

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

**PROTOCOLE D'ACCORD ÉTAT-RÉGION CPER TRANSPORT 2023-2027 ; FONDS RELAI POUR
L'ANNÉE 2024 DES OPÉRATIONS RELEVANT DU CPER 2015-2020**

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS.....	3
PROJET DE DÉLIBÉRATION.....	8
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION.....	10
Annexe 1 : Protocole d'accord entre l'Etat et la région Île-de-France sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.....	11
Annexe 2 : Liste des projets potentiels objets du fonds relai CPER pour l'année 2024.....	33

EXPOSÉ DES MOTIFS

Ce rapport vous propose d'adopter (1) un protocole d'accord Etat-Région sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027 et (2) un fonds relai pour le financement en 2024 des opérations déjà inscrites au CPER 2015-2020.

Le contrat de plan État-Région (CPER), créé par la loi du 29 juillet 1982, est un engagement de l'État et la Région pour programmer et financer des projets structurants. Il fixe les priorités pour un aménagement durable du territoire et permet d'assurer une cohérence des politiques publiques à l'échelle de la Région. En particulier, le SDRIF-E de la Région Ile-de-France, actuellement en concertation, intègre les projets de transports du CPER. Il a été construit autour de 139 polarités autour desquelles se renforceront les bassins de vie des 12 millions de Franciliens.

1. Protocole d'accord entre l'Etat et la région Île-de-France portant sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

1.1. Pour rappel, le volet transports du CPER 2015-2020 s'achève avec un taux d'exécution proche de 100%, traduisant une véritable dynamique collective pour réduire les inégalités territoriales en Ile-de-France

Le volet appelé « mobilité multimodale » du Contrat de Plan Etat-Région (CPER), adopté en juin 2015, a été prolongé par deux avenants (décembre 2020 puis février 2021). Il est arrivé à échéance au 31 décembre 2022. Un nouveau volet « mobilités » doit donc être adopté afin d'établir avec l'Etat le plan de financement des études et travaux d'opérations de transports pour les années 2023 à 2027.

Le CPER 2015-2020 présente de très belles réussites pour les transports du quotidien de la Région :

- la modernisation des lignes existantes comme le RER A (dont la fiabilité a été significativement renforcée) ou l'électrification de la ligne Paris-Troyes.
- de nouvelles lignes qui réduisent significativement les temps de trajet des usagers et améliorent le confort de leurs déplacements, avec le lancement du projet Eole, les prolongements des métros (M4 à Bagneux, M12 à Mairie d'Aubervilliers, M11 prochainement à Rosny-Bois-Perrier et M14 à Mairie de Saint-Ouen), les tramways (T1 vers Asnières, T3B à Porte d'Asnières, T9 de Porte de Choisy à Orly, T10 Antony-Clamart, T12 Massy-Evry, T13 Saint-Germain-en-Laye - Saint-Cyr), les BHNS, TCSP et Tzen.
- les pôles multimodaux et ferroviaires pour renforcer la complémentarité des modes et créer de véritables lieux de vie.
- sur la route, le traitement de zones de bruit critiques (comme la section A4-A86 à Créteil et Maisons-Alfort ou la RN118 à Bièvres) et des projets d'optimisation du réseau (comme la RN6).

1.2.Face au retard pris par l'Etat pour transmettre au préfet son mandat de négociation, la Région Ile-de-France a pris ses responsabilités en votant un fonds relai pour maintenir le financement des projets de transports

Le précédent CPER 2015-2022 a pris fin le 31 décembre 2022 et le préfet de région n'a eu son mandat de négociation qu'à l'été 2023.

La Région a alors pris ses responsabilités en proposant la création d'un fonds relai pour l'année 2023, adopté lors du conseil régional de décembre 2022, afin de ne pas retarder l'avancement d'opérations structurantes, essentielles pour les déplacements du quotidien des Franciliennes et des Franciliens.

Ce n'est qu'en juin 2023 que le Gouvernement a donné un mandat de négociation au préfet de région. Depuis juin, l'avancée des négociations très constructives avec l'Etat permet de présenter aujourd'hui un protocole d'accord entre l'Etat et la région Île-de-France portant sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027.

Pour faire face aux immenses besoins en matière de transport du quotidien et répondre à l'urgence écologique, la Région avait initialement estimé le niveau de participation nécessaire de l'Etat à 4 milliards d'euros, à parité avec la Région, conformément au précédent CPER transport. Le mandat donné au préfet de Région de 3 milliards d'euros de part Etat est en deçà des espérances mais reflète néanmoins un engagement de l'Etat pour l'Ile-de-France. En effet, l'enveloppe de l'Etat a augmenté d'un milliard d'euros par rapport à ce qui était initialement prévu par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), passant de 2 à 3 milliards d'euros, ce qui représente un effort significatif du Gouvernement. Ce montant vient compenser le sous-investissement historique dans les infrastructures de transport du réseau Ile-de-France, qui transporte à lui seul 70 % des voyageurs de la SNCF et supporte de lourdes charges de centralité.

1.3.Le montant du CPER Mobilités 2023-2027 négocié entre l'Etat, la Région et leurs partenaires est de 8,4 milliards d'euros d'investissements

Le montant du CPER Mobilités 2023-2027 convenu entre l'Etat, la Région et leurs partenaires est de 8,4 milliards d'euros d'investissements entre 2023 et 2027 dont :

- 3,7 milliards d'euros pour la Région (44%), premier financeur du CPER.
- 3 milliards d'euros pour l'Etat et la Société du Grand Paris (SGP) ensemble (36%).
- 1,7 milliards d'euros attendus pour le bloc « Autres financeurs » (opérateurs RATP, SNCF, IDFM, collectivités locales) soit 20%.

La Région a décidé d'aller plus loin que l'effort paritaire du précédent CPER et de fournir un effort supérieur à l'Etat de 700 millions d'euros pour sauver des dizaines d'opérations qui n'auraient pas pu voir le jour sans. La Présidente avait annoncé qu'elle ferait cet effort à condition :

- D'avoir des garanties sur le financement pérenne des transports collectifs franciliens. Depuis, l'accord historique signé en septembre 2023 par la Présidente d'Ile-de-France Mobilités et le ministre chargé des Transports, a été suivi par l'ajout dans le projet de loi de finances 2024 de nouvelles recettes fiscales pour IDFM. Leur vote définitif est la condition *sine qua non* de la mise en œuvre du présent protocole.
- Que le bloc local soit au rendez-vous du financement d'Ile-de-France Mobilités et

qu'ils participent à hauteur des clés usuelles pour les grands projets.

Ce protocole ne saurait par ailleurs résumer l'engagement de la Région. En effet, au-delà des 3,7 milliards d'euros investis au CPER, la Région investira en réalité un total de 4,3 milliards d'euros sur les mobilités en Ile-de-France dans les 5 prochaines années en comptant les financements sur le vélo et sur les routes départementales, soit plus de :

- 300 millions d'euros par la Région sur le réseau Vélo Ile-de-France (VIF) pour investir massivement dans la création d'un réseau cyclable à haut niveau de service, visant à faire du vélo un mode de transport du quotidien à part entière.
- 335 millions d'euros seront investis par la Région sur la modernisation des routes départementales, la fluidité, l'intégration environnementale et l'innovation routière au travers du plan « Route de demain » voté dès 2022.

1.4. Les projets proposés au CPER 2023-2027 permettront de renforcer et d'accélérer l'amélioration des transports du quotidien pour l'ensemble des Franciliens : c'est la poursuite du rééquilibrage territorial favorisant des transports collectifs confortables et fiables, et des routes plus fluides et respectueuses de l'environnement

Une priorité absolue au réseau existant et au transport ferroviaire : ce nouveau contrat marque un effort considérable de +50 % sur la modernisation des RER et Transiliens avec près de 1,8 milliards d'euros :

- 712 millions d'euros pour l'automatisation de l'exploitation des RER B et D avec le projet NExTEO pour gagner 3 points de régularité et de la robustesse à l'exploitation de ces lignes empruntées par 1,65 millions de voyageurs quotidiens (30% du trafic quotidien RER et Transiliens)
- 1,1 milliards d'euros pour l'amélioration et la modernisation de l'ensemble des lignes RER et Transiliens (électrification de la ligne P Trilport-La Ferté Milon, travaux d'adaptation des infrastructures RER et Transiliens pour l'arrivée des nouveaux matériels roulants commandés par Ile-de-France Mobilités, nœud ferroviaire de Brétigny...)

Un effort sans précédent sur l'intermodalité pour les voyageurs avec un quintuplement des investissements dans la modernisation des pôles gares majeurs et au total un milliard d'euros investis dans les gares pour les transformer et pour préparer l'arrivée du métro du Grand Paris Express :

- Pôles gares majeurs : 603 millions d'euros prévus contre 119 millions d'euros au précédent CPER. 13 pôles gares sont inscrits au CPER (Val de Fontenay, Melun, Rosny, Poissy, Mantes la Jolie, La Défense, le Bourget-Drancy, Noisy-le Sec, Tripôle Gare de Lyon Austerlitz Bercy, Bipôle Gare de l'Est, Saint-Lazare, Massy-Palaiseau, Corbeil-Essonnes).
- A cela s'ajoutent les interconnexions du Grand Paris Express (345 millions d'euros) : la future gare de Bry-Villiers-Champigny (270 millions d'euros) et l'interconnexion de la ligne H avec le Grand Paris Express à Saint-Denis-Pleyel (75 millions d'euros).
- Et les travaux d'adaptation des stations et gares existantes pour les connecter aux futures lignes de métro du Grand Paris Express (179 millions d'euros).

