

**PROJET D'AVENANT PORTANT VOLET MOBILITES 2023-2027 AU CONTRAT DE
PLAN ETAT-REGION 2021-2027**

Table des matières

Avant-Propos	3
Cadre général et principes de constitution du volet mobilités du CPER	6
Chapitre 1 : Transports collectifs	7
A. Bilan du précédent contrat	7
B. Objectifs du présent chapitre « Transports collectifs »	7
C. Définition des actions	8
Chapitre 2 : Projets ferroviaires	11
A. Bilan du précédent contrat	11
B. Objectifs du présent chapitre « Projets ferroviaires »	11
C. Définition des actions	11
Chapitre 3 : Réseau routier	14
A. Bilan du précédent contrat	14
B. Objectifs du présent chapitre « Réseau routier »	14
C. Définition des actions	15
Annexes	17
Annexe 1 - Modalités d'intervention et de financement	17
Annexe 2 - Principes de conventionnement	20
Annexe 3 - Principes de gouvernance et de suivi	22
Annexe 4 - Maquette financière du projet d'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat-Région 2021-2027	23
Annexe 5 - Indicateurs de suivi du volet mobilités du CPER 2023-2027	25

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. En ce qui concerne les engagements de la Région Île-de-France, ceux-ci visent à couvrir les autorisations de programme sur la période 2023-2027. Les engagements prévus sur les périodes suivantes ont vocation à être inscrits au prochain CPER.

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'utilisateur. 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), études prolongement T13 à Cergy, 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, et 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.

D'une manière particulière, la régénération de la branche Trilport – La Ferté Milon sera financée à 70% par l'État/SNCF Réseau et à 30% par la région Île-de-France en lien avec les travaux d'électrification. 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.

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 Flamboin-Montereau et La Plaine-Ermont sont notamment 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.

Annexes

Annexe 1 - 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%). Sont inclus les opérations de désaturation des gares cofinancées par les opérateurs selon les clés Etat (22,5%) / Région (52,5%) / Autres (25%). Par dérogation à ces clés, les 2 opérations suivantes tiennent compte d'une répartition financière *ad hoc* :
 - Régénération de la branche Trilport – La Ferté Milon⁶ : État - SNCF Réseau (70%) / Région (30%), en lien avec les travaux d'électrification (qui sont prévus pour leur part à la clé classique du Volet RER et Transiliens) ;
 - IFTE de la Moret-Montereau / Melun-Montereau (dit périmètre 2) : Etat (33,05%) / Région (66,95%).
- 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%).

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.

- IFTE Melun-Moret (dit périmètre ferroviaire ou périmètre 1) pour une assiette de 29,4 millions d'euros (pour la part Ile-de-France) : Etat (93,3 %) / Région Ile-de-France (6,7 %) de cette assiette. Cette répartition financière s'inscrit dans le cadre d'un accord plus global, au titre du projet « Bourgogne Nord », assurant le financement des IFTE de la section Moret-Montereau / Melun-Montereau (dit périmètre 2) au titre du volet amélioration et modernisation des RER et Transiliens du présent CPER et selon une clé 66,95% (Région) / 33,05 % (Etat).
- Massy-Valenton Est (surcoûts) : Etat (3,33 millions d'euros) / Région (1,76 millions d'euros) / Autres (16,4 millions d'euros).

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

Annexe 2 – Principes de conventionnement

D'une manière générale, les financements mobilisés dans le cadre du présent CPER font l'objet de conventions de financement *ad hoc*, signées entre le maître d'ouvrage et les co-financeurs pour le financement d'un projet ou d'une phase d'un projet.

Le financement d'un projet d'ampleur, au travers de plusieurs conventions, peut faire l'objet d'un protocole-cadre afin d'inscrire les engagements de tous partenaires sur l'ensemble de la durée de l'opération. En particulier, les opérations dont la programmation financière se poursuit après 2027, au-delà de la présente programmation, pourront faire l'objet d'un protocole pour sécuriser le financement et la réalisation de l'ensemble du projet.

Les protocoles ou conventions de financement s'attacheront à inclure les principes suivants :

- 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 en cours ou en fin d'opérations peuvent être prévus. Les conclusions de ces derniers permettent notamment d'identifier les causes des surcoûts et responsabilités associées.

- Estimation des coûts d'exploitation

Les projets financés au travers du présent CPER sont générateurs de coûts d'exploitation (non pris en charge par le CPER). Les études de conception, en particulier en phase d'avant-projet, s'attacheront à réaliser des estimations des charges d'exploitation, maintenance, régénération, associées afin d'apprécier la capacité collective à porter le projet en termes de coût complet.

