maintien en bon état de l'ensemble des mesures paysagères retenues pour le projet. Dans le cas où un ou plusieurs des arbres replantés dans le cadre du projet mourraient au cours de la garantie de deux ans, leur remplacement serait réalisé par l'entreprise travaux.</p>
Patrimoine archéologique	<p><b>Phase travaux</b> La présence de vestiges archéologiques pourrait avoir un impact sur le déroulement du chantier : interruption, fouilles de sauvetage, fouilles conservatoires, voire modification du projet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une demande anticipée de diagnostic archéologique a été adressée à la DRAC</li> <li>- Le maître d'ouvrage respectera la législation en vigueur en matière de découverte fortuite</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Le projet en phase exploitation n'est pas susceptible d'avoir une influence sur les sites archéologiques</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Patrimoine historique et culturel	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Les travaux pourront temporairement perturber l'accès aux monuments historiques et créer des nuisances visuelles aux abords de certains monuments historiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les travaux devront être effectués en concertation avec l'ABF</li> <li>- Les installations de chantier seront le plus éloignées possible et en dehors des perspectives visuelles des monuments protégés</li> <li>- Des itinéraires alternatifs seront mis en place pour garantir l'accessibilité aux monuments historiques</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p> <p>Les arbres maintenus en place seront protégés du choc des outils et des engins par des corsets ou planches. Les arbres plantés et tous les espaces verts seront entretenus (arrosage, tailles, remplacements, suivi phytosanitaire, etc.). Le mobilier urbain (candélabres, bancs, sanitaires, etc.) sera protégé avec soin ou démonté. Les visites régulières du Maître d'Œuvre permettront de veiller à cette bonne intégration.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>Les aménagements du projet BES modifieront le paysage urbain aux abords de certains monuments mais n'auront pas d'impact significatif sur les covisibilités.</p> <p>Le projet va améliorer l'accessibilité des sites culturels tels que les monuments historiques localisés le long du tracé du projet BES.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet sera défini en concertation avec l'ABF pour réduire l'impact sur le patrimoine environnant</li> <li>- Les mesures paysagères participeront notamment à la requalification du paysage urbain aux abords des monuments historiques.</li> </ul>	Sans objet	<p>Suivi et maintien en bon état de l'ensemble des mesures paysagères retenues pour le projet. Dans le cas où un ou plusieurs des arbres replantés dans le cadre du projet mourraient au cours de la garantie de deux ans, leur remplacement serait réalisé par l'entreprise travaux.</p>
Tourisme et loisirs	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Les impacts en phase chantier concernent principalement les perturbations de trafic pour les touristes. Des itinéraires alternatifs seront proposés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des itinéraires alternatifs seront proposés.</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier</p> <p>Vérification de l'établissement des plans de circulation routiers, piétons, cycles et bus ; visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers ; comptages ou observations sur site pour localiser les zones de congestion et les optimiser autant que possible.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>L'accessibilité aux équipements de loisirs et touristiques sera améliorée.</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet

## CADRE DE VIE, SECURITE ET SANTE PUBLIQUE

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Qualité de l' air	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Les principaux impacts proviennent des opérations de dégagement des emprises ou de terrassement ainsi que de la circulation des engins sur piste</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrosage des pistes de chantier, limitation de la vitesse, utilisation de véhicules et matériels aux normes, limitation des distances entre le chantier et les sites d'approvisionnement</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des mesures de qualité de l'aire effectué lors des visites sur le chantier par le MOE.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>Faible augmentation des concentrations le long de la rue Michel Carré, sur une portion de la D311 et sur de nombreux axes routiers réparties de l'aire d'étude mais avec des impacts encore plus faibles</p> <p>Faible baisse des concentrations le long de la D192 de son intersection à la D311 jusqu'à l'Avenue Robert Schuman et sur le boulevard Léon Feix de son intersection au boulevard Marcel Guillot à la D48</p> <p>Le projet ne présente pas d'impact sur l'exposition globale de la population à la pollution</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Ambiance sonore et vibratoire	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Les nuisances proviennent du bruit des différents engins, des groupes électrogènes, du trafic induit sur le réseau routier</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les entreprises devront mettre le maximum de précautions pour respecter la tranquillité du voisinage</li> <li>- L'organisation du chantier sera étudiée avec précision</li> <li>- Le déroulement du chantier sera suivi par un correspondant bruit et un dossier bruit de chantier sera déposé dans les mairies des communes et à la préfecture un mois avant le début des travaux</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des niveaux de bruits de chantier via la mise en place de sonomètres placés autour des différentes installations, ou des zones d'habitation, vérifiant que le niveau sonore ne dépasse pas le niveau réglementaire.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>On recense au total 25 habitations individuelles et 17 collectifs (représentant environ 245 logements) pour lesquels les objectifs acoustiques ne sont pas respectés.</p> <p>Les résultats de l'étude montrent, par ailleurs, que les mesures d'accompagnement (Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville) n'induisent pas de transformation significative de voies existantes.</p> <p>De même, aucun nouveau Point Noir de Bruit supplémentaire n'est créé par le projet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les mesures de protections préconisées consistent alors à mettre en œuvre des isolations acoustiques de façade.</li> <li>- Les travaux d'isolation à réaliser concernent a minima 25 pavillons et 6 collectifs, représentant au total 60 logements.</li> <li>- Des mesures seront réalisées au niveau des bâtiments plus récents pouvant être exposés</li> </ul>	Sans objet	Vérification de la bonne efficacité des dispositifs d'isolation phonique des logements les plus proches, après réalisation de mesures acoustiques avant et après isolation de façade.
Emissions lumineuses	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>Les éclairages étant déjà denses sur ce secteur urbain, la gêne induite par les éclairages nécessaires à la sécurité du chantier est à relativiser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les émissions lumineuses seront limitées au strict nécessaire, et conditionnées par l'impératif de sécurité du chantier.</li> <li>- Les entreprises devront respecter les prescriptions relatives à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses</li> </ul>	Sans objet	Sans objet