De nombreux grands projets de transport collectif qui seront des leviers majeurs du rééquilibrage territorial, avec des nouvelles liaisons de banlieue à banlieue y compris en grande couronne :

- Le plus conséquent : la réalisation du nouveau RER Eole prolongé à La Défense – Nanterre, puis Mantes-la-Jolie qui sera un des piliers du développement du Mantois (1,695 milliards d'euros sur la période 2023-2027) sera livrée d'ici fin 2026 avec un financement colossal sécurisé.
- 6 nouveaux projets de tramways seront engagés, en travaux ou achevés d'ici fin 2027 pour créer de véritables bassins de vie (1,3 milliards d'euros) : T1 à l'Est Val de Fontenay en Seine-Saint-Denis, T1 à Colombes puis Rueil dans les Hauts-de-Seine, T7 à Juvisy dans l'Essonne, T13 entre Saint-Germain-Poissy et Achères dans les Yvelines, T8 prolongé à Paris à Rosa Parks, T10 à Issy-Vanves-Clamart.
- Etudes et travaux d'une quinzaine de nouveaux projets de bus à haut niveau de service en site propre et de TZEN (883 millions d'euros) : TZEN 2, TZEN 3, TZEN 5, TSCP du Grand Roissy, Bus entre Seine, BHNS Bords de Marne, Altival, TCSP Senia Orly, TCSP EVE, TSCP Massy Polytechnique, etc. C'est un doublement des sommes consacrées aux dessertes rapides en bus (420 millions d'euros au précédent CPER 2015-2022).
- Lancement inédit d'une étude stratégique d'Ile-de-France Mobilités pour étudier un nouveau paquet d'une quinzaine de prolongements de métro inscrits au SDRIFE Environnemental. Et une décision historique de lancer une étude qw d'une nouvelle ligne de métro dans le Val d'Oise (ligne 19) et réparer un oubli historique au moment de la constitution du schéma d'ensemble du Grand Paris Express.

La route n'est pas oubliée : 622 millions d'euros seront investis sur de grands projets routiers pour la rendre plus fluide, mieux partagée et plus respectueuse de son environnement (15 millions de déplacements par jour en voiture) :

- Des opérations ciblées sur le réseau routier national : élargissement de la Francilienne en Seine-et-Marne pour lutter contre la congestion, prolongement de la RN406 au Port de Bonneuil dans le Val de Marne pour favoriser le transport fluvial de marchandises, enfouissement de la RN 10 à Trappes pour améliorer le cadre de vie des habitants et lutter contre les nuisances sonores, etc.
- 100 millions d'euros pour la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Ile-de-France pour concrétiser l'engagement d'un doublement à 100 lignes de cars express en 2030 et le développement du covoiturage.

Les enveloppes financières ont été établies en prenant en compte les capacités de réalisation des maîtres d'ouvrage. Les projets envisagés tiennent compte par ailleurs d'hypothèses financières sincères qui reposent sur des cofinancements concertés.

Ces projets ont été déterminés après une large concertation en particulier avec les conseils départementaux et les représentants des usagers.

1.5. Une adoption définitive à l'été 2024

La signature de l'avenant d'intégration au CPER 2021-2027 du volet mobilités 2023-2027 pourra raisonnablement intervenir à l'été 2024, compte tenu des procédures de concertation applicables en l'espèce (avis de l'autorité environnementale, consultation du public, production du bilan de la concertation, etc.) C'est la raison pour laquelle il vous est proposé de créer un second « Fonds relai CPER mobilités » pour 2024, à l'instar du fonds relai 2023.

2. Fonds relai pour l'année 2024 des opérations relevant du CPER 2015-2020

La création d'un second fonds relai permettra à la Région, dès le 1^{er} janvier 2024, d'affecter les montants nécessaires à la poursuite des opérations de transports déjà inscrites au CPER 2015-2020 et non finalisées, en anticipation de la signature de l'avenant au CPER 2021-2027, volet « mobilités ». Conformément aux montants inscrits dans le budget primitif pour l'année 2024, ce fonds sera doté de 833,98 millions d'euros, et permettra d'éviter les arrêts sur des opérations structurantes et essentielles pour les Franciliennes et les Franciliens telles que le prolongement du RER E à l'Ouest, le prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay, ou encore le prolongement du métro 11 à Rosny-Bois-Perrier.

A l'instar du fonds relai pour 2023, les subventions régionales seront versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale. Le présent fonds sera mobilisable jusqu'à l'entrée en vigueur du volet « mobilités » du CPER 2023-2027 par l'Etat et la Région, ou au plus tard jusqu'au 31 décembre 2024.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

La présidente du conseil régional
d'Île-de-France



VALÉRIE PÉCRESSÉ

PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 20 DÉCEMBRE 2023

PROTOCOLE D'ACCORD ÉTAT-RÉGION CPER TRANSPORT 2023-2027 ; FONDS RELAI POUR L'ANNÉE 2024 DES OPÉRATIONS RELEVANT DU CPER 2015-2020

Le conseil régional d'Île-de-France,

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports ;

VU le code de l'environnement ;

VU la délibération n° CR 53-15 du conseil régional du 18 juin 2015 approuvant le CPER 2015-2020 et le contrat CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 ;

VU la délibération n° CR 123-16 du conseil régional du 14 décembre 2016 approuvant et autorisant la Présidente à signer la revoyure du CPER 2015-2020 et du CPER 2020 ;

VU la délibération n° CR 2020-070 du conseil régional du 14 décembre 2020 portant les avenants n° 2, 3 et 4 relatifs au CPER 2015-2020 et l'avenant n° 2 du CPER Vallée de la Seine 2015-2020 ;

VU la délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 portant les avenants au CPER 2015-2020 et au CPER 2015-2020 ;

VU la délibération n° CR 2022-078 du conseil régional du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

VU la délibération n° CR 2022-082 du conseil régional du 12 décembre 2022 portant création d'un fonds relai « CPER Mobilités » pour l'année 2023 ;

VU la délibération n° CR 2023-010 du conseil régional du 30 mars 2023 et notamment son article 5 relatif aux subventions accordées au titre du fonds relai en faveur du financement des opérations inscrites au titre du volet « mobilité multimodale » du contrat de plan Etat-Région 2015-2020, limitant le versement des acomptes à 95% de la participation régionale ;

VU l'avis du CESER du 9 novembre 2023 relatif aux orientations budgétaires pour 2024, et notamment son article 4 ;

VU le budget de la région Île-de-France pour 2024 ;

VU l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

VU le rapport n°CR 2023-062 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Approuve le projet de protocole d'accord Etat-Région sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région (CPER) 2021-2027 adopté le 6 juillet 2022, et autorise la présidente de la région Île-de-France à le signer.

Article 2 :

Mandate la présidente de la région Île-de-France pour négocier avec l'Etat, la Société du Grand Paris et Ile-de-France Mobilités le lancement en 2024 d'une première étude de faisabilité relative au projet de métro ligne 19 (Nanterre-Triangle de Gonesse) d'un montant estimé à 6,5 millions d'euros avec le soutien financier du Conseil départemental du Val d'Oise et de la Région.

Article 3 :

Décide la création d'un nouveau fonds relai régional en faveur du financement des opérations inscrites, au titre du volet « mobilité multimodale », au CPER 2015-2020 prolongé par avenants. Ce fonds a vocation à être doté, jusqu'à l'entrée en vigueur du volet « mobilités » du CPER 2021-2027 par l'Etat et la Région, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2024, dans la limite d'un montant plafond de 833,98 millions d'euros.

Article 4 :

A compter du 1^{er} janvier 2024, les subventions régionales accordées dans le cadre du fonds relai, mis en place par la présente délibération, sont versées sous forme d'acomptes dans la limite de 95% de la participation régionale.

Article 5 :

Mandate la présidente du conseil régional pour négocier avec l'Etat, à la demande du Département de l'Essonne, l'inscription d'un projet de TCSP sur la RN20 au volet mobilités du CPER 2023-2027 qui sera adopté à l'été 2024, étant rappelé que cet axe routier bénéficie d'ores et déjà de financements régionaux inscrits au plan route de demain en ce qui concerne le financement des points de congestion.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe 1 : Protocole d'accord entre l'Etat et la région Île-de-France sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

Préambule

Par courrier en date du 5 juin 2023, la Première Ministre Elisabeth BORNE, a adressé au Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, le mandat de négociation permettant l'ouverture des discussions avec la région Île-de-France. Ces discussions ont abouti au présent protocole d'accord.

Article 1.