- Couverture du risque inflation par les co-financeurs auprès des maîtres d'ouvrages

D'une manière générale, les conventions de financement en déclinaison du présent CPER prévoient une couverture du risque inflation par les co-financeurs auprès des maîtres d'ouvrage. Pour ce faire, les financeurs s'engagent sur des montants en euros courants fondés sur des hypothèses prévisionnelles d'inflation. *In fine*, les montants sont ajustés à la réalité des indices constatés, sur la totalité des montants à engager. Par défaut, l'index TPO1 est utilisé avec une hypothèse prévisionnelle de 3%.

- Frais d'offre de substitution

Les frais liés à la mise en œuvre de transports alternatifs lors de travaux d'opérations prévues dans le présent CPER, appelés frais de substitution, peuvent être pris en charge par les financeurs du projet, sous réserve d'une explicitation précise des besoins par le maître d'ouvrage, après expertise d'Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités, et dans la limite des surcoûts engendrés au-delà du financement usuel de l'exploitation en Île-de-France. Ces surcoûts de substitution sont intégrés au coût du projet d'investissement.

- Justificatifs et respect des programmes

Les subventions seront octroyées sur la base des justifications de dépenses apportées par les maîtres d'ouvrage. Elles pourront être restituées en cas de non-respect du programme de l'opération.

Ces principes sont visés pour l'ensemble des conventions de financement relevant du présent CPER, pour les volets « transport en commun », « ferroviaire » et également « routes ».

Annexe 3 – Principes de gouvernance et de suivi

Considérant les principes de gouvernance et de suivi inscrits au contrat de plan Etat-Région 2021-2027 (« VII. Conditions d'exécution du CPER – Suivi et gouvernance »), il convient de préciser ces derniers comme suit, en ce qui concerne de manière spécifique et particulière le volet mobilités pour les années 2023-2027 :

- **Gouvernance et suivi spécifique de l'action « Modernisation RER et Transilien »**

L'action « Modernisation RER et Transilien » constitue un axe majeur du CPER pour l'amélioration des transports du quotidien. Cette ligne budgétaire a la particularité de regrouper l'ensemble des opérations d'investissement au bénéfice des lignes RER et Transiliens, notamment pour la mise en œuvre des Schémas Directeurs (SD), pour l'adaptation des infrastructures nécessaire au déploiement des nouveaux matériels roulant (SDMR), pour la désaturation des gares.

Compte tenu de l'importance budgétaire de cette ligne et de la complexité des programmes d'investissements recouverts, une gouvernance et un suivi spécifique sont mis en place :

- Comité de pilotage

Un comité de pilotage est mis en place et constitué des partenaires suivants : les financeurs (Etat et région Île-de-France), l'autorité organisatrice des mobilités (Île-de-France Mobilités), les maîtres d'ouvrages (SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et RATP) - (Nota : s'agissant du programme de désaturation des gares, les maîtres d'ouvrages sont également financeurs).

Le comité de pilotage se réunit au minimum deux fois par an. IDFM assure l'organisation et le secrétariat de ces comités.

- Programmation des investissements et suivi, par axe ferroviaire

Afin d'assurer la cohérence globale des différents programmes d'investissement, les maîtres d'ouvrages présentent à chaque comité de pilotage, en lien avec IDFM, leurs besoins d'investissement avec une vision pluriannuelle *a minima* sur la période 2023-2027, structurés selon les six grands axes ferroviaires de l'étoile parisienne (St-Lazare, Montparnasse, Austerlitz, Gare de Lyon, Gare de l'Est et Gare du Nord).

Pour un axe ferroviaire donné, la programmation des besoins de l'exercice en cours est conditionnée à la mise à disposition d'une telle programmation pluriannuelle.

Enfin, les maîtres d'ouvrages, en lien avec IDFM, détailleront les impacts des travaux sur les usagers pour les opérations de l'année en cours et présenteront *a minima* des informations sur les éléments suivants : durée prévisionnelle des impacts travaux, impact sur l'offre de transports, services de substitutions prévus.

