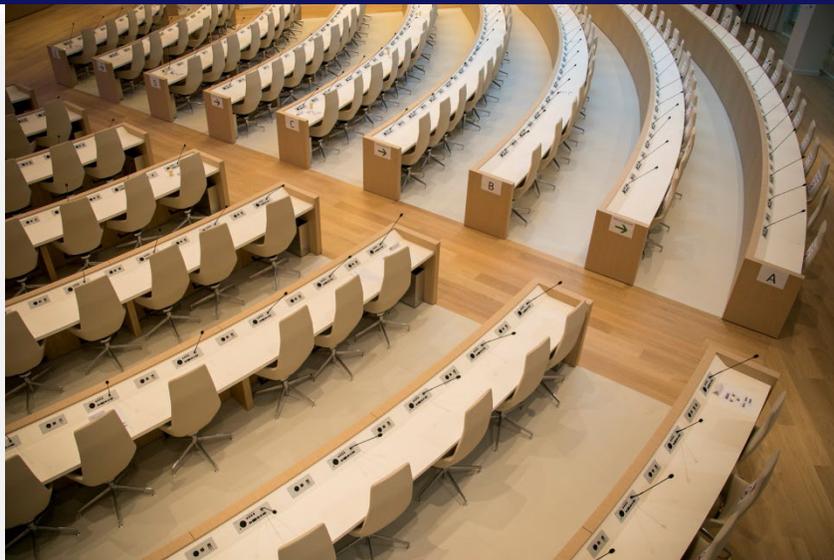


Séance plénière du 24 septembre 2025

Motions et amendements
(classés par rapport)



Conseil régional

2 rue Simone Veil – 93400 SAINT-OUEN
Tél. : 01 53 85 53 85 – Fax : 01 53 85 53 89
www.iledefrance.fr

CONSEIL REGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-016 : SCHÉMA DIRECTEUR DES FORMATIONS PROFESSIONNELLES
INITIALES 2025-2028****Texte de l'amendement :**

Le Schéma directeur des formations professionnelles initiales 2025-2028 est complété par l'intégration d'un axe spécifique visant à favoriser la création, la réhabilitation ou la mise à disposition d'internats ou de résidences étudiantes à proximité des établissements proposant ces formations.

La carte des formations à l'échelle régionale sera complétée par une analyse de leur accessibilité effective pour les jeunes, qui permettra de suivre l'évolution de l'accessibilité année par année pour éviter que certaines formations ne soient réservées, de fait, qu'aux seuls jeunes habitant à proximité ou disposant des ressources suffisantes.

Exposé des motifs de l'amendement :**DESENCLAVER LES FORMATIONS PROFESSIONNELLES ELOIGNEES : LA NECESSITE DE
PLACES EN INTERNATS ET RESIDENCES ETUDIANTES**

L'Île-de-France compte 280 lycées professionnels ou polyvalents, accueillant près de 142 000 élèves en voie professionnelle, un chiffre en augmentation de 3,3 % entre 2023 et 2024. Or, cette dynamique démographique s'accompagne d'une réorganisation de l'offre de formation, avec parfois des fermetures, des déplacements d'implantation, ou des ouvertures de formations dans des lieux plus éloignés géographiquement. C'est par exemple le cas du BTS photonique, déplacé du centre de Paris au plateau de Saclay.

Le Schéma ne peut ignorer les conséquences concrètes de l'éloignement géographique sur les jeunes, notamment ceux issus des quartiers populaires ou des zones rurales. Pour ces jeunes, l'éloignement et le manque de solutions de logement constituent un frein majeur à l'égalité d'accès aux formations, en particulier aux formations rares ou spécifiques. Dans son avis n°2025-08, le CESER insiste d'ailleurs sur ce point : le temps de trajet excessif est un facteur reconnu de décrochage scolaire.

Il est donc impératif d'intégrer dans ce schéma une réflexion territoriale autour du logement et de l'hébergement à proximité des établissements professionnels. Cela suppose de favoriser la construction, la réaffectation ou la mise à disposition de bâtiments en internats scolaires ou en résidences étudiantes, notamment à proximité ou dans les établissements excentrés. Cela participe d'un double objectif : désenclaver les lieux de formation, et garantir l'équité réelle dans l'accès à ces formations pour tous les jeunes, quelle que soit leur origine sociale ou géographique.