- Pour l'Etat : 3 025 millions d'euros, dont 700 millions d'euros qui seront portés par la Société du Grand Paris.
- Pour la Région : 3 702 millions d'euros.

Article 2.

- de rappeler le cadre général et les principes de constitution du volet mobilité du CPER ;
- de définir les actions du volet mobilité, en précisant les projets ou la typologie de projets de transport, couverts par les engagements de l'Etat et de la Région ;
- de définir les modalités d'intervention et de financement de l'Etat et de la Région au bénéfice de ces projets.

Fait à Saint-Ouen, le

Le Préfet de la Région Île-de-France	La Présidente du conseil régional d'Île-de-France
--------------------------------------	---

ANNEXE 1 AU PROTOCOLE D'ACCORD ETAT - REGION
MAQUETTE FINANCIERE DU VOLET MOBILITES 2023-2027 DU CPER 2021-2027

version Conseil Régional décembre 2023

	Total 2023-2027	Etat+SGP ¹	Région	Autres ²
TOTAL	8 411	3 025	3 702	1 684

Volet Transports en commun	Total 2023-2027	Etat / SGP	Région	Autres
TOTAL Transports en commun	7 410,4	2 564,1	3 359,4	1 487,9
Amélioration et modernisation des RER et Transiliens	1 100,0	325,2	758,8	16,0
Nexteo RER B et D ³	712,0	285,0	427,0	-
Prolongement de EOLE à l'ouest ⁴	1 695,0	893,0	521,0	281,0
Métro ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier	167,0	51,0	49,0	67,0
T3 Porte Dauphine	6,0	0,7	1,7	3,6
Soldes d'opérations mises en services (T4, T12, T13, T9, T6, M12, etc.)	174,0	51,0	65,0	59,0
Nouveaux prolongements de lignes de métro ⁵	120,0	48,2	65,8	6,0
T1 à l'est à Val-de-Fontenay	222,7	46,8	109,1	66,8
T1 à l'ouest à Colombes et Rueil	282,0	59,2	138,2	84,6
T7 au sud à Juvisy	230,0	83,3	112,7	34,0
T13 au nord à Achères	471,0	98,9	230,8	141,3
T10 au nord à Issy-Vanves-Clamart	38,0	8,0	18,6	11,4
T8 au sud à Rosa Parks	68,0	14,3	33,3	20,4
Bus en site propres : TCSP, TZEN, BHNS (études et travaux) ⁶	882,7	185,4	432,5	264,8
Pôles majeurs (cf. liste) ⁷	603,0	150,8	211,1	241,2
Franchissement urbain de Pleyel ⁸	15,0	-	15,0	-
Adaptation des gares existantes interconnectées au GPE	179,0	79,3	62,7	37,0
Nouvelles interconnexions au GPE : Gare de Bry-Villiers-Champigny ⁹	270,0	135,0	45,0	90,0
Nouvelles interconnexions au GPE : arrêt de la H à Saint-Denis Pleyel	75,0	28,1	13,1	33,8
Autres études, premières acquisitions foncières, premiers travaux	100,0	21,0	49,0	30,0

Volet Ferroviaire	Total 2023-2027	Etat	Région	Autres
TOTAL Ferroviaire interrégional	378,4	218,6	111,5	47,8
Modernisation des axes ferroviaires nationaux ¹⁰	228,4	112,0	94,5	21,4
Accessibilité des grandes gares nationales	31,0	25,0	-	6,0
Fret ferroviaire	119,0	81,6	17,0	20,4

Volet Routes	Total 2023-2027	Etat	Région	Autres
TOTAL Routes¹³	522,2	202,4	191,6	128,2
Requalification de la RN1	14,0	7,0	7,0	-
RN10 Enfouissement à Trappes	106,3	48,8	29,0	28,4
RN10 Malmédonne	27,4	7,0	7,0	13,4
Aménagement à 2x3 voies de la RN104 entre A4 et RN 4	167,0	83,5	83,5	-
RN118 Ring des Ullis	27,0	6,2	6,2	14,6
A86 Diffuseur de Vélizy	50,5	5,1	5,1	40,3
Finalisation contournement est Roissy	6,0	3,0	3,0	-
RN19 Passage à Faune de Boissy	13,5	6,8	6,8	-
RN406 Desserte du port de Bonneuil ¹¹	67,5	18,1	33,1	16,3
Requalification exRN19 (Boissy)	7,5	3,5	3,5	0,5
RN12 RD91 aménagement diffuseur de Satory ¹²	17,0	6,0	-	11,0
Etudes	18,5	7,4	7,4	3,7

Volet Route partagée	Total 2023-2027	Etat	Région	Autres
TOTAL Route partagée	100,0	40,0	40,0	20,0
Voies réservées pour Car Express et covoiturage	100,0	40,0	40,0	20,0

NOTA :

(1) La part Etat, intègre les participations supplémentaires mobilisées de manière exceptionnelle par la SGP sur la base de ressources nouvelles affectées à hauteur de 700 millions d'euros

(2) D'une manière générale, la part "Autres" comprend les participations attendues des maîtres d'ouvrage, du bloc local, d'IDFM et de la SGP au titre de son enveloppe "interventions" dont le financement a été acté antérieurement au présent CPER.

(3) Nexteo RER B et D : la participation de l'Etat intègre la globalité de son engagement financier pour l'ensemble des besoins connus du projet.

(4) Prolongement de EOLE à l'ouest : Les engagements de l'Etat et de la Région sur la période 2023-2027 ne préjugent pas des clés de répartition attachées à chaque protocole ou convention de financement.

(5) Nouveaux prolongements de lignes de métro : sont concernées les opérations suivantes, M1 à l'est Val de Fontenay et les études relatives aux projets de prolongements des lignes existantes.

(6) Bus en site propres : TCSP, TZEN, BHNS (études et travaux) : sont concernées les opérations suivantes, Tzen2, Tzen3, Tzen5, Bus entre Seine, TCSP Grand Roissy, BHNS Bords de Marne, TCSP Sénia Orly, BHNS Altival, BHNS Quais de Seine, EVE, TCSP Aulnay Tremblay, Tzen du Mantois, TCSP Massy Polytechnique, TCSP Trappes La Verrières, etc.

(7) Pôles : sont concernées les opérations suivantes, Val de Fontenay, Melun, Rosny, Poissy, Mantes, Le Bourget-Drancy, La Défense, Noisy-le-sec, Tripole Gare de Lyon-Austerlitz-Bercy, Bipole Gare de l'Est, Saint-Lazare, Corbeil-Essonnes, Massy-Palaiseau.

(8) Franchissement urbain de Pleyel : la participation de l'Etat au projet est assurée en dehors du CPER.

(9) Gare de Bry-Villiers-Champigny : la participation de l'Etat intègre la globalité de son engagement financier pour l'ensemble des besoins connus du projet.

(10) Modernisation des axes ferroviaires nationaux : cette ligne de financement couvre notamment le projet d'électrification Paris-Troyes. S'agissant des projets situés en Ile-de-France, les engagements visent à couvrir les besoins des opérations avant la phase de DUP. Au-delà, des financements hors CPER sont prévus.

(11) RN406 Desserte du port de Bonneuil : les engagements au CPER sont complétés par des engagements complémentaires au CPIER 2023-2027 (20,3 millions d'euros de HAROPA et 17 millions d'euros de l'Etat) pour un total de 105 millions d'euros.

(12) La Région participe à cette opération en dehors du CPER à hauteur de 2 millions d'euros via son plan vélo.

(13) Les engagements de la Région comprennent des engagements déjà conventionnés avant 2023 mais non encore sollicités par l'Etat (cf. détail dans les Grandes orientations).

ANNEXE 2 AU PROTOCOLE ETAT-REGION
GRANDES ORIENTATIONS DU VOLET MOBILITES 2023-2027 DU CPER 2021-2027

Version Conseil Régional décembre 2023

Table des matières

Avant-Propos	2
Cadre général et principes de constitution du volet mobilités du CPER	5
Chapitre 1 : Transports collectifs	6
A. Bilan du précédent précédent contrat.....	6
B. Objectifs du présent chapitre « Transports collectifs »	6
C. Définition des actions	7
Chapitre 2 : Projets ferroviaires	10
A. Bilan du précédent contrat	10
B. Objectifs du présent chapitre « Projets ferroviaires »	10
C. Définition des actions	10
Chapitre 3 : Réseau routier	13
A. Bilan du précédent contrat	13
B. Objectifs du présent chapitre « Réseau routier ».....	13
C. Définition des actions	14
Annexe	16
Modalités d'intervention et de financement	16

Avant-Propos

Le contrat de plan État-Région (CPER), créé par la loi du 29 juillet 1982, constitue un outil de développement partagé entre l'État et la Région qui prévoit la programmation et le financement de projets structurants en fixant les priorités pour un aménagement durable du territoire. Il permet d'assurer une cohérence des politiques publiques au service d'une vision stratégique partagée à l'échelle de la Région. D'autres collectivités (conseils départementaux, EPCI, etc.), ainsi que les maîtres d'ouvrage des projets, peuvent s'associer au CPER en contribuant au financement des projets qui les concernent.