Annexe 4 – Maquette financière du projet d'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan Etat-Région 2021-2027

Version saisine de l'Autorité environnementale Mars 2024

Montants exprimés en millions d'euros

	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	7 411,4	2 554,1	3 369,4	1 487,9
Amélioration et modernisation des RER et Transiliens	1 100,0	315,2	768,8	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
Mé debate 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.)	175,0	51,0	65,0	59,0
Nouveaux prolongements de lignes de mé debate 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
Pô les 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	228,6	101,5	48,3
Modernisation des axes ferroviaires nationaux ¹⁰	228,4	122,0	84,5	21,9
<i>Electrification Paris-Troyes Phase 2</i>	152,0	76,0	70,6	5,4
<i>Noeud de Bercy</i>	15,0	7,5	7,5	-
<i>IFTE Melun-Moret (périmétre 1 Bourgogne Nord) part IdF</i>	29,4	27,4	2,0	-
<i>Gare TGV Orly-Pont de Rungis (part IdF)</i>	5,0	5,0	-	-
<i>Autres (surcoûts Paris-Troyes phase1, surcoûts Massy-Valenton Est, etc.)</i>	27,0	6,1	4,4	16,5
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 Malmedonne	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 Ulis	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, TCSF 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 CPER 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 l'avenant).

Annexe 5 - Indicateurs de suivi du volet mobilités du CPER 2023-2027

L'Île-de-France représente à elle seule 72 % du trafic des transports collectifs urbains du territoire national (données 2021)⁹. Chaque jour y sont comptabilisés plus de 41 millions de voyages (dont plus de 9 millions effectués en transports collectifs, soit une part modale de 22 % en 2022).

Par ailleurs, près de 220 millions de tonnes de marchandises en partent, y arrivent ou y transitent chaque année, majoritairement transportées par la route, la part modale du fret routier s'élevant à 91 %, celle du fluvial 7 %, celle du ferroviaire 2 %¹⁰.

L'enjeu de la décennie consiste à rendre le système global de transport moins émissif, afin de préserver la santé humaine et ne pas aggraver le réchauffement climatique. Pour accélérer le report des besoins de mobilité vers les modes décarbonés, il s'agit notamment de :

- Réduire les inégalités territoriales d'accès au réseau de transport public ;
- Développer l'attractivité des modes ferroviaire et fluvial pour le transport de fret.

Malgré certaines limites méthodologiques à l'exercice d'évaluation des seuls effets du CPER à l'atteinte des objectifs (1), un certain nombre d'indicateurs peuvent être mobilisés (2) pour caractériser la trajectoire de l'Île-de-France par rapport aux objectifs supra.

1 - Avertissement méthodologique

L'évaluation du CPER sur une période quinquennale se heurte notamment :

- **au caractère national et inter-régional des mobilités au sein d'une région-capitale** dont les flux dépassent son seul périmètre administratif ; ainsi, les effets propres aux investissements du CPER francilien de ceux consentis notamment dans les régions limitrophes, ne seront pas aisés à établir ;

- **au décalage de temporalité entre décisions de financement et mises en service commercial**, dans un contexte urbain particulièrement dense, de sorte que, de l'engagement des études préliminaires, à la déclaration d'utilité publique, en passant par les acquisitions foncières et la phase travaux, plusieurs contrats de plan sont généralement nécessaires pour voir l'aboutissement d'un projet ;

- **à la cohabitation de plusieurs dispositifs de financement**. Si le CPER est le premier outil partenarial d'investissement dans le secteur des transports collectifs dans la région (les deux-tiers du volet mobilité), d'autres financements y contribuent (par exemple, ceux de la SGP pour la réalisation de lignes du métro du Grand Paris Express qui seront mises en service pendant la période couverte par ce contrat de plan).

Malgré ces limites au détournement des seuls effets du CPER sur l'usage du réseau, il est proposé de suivre un certain nombre d'indicateurs aptes à apprécier, voire à corrélérer, l'effet des investissements réalisés sur le report modal (voyageurs et marchandises).

2 - Choix des indicateurs

Les indicateurs retenus (tableau ci-après) doivent répondre à trois objectifs : capacité à éclairer les enjeux, disponibilité (maîtrise de la méthodologie de calcul) et régularité de leur suivi.

⁹ Source : Service des données et études statistiques, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2023/15-transport-collectif-urbain-de-voyageurs>

¹⁰ Source : Institut Paris-Région, https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2735/2021-Fret_et_Logistique_Diagnostic_Rapport_final-2.pdf

Déjà disponibles pour la plupart, concernant la mobilité des voyageurs qui est suivie en Île-de-France par l'observatoire de la mobilité rattaché à IDFM (l'OMNIL), la plupart de ceux relatifs au transport de marchandises restent à construire, en lien avec la création de l'observatoire régional du fret et de la logistique (2024) et avec les réflexions qui s'engagent, dans chaque région, dans le cadre de la déclinaison régionale du volet transport de la planification écologique.

Combinant des données d'offre, d'usage et de qualité de service, le tableau propose des principes, en précisant notamment une entité ressource pour la mesure du résultat annuel et du calcul des objectifs-cibles¹¹, ainsi que la périodicité de cette mesure (vision statique annuelle n'empêchant pas de calculer une vision dynamique en cumulé à comparer aux objectifs-cibles).