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Au regard de la pollution lumineuse globale de la zone d'étude, les émissions lumineuses sont considérées comme peu perceptibles.</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Champs	<p><b>Phase travaux</b> Les travaux ne sont pas de nature à induire des perturbations électromagnétiques temporaires et ne sont pas sensibles aux champs électromagnétiques</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Le projet ne génère pas d'émissions de radiations ou d'ondes électromagnétiques.</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Pollution des sols	<p><b>Phase travaux</b> Le territoire d'étude a fait l'objet de nombreuses utilisations industrielles qui se sont côtoyées et/ou succédées dans le passé, susceptibles d'être à l'origine d'une pollution des sols et sous-sols. Les risques concernent : l'utilisation de substances polluantes pour les besoins des travaux et les terrassements des zones impactées notamment en composés volatils</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stockage des substances dans des aires identifiées,</li> <li>- Gestion des nuisances environnementales (mise en place des moyens techniques adaptés)</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des matériaux extraits, détection de matériaux suspects et évacuation des matériaux pollués en filière adaptée.</p> <p>Contrôle du respect du SOSED et notamment des modalités de suivi des déchets par vérification de mise en place de bennes de tris et contrôle des bons de transports des déchets pollués</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> En phase exploitation le projet n'est pas susceptible d'engendrer une pollution des sols</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Amiante	<p><b>Phase travaux</b> Risque amiante considéré comme important plus particulièrement vis-à-vis des risques d'exposition du personnel et environnement proche</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port des EPI spécifiques + formations amiante</li> <li>- Moyens techniques mis en place pour contrôler les émissions</li> <li>- Respect de la norme NF X 46-020. 22 et de l'article R.541-43 du Code de l'Environnement dans les phases de démolition des chaussées, de transport évitant l'envol de fibres et d'évacuation en filière adaptée</li> <li>- Mesures environnementales libératoires</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Vérification de la bonne application de la norme NF X 46-020. 22 et de l'article R.541-43 du Code de l'Environnement dans les phases de démolition des chaussées, de transport évitant l'envol de fibres et d'évacuation en filière adaptée.</p> <p>Rédaction d'un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) et nomination d'un Coordinateur Général Sécurité et Protection de la Santé (CGSPS).</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b> Le projet ne génère pas de risque amiante.</p>	Sans objet	Sans objet	Sans objet

	Impacts bruts	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	Suivi des mesures
Gestion des déchets et déblais	<p><b>Phase travaux</b></p> <p>La mauvaise gestion des déchets peut entraîner la dégradation de l'image du chantier et favoriser l'accumulation des déchets.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'une évacuation coordonnée avec les chantiers simultanés</li> <li>- Réemploi des matériaux si possible</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des matériaux extraits, détection de matériaux suspects et évacuation des matériaux pollués en filière adaptée.</p> <p>Contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place, vérification des sites et du respect des conditions de stockage des matériaux.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>
	<p><b>Phase d'exploitation</b></p> <p>La mauvaise gestion des déchets peut entraîner une pollution du site permanente et affecter la qualité des eaux souterraines et superficielles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibilisation du personnel de chantier sur le tri</li> <li>- Contrôles encadrés par la maîtrise d'œuvre</li> <li>- Traçabilité des déchets</li> <li>- Processus spécifique pour les déchets amiantés</li> <li>- Envoi des déblais dans des filières de tri adaptés</li> </ul>	Sans objet	<p>Application des règles et du respect des normes environnementales par l'ensemble des prestataires dans le cadre de la passation des marchés, et du suivi du chantier.</p> <p>Vérification du bon respect des mesures d'évitement et de réduction via l'intégration des mesures décrites au Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC), document intégré dans chaque DCE.</p> <p>Contrôle des matériaux extraits, détection de matériaux suspects et évacuation des matériaux pollués en filière adaptée.</p> <p>Contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place, vérification des sites et du respect des conditions de stockage des matériaux.</p> <p>Etablissement d'un bilan environnemental du chantier présentant les principaux enjeux et les principales mesures mises en œuvre.</p>





## CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Séance du 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-103**

### **TCSP AULNAY-SOUS-BOIS - TREMBLAY-EN-FRANCE - PROJET D'AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS - BILAN DE LA CONCERTATION**

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. 3111-10 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de l'urbanisme et notamment l'article L103-2 relatif à la concertation préalable ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L 121-8 et suivants, R. 121-2 et suivants ;
- VU** le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n°2021-1000 du 30 juillet 2021 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique ;
- VU** le contrat de plan Etat - Région Ile de France 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional en date du 18 juin 2015 et sa revoyure signée le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération n°2018/550 du Conseil d'administration de Île-de-France Mobilités du 12 décembre 2018 approuvant la convention de financement relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), à la concertation préalable, au Schéma de Principe et à l'Enquête publique du projet de TCSP Aulnay-sous-Bois – Tremblay-en-France ;
- VU** la délibération n°20210414-141 du Conseil d'administration de Île-de-France Mobilités du 14 avril 2021 approuvant le DOCP et les modalités de la concertation ;
- VU** le rapport n° 20220525-103 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

**CONSIDÉRANT** le soutien de l'ensemble des collectivités au projet de TCSP, exprimé pour certaines à travers leurs contributions annexées au bilan de la concertation. Les partenaires ont également exprimé leur soutien aux suites à donner au projet lors du comité de concertation du 4 février 2022 et de la commission de suivi du 22 mars 2023 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le bilan de la concertation relatif au projet d'aménagements dédiés aux bus entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France, qui s'est déroulée du 20 septembre au 22 octobre 2021 ;

**ARTICLE 2** : confirme la poursuite du projet en tenant compte des enseignements de la concertation, sur la base des principes suivants notamment :

- La réalisation d'aménagements dédiés aux bus, dont des voies en site propre, entre les gares d'Aulnay RER et du Vert-Galant, en passant par la gare de Sevrans Beaudottes ;
- L'approfondissement des impacts du projet sur la circulation routière grâce aux études permettront également de préciser les principes d'insertion du site propre, en particulier sur la RD40, et de définir les mesures d'accompagnement le cas échéant ;
- Une attention particulière sera portée dans les études pour améliorer le cadre de vie en favorisant le développement des modes actifs (marche et vélo), la végétalisation le long du parcours et l'apaisement de la circulation ;

**ARTICLE 3** : décide de maintenir un dispositif de concertation continue du public, associant l'ensemble des acteurs du territoire et les partenaires du projet.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-104**

### **TCSP MASSY SACLAY - PROJET DE BOUCLAGE DU SITE PROPRE DANS LE QUARTIER DE L'ECOLE POLYTECHNIQUE - BILAN DE LA CONCERTATION**

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'urbanisme et notamment l'article L 424-1 relatif au sursis à statuer et l'article L103-2 relatif à la concertation préalable ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L 121-8 et suivants, R. 121-2 et suivants ;
- VU** le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le Schéma directeur de la Région Île-de-France ;
- VU** le décret n°2021-1000 du 30 juillet 2021 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique ;
- VU** le contrat de plan Etat - Région Ile de France 2015-2020, adopté par délibération du Conseil Régional en date du 18 juin 2015 et sa revoyure signée le 7 février 2017 ;
- VU** la délibération n°2018-052 du Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France du 12 décembre 2018, approuvant la convention de financement des études relatives aux phases Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), schéma de principe, concertation préalable et études d'avant-projet ;
- VU** la délibération n°20211011-288 du Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 11 octobre 2021 approuvant le DOCP et les modalités de la concertation ;
- VU** le rapport n° 20220525-104 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission des projets d'infrastructures du 18 mai 2022 ;