Il intègre les priorités nationales en faveur de la décarbonation des mobilités des personnes et des marchandises.

Les investissements contractualisés dans le volet mobilités s'inscrivent dans le cadre des objectifs fixés par la loi d'orientation des mobilités, ainsi que du SDRIF-E et du plan des mobilités en Île-de-France actuellement en cours de révision : réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires ; renforcer les offres de déplacement du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers et ferroviaires ; améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ; accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effets de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routières, en favorisant le rééquilibrage modal ; améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

Le volet mobilités du CPER affiche une priorité expressément marquée pour le transport ferroviaire et les transports du quotidien, avec une attention portée à l'amélioration des réseaux existants et comme fil directeur le report modal. Il est bâti sur un principe d'engagements réciproques en faveur de la transition sur l'organisation des mobilités et l'offre de services à déployer autour des infrastructures qu'il finance, que ce soit en termes de renforcement de la gouvernance des mobilités, comme de développement des mobilités durables.

Rappel des grands enjeux du volet mobilités du contrat de plan État-Région sur la période 2015-2020

Le CPER 2015-2020 (6^{ème} génération de contrat), prolongé et ré-abondé par avenant jusqu'en 2022 pour son volet mobilités, s'achève avec un taux d'exécution proche de 100%, traduisant une véritable dynamique collective.

Ce contrat aura contribué, grâce aux investissements planifiés, à la réalisation de plus de 9 millions de déplacements quotidiens en transports collectifs en Île-de-France. Construit avec notamment pour axe majeur la réduction des inégalités territoriales entre l'Est et l'Ouest de la Région, mais également entre zones rurales et densément urbanisées, ce précédent contrat a concrétisé de nombreuses réalisations rappelées et déclinées ci-dessous.

À l'heure de la transition écologique, et afin de répondre à l'urgence climatique, ainsi qu'aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il importe d'achever les opérations initiées lors du précédent contrat de plan État-Région. Il apparaît également primordial, au travers de ce nouveau volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027, d'affirmer des lignes directrices fortes, telles que la conciliation entre environnement et développement, sobriété et attractivité. Il s'agit ainsi de permettre à chacun de vivre mieux, dans un cadre de vie agréable, tout en ayant la maîtrise de ses déplacements, dans le respect des engagements publics écologiques et climatiques.

Grands enjeux du volet mobilités du nouveau contrat de plan Etat-Région pour la période 2023-2027

Bénéficiant d'une croissance économique et démographique continue depuis l'après-guerre, l'Île-de-France fait actuellement face à des enjeux sans précédent. La planification régionale doit désormais prendre en compte les crises sanitaire et climatique inédites, auxquelles doivent faire face le territoire et ses 12 millions d'habitants.

L'ambition première vise la poursuite de la modernisation et du développement des réseaux de transport franciliens. Cette ambition se matérialise par un accompagnement financier conséquent, qui concourt au développement d'une offre de service performante, dévolue à l'accroissement du report modal. Cette offre se conçoit ainsi comme étant pleinement adaptée aux enjeux de transition écologique, sanitaires, sociaux et de développement économique de la région capitale.

S'inscrivant dans le cadre d'un projet de développement et d'aménagement du territoire davantage polycentrique, la volonté de l'État et de la Région Île-de-France est de s'appuyer sur un réseau de transports dense permettant de relier les différents territoires. Cette ambition commune passe nécessairement par le développement de transports collectifs toujours plus performants, tout comme celui des mobilités douces, qui doivent également être favorisées et facilitées pour les déplacements du quotidien. Le réseau routier francilien doit enfin être fluidifié pour limiter les bouchons et la pollution aérienne qui en découle.

Donner à l'Île-de-France des solutions de mobilités à l'épreuve du temps long

La poursuite de la modernisation et du développement du réseau ferré francilien fait figure de priorité. A l'instar des contrats précédents et conformément aux objectifs cadres de la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019, ce volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 marque les engagements de l'État et de la Région Île-de-France en faveur des transports du quotidien, de toutes les mobilités, ainsi que de l'intermodalité. Ce volet mobilités 2023-2027 se traduira par la poursuite de la mobilisation conjointe de l'État et de la Région en faveur des investissements structurants sur les réseaux ferrés et routiers, nécessaires au maillage de l'Île-de-France, à la résilience et la compétitivité des activités.

Pour atteindre les objectifs environnementaux de l'État et de la Région, il conviendra en premier lieu de continuer à investir massivement dans les transports collectifs du quotidien avec la même ambition que celle portée par le contrat précédent, marqué notamment par le programme « Nouveau Grand Paris », porteur de grands projets structurants tels que le schéma directeur du matériel roulant (SDMR), le prolongement de la ligne 11 et le prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) toujours en cours de réalisation.

La période couverte par ce volet mobilités 2023-2027 verra également les premières mises en service du Grand Paris Express (GPE), réseau de métro express reliant les principaux lieux de vie et d'activité de banlieue à banlieue (prolongement de la ligne 14 à partir de 2024 et mise en service de 4 nouvelles lignes à partir de fin 2025).

En deuxième lieu, le contrat de plan prévoit également un chapitre dédié à la modernisation du réseau ferroviaire en Île-de-France, notamment via des opérations d'électrification de lignes, la poursuite de la mise en accessibilité des grandes gares du territoire et le développement du fret ferroviaire.

Enfin, la récente crise énergétique a également mis en évidence le rôle joué par le mode routier pour les déplacements de nombreux franciliens et pour la logistique. Ainsi, le développement des transports collectifs n'exclut pas la réalisation d'aménagements routiers permettant notamment la

complémentarité et les synergies intermodales. En la matière, seules des opérations ciblées de développement du réseau routier national répondant à une priorité sont retenues. Ces investissements visent à rendre la route plus fluide, mieux partagée et plus respectueuse de son environnement, et ce afin d'apporter de meilleures réponses aux besoins quotidiens de mobilités des Franciliens en fonction de leur territoire de vie. En ce sens, une enveloppe du contrat de plan sera spécifiquement dédiée à la création de voies réservées sur autoroutes et voies rapides franciliennes, ainsi qu'au développement de lignes de « cars express ».

Dans cette perspective, le présent volet mobilités 2023-2027 porte l'ambition de proposer d'autres solutions de transports aux populations éloignées du réseau de transport en commun, notamment en poursuivant les actions facilitant l'intermodalité, le rabattement sur les gares et stations, tout en prolongeant les efforts en matière de lutte contre la congestion routière et l'autosolisme.

La mobilisation de l'État et de la région Île-de-France en matière de développement des mobilités durables est portée au travers du volet mobilités du CPER 2023-2027, mais aussi au travers d'autres grands projets (Grand Paris Express) et supports financiers (CPIER Vallée de la Seine, programmes centralisés, financements directs de l'AFIFT, appels à projets pour le plan vélo de l'Etat, plan Réseau Vélo Île-de-France, plan régional pour la route de demain, stratégies fret et logistique, etc.) qu'il y a lieu de valoriser, tous participant d'un engagement majeur pour l'amélioration des réseaux existants et les changements d'usage à accompagner dans une démarche de planification écologique.

Cadre général et principes de constitution du volet mobilités du CPER

Le volet mobilités porte pour la période 2023-2027 une ambition renouvelée et partagée de l'État et de la Région Île-de-France, moyennant une mobilisation financière à la hauteur des enjeux. Il résulte d'une démarche autour des projets d'investissements qui y sont portés : la Ville de Paris, les conseils départementaux, la Métropole du Grand Paris, la Communauté urbaine de Grand Paris Seine Ouest, les maîtres d'ouvrage, Île-de-France Mobilités et les associations d'utilisateurs, etc.

Il traduit les engagements réciproques de l'État et de la Région Île-de-France, en tenant compte d'hypothèses jugées réalistes de cofinancement espérés et de clés cibles associées.

Les enveloppes financières ont été établies en prenant en compte les capacités des maîtres d'ouvrage à se mobiliser en conséquence en termes opérationnels et intègrent des contraintes calendaires et des montants réalistes. En particulier, les engagements de l'État prennent en compte la totalité des phases fonctionnelles des opérations (au sens de la mise en service pour l'utilisateur). Les projets sélectionnés s'insèrent dans une planification territoriale cohérente, en particulier en matière d'aménagement du territoire.

La contractualisation est opérée en engagements financiers (Autorisation d'Engagement / Autorisation de Programme) sur les montants des opérations en euros courants, tenant compte de la conjoncture économique et de l'évolution des différents indices connus à ce jour, et en intégrant les effets de l'actualisation économique cohérente avec les prévisions de date de mise en place des financements des opérations (affectations) et de durée des travaux.

Le volet mobilités du CPER intègre la mise en place d'indicateurs de suivi avec des objectifs cibles à atteindre à l'horizon 2025 et 2027. Déterminés conjointement entre l'État, la Région Île-de-France, et l'autorité organisatrice de la mobilité, ils visent à apprécier l'évolution de la part modale des transports collectifs et des modes actifs dans le transport de voyageurs en Île-de-France, ainsi que le développement d'un transport durable pour les marchandises (fret et logistique).