A noter que l'année de référence, à laquelle les indicateurs mesurant les effets du CPER 2023-2027 pourront être comparés à compter du 01/01/2023, est donc l'année 2022¹² (« photo 0 »), sauf pour les indicateurs dépendant de l'EGT (part modale), la mesure n'étant disponible qu'en 2023.

Il s'agira d'apprécier si les résultats obtenus suivent la trajectoire vertueuse à laquelle les investissements du CPER doivent contribuer au développement des mobilités et transports de marchandises durables.

3 - Mise en place et mise en œuvre au titre du CPER

La présente annexe établit des principes de définition et de mise en place d'indicateurs qui seront à consolider à l'occasion de la mise en œuvre du Volet Mobilités du CPER approuvé, avec un objectif de mise en œuvre opérationnelle à partir de fin 2024.

Les indicateurs mentionnés en italique dans le tableau ci-après, ainsi que les objectifs cibles à atteindre et les échéances associées restent à confirmer selon la capacité réelle à les alimenter de données disponibles, fiables et structurées. Ainsi, et de manière particulière, les indicateurs relatifs au Transport de Marchandises seront établis et précisés dans la cadre de l'Observatoire Fret et Logistique mis en place par l'Etat et la Région-Île-de-France.

Un bilan de ces indicateurs sera établi, a minima, dans la dernière année d'exécution du CPER 2021-2027, afin de pouvoir apprécier la contribution des projets financés par le Volet Mobilités réalisés sur la période.

¹¹ A l'échéance du contrat (2027) et, sous réserve de faisabilité technique, au temps intermédiaire de 2025.

¹² Valeur comptabilisée au 31/12/2022 pour l'année N.

Tableau proposant les indicateurs à mettre en place et suivre durant l'exécution du Volet Mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027

Indicateurs (unité)	Année 0	Entité ressource pour d'alimenter l'indicateur	Périodicité	Disponibilité des données	Objectifs-cibles et horizons associés
TRANSPORT DE VOYAGEURS					
Indicateur d'usage					
Part modale des différents modes de déplacements (%)	2023	OMNIL (EGT)	Annuelle	Disponibilité confirmée. L'EGT prend en compte les déplacements des résidents franciliens. L'indicateur fourni se limitera à cette population.	à horizon 2030, à définir après l'approbation du Plan des mobilités en Île-de-France
Nombre de voyageurs.km par sous-mode de transport collectif (voy.km)	2022	OMNIL via IDFM	Annuelle	Disponibilité confirmée	à construire (sous réserve de faisabilité technique)
Indicateur d'offre					
Extension du linéaire d'infrastructure (km) de transport collectif et du nombre de nouvelles gares ou stations associé mis en service sur la durée du contrat de plan (périmètre Île-de-France)	2022	OMNIL via IDFM	Annuelle	Disponibilité confirmée	à définir après la signature du volet mobilités du CPER, en fonction des dates de mise en service commerciales prévues sur la période
Nombre de véhicules.km (ou idéalement places.km) par sous-mode de transport collectif (véh.km)	2022	OMNIL via IDFM	Annuelle	Disponibilité confirmée pour le nombre de véhicules.km. A construire pour le nombre de places.km (sous réserve de faisabilité technique)	à définir annuellement en fonction des contrats avec les transporteurs.
Indicateur de qualité de service					
Ecart entre l'offre commerciale théorique et l'offre réalisée sur le réseau par sous mode	2022	OMNIL via IDFM	Annuelle	L'indicateur sera disponible pour tous les sous-modes de TC, sauf le bus.	à définir annuellement en fonction des contrats avec les transporteurs.
Taux de ponctualité par ligne pour les RER et Transiliens (% de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination sur l'ensemble de la ligne, sur toute la journée)	2022	OMNIL via IDFM	Annuelle	Disponibilité confirmée	à définir annuellement en fonction des contrats avec les transporteurs.
TRANSPORT DE MARCHANDISES					
Indicateur d'usage					
Evolution des trafics selon les modes de transport terrestres en Ile de France : route, voie navigable et fer (tonnes)	2022	Observatoire Fret et Logistique	Annuelle	Disponibilité confirmée	à construire (sous réserve de faisabilité technique)
Evolution du trafic de transport routier de marchandises en Ile-de-France en distinguant réception (destination seule en IdF), envoi (origine seule en IdF), interne (origine et destination en IdF)	2022	Observatoire Fret et Logistique	Annuelle	Disponibilité confirmée	à construire (sous réserve de faisabilité technique)