**CONSIDERANT** l'approbation de l'ensemble des partenaires exprimée lors du comité de concertation du 28 janvier 2022 et de la commission de suivi du 14 avril 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : approuve le bilan de la concertation relative au projet de bouclage du site propre du TCSP Massy-Saclay dans le Quartier de l'Ecole Polytechnique, qui s'est déroulée du 25 octobre au 28 novembre 2021 ;

**ARTICLE 2** : confirme la poursuite du projet en tenant compte des enseignements de la concertation, notamment sur la base des principes suivants :

- L'objectif largement plébiscité de développement des transports en commun sur le plateau de Saclay,
- La recherche de continuité et de sécurisation des aménagements pour les mobilités actives,
- Les fortes attentes exprimées en matière de développement des infrastructures cyclables sur le plateau de Saclay en lien étroit avec les acteurs du territoire,
- La prise en considération, en tant qu'élément du débat, de l'expression préférentielle du public pour la variante n°2 du positionnement de la quatrième station,
- Une attention particulière au sujet de l'impact environnemental du projet,

**ARTICLE 3** : décide de maintenir un dispositif de concertation continue du public, associant l'ensemble des acteurs du territoire et les partenaires du projet.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-105**

# **ACCORD-CADRE 2021-103 CONSEIL ET ÉTUDES MÉDIA - ACHAT ESPACES MÉDIA**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** le procès-verbal de la réunion de la Commission d'appel d'offres du 17 mars 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220525-105 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à signer l'accord-cadre n°2021-103 qui a pour objet le conseil média, les études média, ainsi que l'achat d'espaces publicitaires au nom et pour le compte d'Île-de-France Mobilités ;

**ARTICLE 2 :** précise que la durée de l'accord-cadre est de deux ans à compter de sa notification. Il ne comprend aucune reconduction ;

**ARTICLE 3 :** précise que pour la mission 1 portant sur le conseil média, les prestations seront rémunérées par application des prix unitaires indiqués au bordereau des prix unitaires (BPU) aux quantités réellement exécutées. L'accord cadre est conclu pour la partie à prix unitaires sans montant minimum et avec un montant maximum de 8 000 000 € HT pour la période contractuelle qui est de deux ans.

Pour la mission 2 portant sur l'achat d'espaces publicitaires, les prestations seront rémunérées sur la base d'un prix établi par l'application d'un pourcentage au montant net hors taxes des plans média mis en œuvre. Le pourcentage de 2,1% indiqué par le titulaire à l'Acte d'Engagement (AE) est fixe pendant toute la durée du marché ;

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-106**

### **2021-071 - MARCHÉ DE SURVEILLANCE ANTI-INTRUSION ET INCENDIE DANS LES BÂTIMENTS ET TERRAINS D'ILE- DE-FRANCE MOBILITÉS**

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 17 mai 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220525-106 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1 :** autorise le directeur général à signer les lots 1 et 2 de l'accord-cadre n°2021-071 qui a pour objet des prestations de gardiennage / surveillance et SSIAP, de jour comme de nuit 7/7 jours (jours fériés compris) des biens inoccupés d'Île-de-France Mobilités, par un agent SSIAP, un agent de sécurité ou un agent maître-chien et son chien.

L'allotissement est le suivant :

Lot 1 : Gardiennage et SSIAP Départements 95, 93, 94 et 77

Lot 2 : Gardiennage et SSIAP Départements 78, 75, 92 et 91 ;

**ARTICLE 2 :** précise que chaque lot est conclu pour une période initiale d'un an à compter de sa notification. Chaque lot pourra être reconduit trois fois pour une nouvelle période d'un an. La durée globale de l'accord cadre ne peut en aucun cas dépasser quatre ans ;

**ARTICLE 3 :** précise que chaque lot est conclu sous la forme d'un accord-cadre mono-attributaire à bons de commande, les prestations seront rémunérées par application des prix unitaires indiqués au bordereau des prix unitaires (BPU) aux quantités réellement exécutées. Pour chacun des deux lots, l'accord cadre est conclu sans montant minimum et avec un montant maximum de 2 000 000 € HT par période contractuelle d'un an.