Lors de la révision à mi-parcours du volet mobilités 2023-2027 du CPER, la programmation pourra être ajustée en fonction de l'évolution réelle et prévisionnelle des taux d'actualisation, à enveloppe globale constante.

Chapitre 1 : Transports collectifs

A. Bilan du précédent contrat

Les transports collectifs du précédent CPER représentaient à eux seuls près de 90% du montant total du CPER, traduisant la volonté conjointe de l'État et de la Région d'investir massivement dans les transports du quotidien.

Rappelons par ailleurs que ces opérations inscrites au CPER s'ajoutent aux opérations du Grand Paris Express, réseau en cours de réalisation et qui devrait être achevé à horizon 2031 (4 nouvelles lignes, 68 nouvelles gares).

Parmi les réalisations ou les opérations de transports collectifs, les projets suivants ont été financés grâce au précédent contrat :

- Pour le réseau RER/Transilien : la modernisation des RER A et B, le programme d'adaptation des infrastructures à l'arrivée du nouveau matériel roulant (SDMR), le prolongement EOLE à l'Ouest qui se poursuit au-delà de 2022, la phase 1 de l'électrification de la ligne P Paris-Troyes (mise en service en 2022), et des investissements en faveur de la désaturation de gares ;
- Sur le réseau métropolitain, prolongement de la ligne 4 Montrouge-Bagneux (mise en service en 2022, financé sur le contrat de projet 2007-2013), prolongement de la ligne 12 Front Populaire-Mairie d'Aubervilliers (mise en service en 2022), prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen (mise en service en 2021), et prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier ;
- Opérations de tramway : prolongement du T1 à l'Est vers Montreuil et Val de Fontenay, prolongement du T1 à l'Ouest vers Asnières (mise en service en 2019) et Colombes, prolongement du T3B de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières (mise en service en 2018), prolongement du T4 à Clichy-Montfermeil (mise en service en 2019), prolongement du T7 vers Juvisy, T9 de la Porte de Choisy à Orly (mise en service en 2021), T10 Antony-Clamart (mise en service en 2023), T11 Epinay-Le Bourget (mise en service en 2017), T12 Massy - Evry-Courcouronnes (mise en service 2023), T13 Saint-Germain-en-Laye – Saint-Cyr (mise en service en 2022) ;
- S'agissant des bus à haut niveau de service (BHNS) : Tzen 2 Sénart-Savigny-le-Temple (mise en service en 2020) puis jusqu'à Melun, Tzen 3 Pantin-Gargan, Tzen 4 Viry-Châtillon-Corbeil, Tzen 5 Paris-Choisy-le-Roi ;
- Pour les pôles multimodaux : une première étape du bipôle Gare de l'Est – Gare du Nord (75), Nanterre Université (92) (travaux achevés en 2016), Versailles Chantiers (78) (travaux achevés en 2019), Rosa Parks (75) (travaux achevés en 2016), Juvisy (91) (travaux achevés en 2020), Chessy-Marne-la-Vallée (77) (travaux achevés en 2019), Saint-Denis L'Île-Saint-Denis (93) (horizon 2024).

B. Objectifs du présent chapitre « Transports collectifs »

Le présent chapitre porte pour ambition la concrétisation et l'achèvement des projets de transports collectifs initiés dans le cadre du précédent CPER 2015-2020 prolongé par avenant jusqu'en 2022. Il répond à l'objectif premier de report modal et de décarbonation des mobilités de personnes, permis

notamment par l'articulation avec le réseau du Grand Paris Express, ainsi que par l'amélioration de l'offre et de la qualité de service des réseaux existants. Conformément aux grandes orientations d'aménagement régionales, le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan 2021-2027 vise à l'avènement d'un territoire davantage polycentrique, avec pour point d'appui le développement et le renforcement des transports du quotidien.

Le volet mobilités 2023-2027 permet la poursuite des projets déjà engagés, prend en charge le financement des surcoûts des opérations achevées ou en cours, dès lors qu'ils sont justifiés, assure le financement des interconnexions ferrées avec le réseau du Grand Paris Express ainsi que l'adaptation des infrastructures RER/Transilien aux nouveaux matériels roulants. De plus, il se consacre en priorité au financement de nouveaux projets prêts à être lancés (modernisation des réseaux RER et Transilien, amélioration des grands pôles d'échanges multimodaux et décongestion des nœuds ferroviaires, réalisation de lignes de transports de surface permettant le rééquilibrage territorial et le report modal). Ainsi, il intensifie les investissements sur le réseau de transports collectifs (RER/transilien/métro/tramway/BHNS/pôles multimodaux), ainsi que l'amélioration des conditions de transport des Franciliennes et des Franciliens : des transports plus fiables, plus robustes, plus modernes, plus confortables, une offre de transport et un maillage du réseau renforcés pour des transports collectifs encore plus attractifs.

D'une manière particulière, l'État intègre dans ses engagements financiers au titre de ce volet mobilités 2023-2027, l'ensemble des montants nécessaires à la concrétisation des projets NEXTEO pour les RER B et D et de la gare de Bry-Villiers-Champigny (BVC) dont les mises en œuvre s'achèveront au-delà de la période du contrat, afin de couvrir des montants associés à la possibilité de mises en services fonctionnelles complètes, au sens du service à l'usager. Pour sa part et comme pour les précédents contrats, la Région Île-de-France assure les engagements qui seront mobilisés par les maîtres d'ouvrage pendant la période 2023-2027 et les complètera dans le cadre des dispositifs financiers qui seront mis en place à l'issue du présent CPER.

C. Définition des actions

1) *Modernisation du réseau existant et NEXTEO*

Ce volet traduit la priorité donnée à l'amélioration des transports du quotidien, dans le respect de la loi d'orientation des mobilités (LOM), en cohérence avec les grandes orientations régionales projetées dans le cadre de la révision du SDRIF et du plan des mobilités en Île-de-France 2030. Il s'agit avant tout de poursuivre et d'amplifier la modernisation du réseau existant, en particulier le réseau structurant.

S'agissant du réseau ferroviaire :

- RER et Transilien : poursuite de la modernisation des lignes de RER et Transilien au titre des schémas directeurs, (exemples : nœud ferroviaire de Brétigny, prolongement des missions RER-E jusqu'à Roissy en Brie, électrification de la branche Meaux-La Ferté Milon ainsi que sa régénération, installations électriques de Moret-Montereau/Montereau-Melun, etc.), l'adaptation des infrastructures des RER pour l'arrivée des nouveaux matériels roulants, ainsi que l'adaptation des gares ;
- NEXTEO : amélioration de la performance et de la fiabilité des lignes B et D du RER par la mise en place d'un système de signalisation et d'exploitation de nouvelle génération et d'outils de régulation.

2) Achèvements des prolongements de lignes existantes et solde des opérations mises en service

Parallèlement à la construction en cours du réseau du Grand Paris Express (prolongement de la ligne 14 et création des lignes 15, 16, 17 et 18), réseau bénéficiant de financements propres, l'État et la Région portent tous deux la volonté de poursuivre le développement du réseau de transports collectifs. Sont donc inscrits au présent volet :

- RER : achèvement des travaux pour le prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) ;
- Métropolitain : achèvement des travaux du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, et solde du financement des surcoûts de la ligne 12 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers ;
- Tramway : T3 Porte Dauphine (75), T4 Montfermeil (93), T6 Viroflay-Rive-Droite (78), T9 Porte de Choisy-Orly (75/94), T12 Massy-Palaiseau-Evry-Courcouronnes (91), T13 Achères (78), T10 Clamart (92), etc.

3) Développement du réseau – Nouveaux prolongements

a. Métro 1 Val-de-Fontenay et autres prolongements de lignes de métro

Une enveloppe globale est prévue au présent contrat pour poursuivre les études de prolongement de métro sur le réseau existant.

D'une part, la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay bénéficiera de crédits au bénéfice des études d'avant-projet nécessaires à la tenue d'une nouvelle enquête publique, ainsi que de mesures conservatoires liées à l'interconnexion avec la ligne 15 Est du Grand Paris Express.

D'autre part, le contrat de plan prévoit le financement d'études de prolongements de lignes de métro. Sans préjuger des conclusions de ces études, quant aux besoins associés ou à leur faisabilité, elles pourront participer aux réflexions amont pour les projets suivants : M10 jusqu'à Ivry puis les Ardoines (94), M10 jusqu'à Saint-Cloud (92), M5 jusqu'à Place de Rungis (75), M11 jusqu'à Noisy-Champs (93), M12 jusqu'à Meudon (78), M7 jusqu'à Mairie de Drancy (93), M9 jusqu'à Hôpital de Montreuil (93), M1 jusqu'à Nanterre La Boule ou La Garenne Colombes (92), M14 jusqu'à Morangis (91), M4 jusqu'à Chatenay-Malabry (92), M3 jusqu'à Montreuil (93), M2 jusqu'à Rueil-Suresnes Mt-Valérien (92), M3 jusqu'à Bécon les Bruyères (92), etc.

En outre, le Grand Paris Express, avec plus de 200 kilomètres de métro automatique ainsi que 68 gares, reliera les principaux pôles économiques franciliens, les zones d'habitation et transformera la mobilité au quotidien des Franciliens. En permettant de relier plusieurs villes d'Île-de-France sans nécessairement passer par Paris ou de rejoindre plus rapidement le cœur de la capitale, il sera l'acteur d'une métropole plus unie et permettra de réduire les déplacements en voiture. Ce sont ainsi 35 milliards d'euros qui sont financés par la Société du Grand Paris (SGP) via des taxes affectées à l'établissement public.

Le volet mobilités du CPER est donc bâti en cohérence avec le développement de ce nouveau mode structurant, que ce soit en termes de maillage, d'adaptation des gares interconnectées ou de développement de lignes nouvelles de transports collectifs.

Au-delà des tronçons prévus dans le cadre du Grand Paris Express, de nouvelles lignes ou prolongements pourraient être examinés et faire l'objet d'études (hors CPER), en particulier concernant la desserte des territoires peu ou mal desservis aujourd'hui en grande couronne.

b. Autres prolongements – Tramways

Au titre des prolongements de lignes de tramways, le présent contrat prévoit l'inscription des projets suivants : T1 Val de Fontenay (93/94), T1 Colombes puis Rueil (92), T7 Athis-Mons-Juvisy (91), T8 Sud Rosa Parks (75/93), T10 Nord jusqu'à gare de Issy-Vanves-Clamart (92), T13 au Nord jusqu'à Achères (78).

4) Bus en sites propres

Les projets de bus à haut niveau de service suivants sont inscrits au présent contrat : TCSP desserte du Grand Roissy (95), TCSP Sénia-Orly (94), TCSP Aulnay-Tremblay (93), TCSP Massy Polytechnique (91), TCSP Trappes La Verrières (78), TCSP du Mantois (78), BHNS Bords de Marne (93/94/77), BHNS Altival (94), BHNS Quais de Seine (94/75), BHNS Esbly Val d'Europe (EVE) (77), BHNS Bus Entre Seine (78/95), Tzen 2 (77), Tzen 3 (93), Tzen 4 (91/94), Tzen 5 (94), etc.

5) Pôles majeurs inscrits au CPER

L'intermodalité, l'accessibilité et la désaturation des grandes gares, figurent également au cœur des priorités de ce volet mobilités 2023-2027.

Ce volet concerne les opérations suivantes : pôle de Melun (77), Val-de-Fontenay (94), Rosny-Bois-Perrier (93), tripôle Gare de Lyon (75), Poissy (78), Mantes-la-Jolie (78), Le Bourget-Drancy (93), La Défense (92), Noisy-le-Sec (93), bipôle gare du Nord – gare de l'Est (75), Saint-Lazare (75), Corbeil-Essonnes (91) et Massy-Palaiseau (91).

Au sein d'un pôle intermodal, trois périmètres sont considérés :

- Le périmètre « intermodal urbain » comprenant des objets ayant des fonctionnalités urbaines : parvis, stationnement vélo, dépose minute, gares routières, parcs relais...
- Le périmètre « ferroviaire » : quais, accès aux quais, correspondances, bâtiment voyageur, salle d'échanges, espaces d'exploitation, locaux commerciaux...
- Le périmètre « mixte » correspondant à des objets répondant à des fonctionnalités urbaines et ferroviaires, par exemple un franchissement (passerelle ou passage souterrain) desservant les quais et assurant un « lien ville-ville ».

Pour chacun de ces périmètres, des clés de financement spécifiques sont appliquées par financeurs et négociées dans les conventions de financement relatives à chacun des pôles (cf. annexe).

6) Autres pôles interconnectés au Grand Paris Express (GPE)

La loi de 2010 relative au Grand Paris ne prévoit pas les financements de certaines composantes telles que les adaptations du réseau existant ou encore la création de nouvelles gares de correspondance avec le Grand Paris Express.

Ainsi, ce volet prévoit le financement des interconnexions nouvelles de Bry-Villiers-Champigny et de l'arrêt de la ligne H à Saint-Denis-Pleyel, tant en termes d'aménagements ferroviaires qu'en termes d'adaptation des gares.

Des financements sont également prévus pour les projets de correspondance classique en particulier pour les interconnexions aux lignes du Grand Paris Express.

7) Etudes, acquisitions foncières et premiers travaux

Au-delà des opérations précédemment citées, ce volet prévoit la possibilité du lancement d'études ou le cas échéant, de premiers travaux sur la période 2023-2027 (les travaux importants relevant *a priori* de la prochaine période de programmation post-2027). A ce titre, une enveloppe est prévue pour permettre le financement d'études, de premières acquisitions foncières, ainsi que d'éventuels premiers travaux. Exemples : études des prolongements du T11 (93/95), études pour le prolongement du T3 Pont de Garigliano (75), transformation d'OrlyVal (91/92/94), etc.

Chapitre 2 : Projets ferroviaires

A. Bilan du précédent contrat

Les projets entrant dans le contrat de plan 2015-2020, prolongé par avenant jusqu'en 2022, étaient ceux retenus en priorité dans le scénario 2 de la Commission Mobilité 21, validé par le Gouvernement dans son plan d'investissement d'avenir pour la France. Le CPER prévoyait le financement des études (Interconnexion Sud des LGV, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, etc.), les travaux associés faisant l'objet de financements spécifiques non-définis.

Le financement des projets ayant fait par ailleurs l'objet d'engagements antérieurs à la signature du précédent contrat de plan 2015-2020 prolongé (comme l'aménagement de la section ferroviaire entre Massy et Valenton ou l'électrification de Paris-Troyes), figuraient dans la programmation du contrat.

Les projets du secteur ferroviaire pris en compte dans le volet mobilités 2023-2027 concernent la modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants, la mise aux normes d'accessibilité des gares nationales parisiennes et le développement du fret ferroviaire.

B. Objectifs du présent chapitre « Projets ferroviaires »

L'État et la Région réaffirment, à travers ce chapitre, leur soutien aux projets ferroviaires, qui contribuent à l'attractivité de l'Île-de-France et des régions limitrophes. Plusieurs opérations de ce chapitre font également l'objet d'une valorisation au contrat de plan interministériel État-Région (CPIER) 2023-2027.

C. Définition des actions

1) Modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants

La modernisation des axes ferroviaires nationaux structurants constitue une des priorités d'investissement de l'État afin de permettre une plus grande fiabilisation des circulations, une amélioration des temps de parcours ainsi qu'une augmentation des capacités du réseau, en cohérence avec l'objectif de développement du transport ferroviaire. S'appuyant sur les schémas directeurs d'axe établis de façon structurée avec les collectivités sous l'égide de l'État, certains projets voient leurs financements portés au travers du CPER et/ou complétés d'investissements autres (AFITF, CPIER notamment).

Dans la continuité du précédent contrat de plan, les projets ferroviaires stratégiques suivants sont poursuivis :

- L'électrification de la phase 2 de la ligne Paris-Troyes (partie située sur le territoire de la Région Grand Est) ;

- le renforcement des installations fixes de traction électrique (IFTE) entre Melun et Moret, nécessaire au maintien des performances de la ligne, en lien avec la modernisation de la ligne TET Paris-Clermont, opération prioritaire pour l'Etat, en lien avec la reprise des dessertes opérées par la Région Bourgogne-Franche Comté en Île-de-France et les investissements liés;
- le projet Massy-Valenton Est ;
- les études de modernisation du nœud ferroviaire Paris-Bercy-Villeneuve ;
- la mise à six voies de la gare des Ardoines (RER C).

Le projet de nouvelle gare TGV à Orly-Pont de Rungis est intégré par l'État au volet mobilités du CPER au titre de sa participation francilienne afin de poursuivre les études jusqu'à l'enquête publique, sans préjuger des clés de financements d'un projet qui pourra être discuté dans un cadre national avec l'ensemble des régions concernées.

2) *Accessibilité des grandes gares nationales*

Afin d'engager d'ici 2027 les travaux de mise en accessibilité des gares prioritaires nationales de l'Île-de-France, le volet mobilités du CPER 2021-2027 prévoit les financements nécessaires à la poursuite des travaux de mise en accessibilité des gares nationales de Paris-Nord et Paris-Saint-Lazare et au lancement des premières tranches de la mise en accessibilité de la gare nationale de Paris-Austerlitz. Ces financements sont portés par l'État et ses opérateurs.

3) *Ferroviaire fret*

En cohérence avec la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire ainsi que de la stratégie régionale pour le fret et la logistique, en tenant compte des productions issues des plateformes infrastructures et services, le volet mobilités du CPER 2023-2027 permet le financement d'opérations en faveur du fret ferroviaire et du transport combiné qui constitue une priorité pour le Gouvernement et la Région. Gage de cet engagement, le montant qui y est consacré ne pourra donner lieu à redéploiement.