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-107**

# **ACCORD-CADRE 2021-062 - TRANSPORT SCOLAIRE EN CIRCUITS SPÉCIAUX DANS LES DÉPARTEMENTS DE L'ESSONNE (91) ET DU VAL D'OISE (95) - LOTS 44, 47, 51, 57, 61, 64**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36 ;
- VU** le code de la commande publique ;
- VU** la loi 2020-1525 d'accélération et de simplification de l'action publique ;
- VU** la délibération n°20211209-334 en date du 9 décembre 2021 relative aux transports scolaires et adaptés – convention de délégation de compétence aux organisateurs locaux du département de l'Essonne en matière de services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves (CSS) ;
- VU** le procès-verbal de réunion de la commission d'appel d'offres du 17 mars 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220525-107 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

**CONSIDERANT** la délibération n°20211209-334 délégrant la compétence aux organisateurs locaux du département de l'Essonne, en matière de services spéciaux de transports publics routiers réservés aux élèves (CSS) sur leur territoire du 15 juillet 2022 à la fin de l'année scolaire 2025-2026 ;

**CONSIDERANT** l'unique consultation « 2021-062 » conduite par Île-de-France Mobilités pour la mise en place d'un accord-cadre de prestations de services de transports en circuits spéciaux scolaires dans les départements de l'Essonne (91) et du Val d'Oise (95), décomposé en soixante-sept (67) lots dont six (6) lots (lot 44, 47, 51, 57, 61 et 64) sont d'un montant maximum supérieur à 5 millions d'euros HT sur la durée totale du marché, reconductions comprises ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : autorise le directeur général à signer les lots 44, 47, 51, 57, 61 et 64 de l'accord-cadre 2021-062 « service de transports en circuits spéciaux scolaires dans les départements de l'Essonne (91) et du Val d'Oise (95) » avec les sociétés suivantes sur la base des prix unitaires indiqués au bordereau des prix unitaires de chaque lot :

- Lot 44 : société CARS BLEUS, pour un montant maximum annuel de 2 162 000 € HT hors reconduction, soit un montant maximum de 8 648 000 € HT sur la durée totale du marché, reconductions comprises ;
- LOT 47 : société CARS BLEUS pour un montant maximum annuel de 1 888 000 € HT hors reconduction, soit un montant maximum de 7 552 000 € HT sur la durée totale du marché, reconductions comprises ;
- LOT 51 : société CARS BLEUS pour un montant maximum annuel de 1 930 000 € HT hors reconduction, soit un montant maximum de 7 720 000 € HT sur la durée totale du marché, reconductions comprises ;
- LOT 57 : société CARS NEDROMA pour un montant maximum annuel de 2 902 000 € HT hors reconduction, soit un montant maximum de 11 608 000 € HT sur la durée totale du marché, reconductions comprises ;
- LOT 61 : Groupement SAVAC SAS / CARS SUZANNE pour un montant maximum annuel de 3 460 000 € HT hors reconduction, soit un montant maximum de 13 840 000 € HT sur la durée totale du marché, reconductions comprises ;
- LOT 64 : société CARS NEDROMA pour un montant maximum annuel de 2 868 000 € HT hors reconduction, soit un montant maximum de 11 472 000 € HT sur la durée totale du marché, reconductions comprises.

**ARTICLE 2** : précise que la durée de cet accord-cadre pour chacun des lots est de douze (12) mois à compter de la date de notification ;

**ARTICLE 3** : précise qu'il peut être reconduit tacitement trois (3) fois sans que son délai global ne puisse dépasser quatre (4) ans, soit quarante-huit (48) mois ;

**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 25 mai 2022**

**Délibération n° 20220525-108**

### **AVENANT N°3 AU MARCHÉ 2012-98: OPÉRATION DE PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7 ( ATHIS-MONS JUVISY) - MAITRISE D'OEUVRE GÉNÉRALE**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code des marchés publics et notamment son article 20 ;
- VU** le procès-verbal de la Commission d'Appel d'Offres du 21 avril 2022 ;
- VU** le rapport n° 20220525-108 ;
- VU** l'avis favorable de la commission économique et tarifaire du 18 mai 2022 ;

Après en avoir délibéré,

**ARTICLE 1** : autorise SYSTRA, le mandataire de la maîtrise d'ouvrage, à signer l'avenant n° 3 au marché de maîtrise d'œuvre générale 2012-98 dont le titulaire est le groupement conjoint avec mandataire solidaire INGEROP CONSEIL ET INGENIERIE (mandataire) / RICHEZ & ASSOCIES / RATP (co-traitants) ;

**ARTICLE 2** : précise que l'avenant n°3 a pour finalité d'ajouter des prestations supplémentaires au marché et qu'il entraîne une augmentation du montant du marché de 414 475 € HT, soit une hausse de 3,74 % à la suite de l'avenant n°3 et de 13,59 % tous avenants confondus ;

**ARTICLE 3** : précise que le nouveau montant du marché s'élève à 12 603 796,50 €HT.

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

Accusé de réception en Préfecture : 075-287500078-20220525-5262-DE-1-1  
Date de télétransmission : 31/05/22  
Date de réception Préfecture : 31/05/22

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



Valérie PECRESSE