Les opérations retenues au volet mobilités 2023-2027 du CPER pour développer et maîtriser le fret et la logistique en Île-de-France avec des objectifs de performances économique et écologique concernent :

- Les capillaires fret, dans un objectif de maintien et de renforcement du report modal en Île-de-France, évitant ainsi des dessertes et transits par poids-lourds pénalisant les territoires traversés et concrétisant les principes de décarbonations du transport marchandises. À ce titre, les lignes Flambouin-Montereau et La Plaine-Ermont sont concernées ;
- les terminaux multimodaux et le transport combiné, afin de permettre le développement d'installations terminales, condition essentielle de la croissance de la part modale du transport ferroviaire de marchandises. Les projets retenus sont issus de l'étude menée par l'État sur le développement des plateformes multimodales de transport combiné, mettant en avant des terminaux existants proches de la saturation. Les projets soutenus visent soit le développement de nouvelles capacités, soit l'amélioration des accès. Le CPER concerne ainsi des projets prioritaires au regard de leur opérationnalité : MIN de Rungis, site de Valenton, site de Chelles/Vaires-sur-Marne. D'autres projets concernant la multimodalité sur les ports fluviaux relèvent du CPIER Vallée de la Seine ;

- Des opérations complémentaires comme des études de zones ou de sites pour lesquels il existe des perspectives à long terme, parmi lesquels : Trappes, Mitry-Mory, Survilliers, secteur sud-est de l'Île-de-France, etc. Les études seront menées de manière cohérente avec les perspectives de développement du fret ferroviaire en Île-de-France, intégrant les développements d'offre ferroviaire voyageurs, et les capacités du réseau ferroviaire à alimenter ces sites stratégiques.
- En outre, l'accès au port fluvial de Bonneuil-sur-Marne (RN 406) est quant à lui financé au chapitre routes du présent CPER (*cf. infra*) complété par le futur CPIER de la Vallée de la Seine.

4) *Autres projets et dispositifs financiers*

La Région s'engage, dans le cadre du présent CPER et en sus des engagements figurant en annexe (maquette financière), à participer à hauteur de 30 millions d'euros à la lutte contre les nuisances sonores sur le réseau ferroviaire. Cette résolution s'inscrit dans la continuité des actions menées dans le cadre du précédent CPER 2015-2020. Pour sa part, l'Etat et ses opérateurs agissent en matière de prévention du bruit dans l'environnement lié aux transports (plan d'action de résorption des PNB).

D'autres projets ferroviaires voient leurs plans de financement établis ou à établir en dehors du CPER, parmi lesquels :

- La modernisation du complexe de gare de Lyon-Bercy. Le montant global du projet est estimé à 406 M€, dont 15M€ correspondant aux études de niveau AVP financées au présent CPER ;
- Dans la continuité de la phase Est (dont la poursuite du financement est assurée au présent CPER), la modernisation de Massy-Valenton - secteur Ouest avec un coût de projet estimé à 172 M€ courants (chiffre à confirmer à l'issue des études de projet) ;
- La poursuite des études préalables à l'enquête d'utilité de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), relevant du CPIER, ainsi que la désaturation du nœud ferroviaire de Paris-Saint-Lazare;
- La suppression de passages à niveau, dont le PN8 de Saint-Pierre-lès-Nemours.

Chapitre 3 : Réseau routier

A. Bilan du précédent contrat

Les projets routiers financés au titre du précédent contrat de plan visaient notamment au traitement des points de congestion et à l'amélioration du fonctionnement du réseau structurant en Île-de-France : RN118 Requalification de la Desserte de la ZAI de Courtaboeuf-Ring des Ulis, A86/RN118 Diffuseur de Vélizy, RN6 Réaménagement du pôle gare de la tête de pont de Villeneuve, création d'une bretelle en tunnel (B5) entre l'A14 et l'A86 à Nanterre, phase de la mise à 2x2 voies de la déviation de Rambouillet (RN10).

Le contrat de plan 2015-2020 prolongé portait également comme ambition l'optimisation des caractéristiques d'axes structurants du réseau routier national, à travers les opérations d'aménagement suivantes : RN19 Déviation de Boissy-Saint-Léger-Tranchée couverte et section Sud, A104 Contournement Est de Roissy, A4/A86 réaménagement du pont de Nogent, RN36 Carrefour de l'obélisque et études d'aménagements ultérieurs, ou encore enfouissement de la RN10 à Trappes et élargissement de la Francilienne entre l'A4 et la RN4.

Le contrat de plan précédent a également donné l'opportunité de concrétiser, sans contribution de la Région, plusieurs aménagements ponctuels d'optimisation du fonctionnement du réseau structurant ou d'en poursuivre les études : études du réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 à Versailles, études du réaménagement du carrefour de la Malmedonne sur la RN10 à La Verrière, réaménagement du Christ de Saclay (RN118/RD36), études pour la requalification de la RN1 en traversée de Monsoult et Maffliers (1^e phase) à la suite du prolongement de l'autoroute A16.

Enfin, le contrat de plan précédent a également permis de traiter des zones de bruits critiques : A4/A86 à Créteil et Maisons-Alfort, A6 dans l'Essonne, RN118 à Bièvres et A13 protections phoniques à St-Cloud.

B. Objectifs du présent chapitre « Réseau routier »

Ce volet mobilités 2023-2027 du présent CPER prévoit de poursuivre les investissements routiers pour une gestion durable de la route. Pour ce faire, l'État et la Région poursuivront les actions visant à traiter les principaux points de dysfonctionnement du réseau, générateurs de congestion et donc de pollution. En outre, ce volet est complété par les actions qui visent à favoriser des usages de la route performants et vertueux sur le plan environnemental, par l'aménagement de voies réservées sur autoroutes et voies rapides, dont la vocation est notamment de favoriser la circulation de cars express et la pratique du covoiturage.

L'Etat s'engage à prendre en compte les objectifs de développement de la pratique cyclable et notamment du réseau Vélo Île-de-France (VIF) pour toutes les opérations routières encore en phase d'études amont¹ lors de la signature du présent protocole bénéficiant d'un soutien régional. La Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France (DIRIF) s'engage également à adapter autant que possible les autres opérations afin de prendre en compte ces objectifs régionaux. L'éventuel surcoût lié à cette prise en compte pourra faire l'objet d'un financement complémentaire de la Région au titre de son plan Vélo.

¹ Soit avant déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet.

C. Définition des actions

1) *Poursuite et achèvement des opérations déjà lancées et solde des opérations mises en service*

Participant à la décarbonation des mobilités et à l'amélioration de la qualité des déplacements des Franciliens, les opérations suivantes sont inscrites présent au présent volet mobilités 2023-2027 du CPER : finalisation du contournement Est de Roissy (A104), prolongation de la RN406 pour la desserte du port de Bonneuil-sur-Marne², RN10 enfouissement à Trappes³, aménagement à 2x3 voies de la RN104 entre l'A4 et la RN4, RN118 réaménagement du Ring des Ulis, A86 création du diffuseur de Vélizy⁴, requalification de l'ex-RN19 en traversée de Boissy St-Léger, RN19 réalisation d'un passage à faune au sud de Boissy⁵, requalification de la RN1 en traversée de Monsoult et Maffliers, RN10 aménagement du carrefour de la Malmedonne, RN10 doublement de la déviation de Rambouillet, aménagement du diffuseur de Satory RN12/RD91.

2) *Etudes et nouveaux projets*

Les études financées dans le cadre de ce présent volet mobilités 2023-2027 du CPER pourront notamment porter sur les opérations suivantes spécifiques : RN184 intégration urbaine à Eragny-sur-Oise, l'aménagement de l'A86 entre A14 et A15, RN12 élargissement entre Epi d'Or et Elancourt, RN2/A104 aménagement entre Compans et CDG, RN3 élargissement entre Meaux et Claye-Souilly, aménagement de la RN19 entre Boissy et la Francilienne, A6 création d'une collectrice à Chilly-Mazarin, élargissement de la Francilienne (A104) entre A6 et A5.

En sus des engagements précédents pris dans le cadre du CPER, la Région s'engage à financer, la liaison Meaux-Roissy, sous la maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de Seine et Marne, à hauteur de 32,5 millions d'euros. Dans la continuité des actions menées dans le cadre du précédent CPER 2015-2020 prolongé, la Région s'engage, dans le cadre du CPER, à participer à hauteur de 28 millions d'euros au financement des projets menés par l'État pour la lutte contre le bruit sur le réseau routier national.

3) *Route partagée - Voies réservées*

L'État et la Région portent la volonté commune d'accélérer le déploiement de voies réservées pour les véhicules partagés et les transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides. Cette ambition est rendue possible par le cadre législatif et réglementaire qui découle de l'adoption de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019.

De manière inédite, le présent volet mobilités 2023-2027 du CPER prévoit ainsi une enveloppe conséquente dédiée à la réalisation d'études et d'aménagements de voies réservées sur autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France.

Ce volet s'appuie notamment sur le déploiement du schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national revu en 2023. Il est par ailleurs établi en cohérence avec le plan « Cars Express » d'Île-de-France Mobilités qui prévoit la création d'un nouveau réseau structurant de lignes de cars express qui vise notamment à mieux connecter la grande couronne au réseau de transports collectifs, dont le Grand Paris Express, avec l'objectif de constituer une véritable alternative à la voiture particulière.

² Cette opération est inscrite au CPER Mobilités et au CPER Vallée de Seine.

³ Sur cette opération, la Région a déjà engagé 16 millions d'euros au titre du précédent CPER.

⁴ Sur cette opération, la Région a déjà engagé 2,455 millions d'euros au titre du précédent CPER.

⁵ Sur cette opération, la Région a déjà engagé 4 millions d'euros au titre du précédent CPER.

4) Vélo

En sus des engagements précédemment mentionnés, la Région Île-de-France souhaite réaffirmer son attachement au développement de la pratique du vélo du quotidien sur le territoire régional. En ce sens, elle porte de nombreux investissements notamment dans le cadre du plan vélo régional et tout particulièrement via la réalisation du réseau « vélo Île-de-France » (VIF), réseau cyclable à haut niveau de service visant à faire du vélo un mode de déplacement du quotidien, à part entière, à l'échelle de la Région.

Après la mise en œuvre du Fonds mobilités actives en 2019, l'État amplifie son Plan vélo au niveau régional. Ainsi, l'appel à projets « aménagements cyclables » se poursuit, fort de ses succès contribuant à améliorer la continuité cyclable en Île-de-France. Le dispositif est de plus renforcé par l'appel à programmes « territoires cyclables » soutenant le développement d'itinéraires cyclables sur le long terme. Enfin, via son Fonds vert, l'État accompagne les collectivités favorisant les déplacements à vélo à l'intérieur et aux abords de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine.

Annexe

Modalités d'intervention et de financement

De manière générale, les clés de financement des opérations prises en charge au travers du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027, telles que convenues entre l'État et la Région, et recherchées auprès des autres partenaires sont les suivantes, afin de permettre la réalisation de l'ensemble des projets prévus :

1. Modalités relatives aux projets de transports collectifs

- Amélioration et modernisation des RER et Transiliens : État (30%) / Région (70%).
- Régénération de la branche Trilport – La Ferté Milon⁶ : État - SNCF Réseau / Région en lien avec les travaux d'électrification.
- Projets de tramways ou Tram-Train : État (21%) / Région (49%) / Bloc local (30 %).
- Projets de BHNS : État (21%) / Région (49%) / Bloc local (30 %).
- Etudes de nouveaux prolongements de lignes de métro (exclu ligne 1 du métro à Val-de-Fontenay) : État (25%) / Région (60%) / Bloc local (15%).
- Pôles majeurs inscrits au CPER : selon les clefs spécifiques à chaque sous-programme décrites ci-après.
- Etudes, acquisitions foncières et premiers travaux : État (21%) / Région (49%) / Bloc local (30 %).

2. Modalités relatives aux projets ferroviaires

Modernisation des axes ferroviaires nationaux structurant :

- Electrification Paris-Troyes phase 2⁷ (part relative aux financeurs franciliens) : Etat (76 millions d'euros) / Région (70,6 millions d'euros) / Autres (5,4 millions d'euros).
- Electrification Paris-Troyes phase 1 (surcoûts) : Etat (3,5 millions d'euros) / Région (3,3 millions d'euros) / Autres (0,2 millions d'euros).
- Nœud de Bercy⁸ : Etat (50 %) / Région (50 %).
- TGV Orly-Pont de Rungis : Etat (100%).
- IFTE Melun-Moret (périmètre ferroviaire) pour une assiette de 29,4 millions d'euros.
- Massy-Valenton Est (surcoûts) : Etat (3,33 millions d'euros) / Région (1,76 millions d'euros) / Autres (18 millions d'euros).

⁶ De manière particulière, la région Île-de-France participe aux travaux de régénération, en lien avec les travaux d'électrification prévus sur cette ligne. Les modalités de financement de la régénération seront précisées par ailleurs. Cet engagement ne constitue en aucun cas un précédent qui serait opposable à l'État ou la région Île-de-France pour les opérations de régénération incombant au gestionnaire de réseau en Île-de-France.

⁷ Les parts de financement *in fine* du projet Paris-Troyes (phase 2) tiendront compte des conclusions de l'expertise IGEDD demandées par les deux régions financeurs du projet au sujet de la réévaluation des coûts par la maîtrise d'ouvrage.

⁸ Financement des compléments d'études d'avant-projets sans préjuger de la clé de répartition des travaux.

Mise en accessibilité aux personnes à mobilités réduites (PMR) des gares nationales ferroviaires prioritaire : État (100 %).

Fret ferroviaire :

- Capillaires fret : Etat (66%) / Autres (33%).
- Terminaux multimodaux et transport combiné : État (65 %) / Région (35 %).

3. Modalités relatives au financement des pôles

Pour chaque pôle inscrit au CPER, des conventions *ad hoc* préciseront les engagements des différents partenaires en application, pour chaque sous-programme, des clefs types suivantes :

A/ Etudes jusqu'à l'AVP inclus (sur l'ensemble du pôle) :

Ensemble du pôle (tous périmètres)	RIF	Etat	MOA	Bloc local	IDFM
Total	35%	15%	25%	25%	

Un découpage fonctionnel est établi à l'issue des études AVP pour chaque pôle.

B/ Etudes PRO et Phase REA :

PRO-REA Périmètre intermodal urbain	RIF	Etat	MOA	Bloc local	IDFM
Total	35%	15%	25%	25%	

PRO-REA Périmètre ferroviaire	RIF	Etat	MOA	Bloc local	IDFM
Sous-volet désaturation	52,5%	22,5%	25%		
Sous-volet mise en accessibilité	25%		25%		50%
Sous-volet SDMR	70%	30%			
Total	Calcul de clés résultantes propres à chaque pôle				

PRO-REA Périmètre mixte	RIF	Etat	MOA	Bloc local	IDFM
Sous-volet intermodal urbain	35%	15%	25%	25%	
Sous-volet désaturation	52,5%	22,5%	25%		
Sous-volet mise en accessibilité	25%		25%		50%
Sous-volet SDMR	70%	30%			
Total	Calcul de clés résultantes propres à chaque pôle				

S'agissant des parts des investissements ne relevant pas de façon évidente de l'un des sous-volets précités, en particulier s'agissant des investissements liés aux interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express, les co-financeurs se réunissent pour déterminer les clés de financement à appliquer aux parts concernées.

Par ailleurs, les financements dits « de droit commun », notamment relatifs aux gares routières, aux parcs-relais et aux aménagements cyclables, complètent les financements accordés dans le cadre du CPER.

4. Modalités relatives aux projets routiers

Les clefs de financement sont établies au cas par cas pour chaque opération. Les participations de chacun des partenaires sont arrêtées dans les conventions de financement relatives à chacune des opérations.

D'une manière générale, les clés de financement des opérations prises en charge au travers du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027, telles que convenues entre l'État, la Région, et recherchées auprès des autres partenaires sont les suivantes :

- Etudes : Etat (40%) / Région (40%) / Bloc local (20%).
- Voies réservées : Etat (40%) / Région (40%) / Bloc local (20%).

5. Principe de responsabilisation des Maîtres d'ouvrages

Les conventions et protocoles en déclinaison du présent CPER visent à appliquer, autant que possible, un principe de responsabilisation des maîtres d'ouvrage.

Des audits de fins d'opérations peuvent être prévus. Les conclusions de ces derniers permettent notamment d'identifier les causes des surcoûts et responsabilités associées.

Annexe 2 : Liste des projets potentiels objets du fonds relai CPER pour l'année 2024

Liste indicative et non limitative des projets dont le financement est envisagé par la Région, dans le cadre du fonds relai pour le financement en 2024 des opérations déjà inscrites au CPER 2015-2020, sous réserve de la conclusion des conventions de financement avec les co-financeurs (y compris l'Etat) :

- Prolongement du RER E à l'ouest (EOLE)
- Métro ligne 11 prolongement Rosny Bois-Perrier
- Métro ligne 1 prolongement Val-de-Fontenay
- Tramways (T1, T3, T7, T8)
- Trams-trains (T12, T13)
- Gare de Bry-Villiers-Champigny
- Interconnexions ferrées du Grand Paris Express avec le réseau existant
- Modernisation des lignes existantes et désaturation des gares (RER A, RER B, RER C, RER D, RER E, ligne J, ligne K, ligne L, lignes N et U, ligne P, ligne R)
- NExTEO B et D et système ATS
- Pôles (Melun, Val-de-Fontenay, Rosny, Bipôle gare du Nord- Gare de l'Est, Tripôle Lyon-Bercy-Austerlitz, Poissy, Neuilly-Plaisance, Villeneuve-Saint-Georges, Le Bourget, Mantes-la-Jolie, Noisy-le-Sec, La Défense, Saint-Denis, Saint-Ouen, Cité U etc.)
- BHNS et TCSP (TZen 2, Altival, Bus Entre Seine, TZen 3, TZen 5, Bus Bords de Marne, Sénia-Orly, Trappes-La Verrière, Aulnay-Tremblay, TZen du Mantois, BHNS Quais de Seine etc.)
- Routes (RN 118 Ring des Ulis, A86/ RN118 Diffuseur de Vélizy, RN19 Aménagements entre Boissy et la Francilienne, RN 10 à Trappes) ...