Nous demandons donc qu'une réflexion approfondie, un état des lieux et des solutions telle que la création ou la mise à disposition de logements pour ces jeunes soient intégrées au schéma.



Jonathan KIENZLEN
Président du groupe

Amendement N° 41



Conseil régional

*La France Insoumise et apparentés
Gauche Communiste Écologiste et Citoyenne
Pôle Écologiste*

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-016 :

SCHÉMA DIRECTEUR DES FORMATIONS PROFESSIONNELLES INITIALES 2025-2028

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

“ S’engage à retirer de la carte du schéma directeur des formations professionnelles la cité scolaire envisagée initialement sur le triangle de Gonesse, à abandonner le projet de construction sur le site du triangle de Gonesse et à examiner d’autres possibilités de localisation à Gonesse ou dans les communes limitrophes”

Exposé des motifs de l'amendement :

**PROJET DE CITÉ SCOLAIRE DE GONESSE : LA RÉGION DOIT REFUSER TOUTE CONSTRUCTION
DE LYCÉES À PROXIMITÉ DES AÉROPORTS**

Le lieu initialement envisagé pour le projet de cité scolaire de Gonesse se trouve être situé à proximité des pistes des aéroports du Bourget et de Roissy. Un tel site exposerait donc pendant des années plus de 2 300 collégien·nes et lycéen·nes au bruit continu des avions. Cette exposition à la pollution sonore aura un impact sur leur santé et leurs conditions d'apprentissage.

En effet, nous disposons d'un consensus scientifique parfaitement établi quant aux conséquences du bruit et des nuisances sonores sur la santé. Première cause de perturbation psychologique et physique, les effets d'une exposition constante au bruit se font ressentir à court terme - fatigue, irritabilité, difficulté à se concentrer ou à trouver le sommeil, nécessité de vivre dans un espace confiné et clos – mais également à long terme avec des effets évidents en matière de santé publique - hypertension artérielle chronique, maladies cardio-vasculaires, troubles cognitifs de la concentration et de la mémoire. Le coût social du bruit a d'ailleurs été évalué par l'Ademe comme s'élevant à 147,1 milliards d'euros par an,

dont plus de 40 milliards rien que pour l'Île-de-France. La problématique spécifique du bruit aérien constitue un sujet à part entière. D'après un rapport de l'Ademe de juillet 2021, c'est près de 20% de la population francilienne qui est exposée à un bruit aérien nocif (selon les valeurs limites de l'OMS).

Ce projet dangereux pour la santé et la sécurité des futurs élèves est également destructeur d'un poumon agricole francilien. Le Collectif Pour le Triangle de Gonesse (CPTG), créé en 2011, se trouve pleinement mobilisé dans le but d'interpeller les décideurs sur les enjeux. Fort du soutien de nombreux habitant-es, il lui suggère, entre autres, de bien vouloir étudier d'autres sites de l'est du Val d'Oise bien mieux adaptés pour accueillir cette cité scolaire, notamment celui d'un hôpital désaffecté de Villiers-le-Bel : emprise déjà artificialisée, située en cœur de ville, à proximité d'une gare de RER, d'un complexe sportif, d'une piscine, d'espaces verts et de champs nécessaires pour le lycée agricole.

Le rapport de l'enquête publique publié très récemment rend un avis défavorable sur l'implantation de la cité scolaire au sein de la ZAC du Triangle de Gonesse. Il confirme ainsi nos alertes. La Région ne peut pas continuer à soutenir ce projet sous peine de se mettre hors des clous réglementaires.

Par cet amendement, la collectivité s'engage donc à retirer de la carte de son schéma directeur des formations professionnelles la cité scolaire du triangle de Gonesse, à abandonner le projet de construction de cité scolaire sur le triangle et à examiner d'autres possibilités de localisation à Gonesse ou dans les communes limitrophes.

Vianney Orjebin

Président du groupe

*La France Insoumise
et Apparentés*



Céline Malaisé

Présidente du groupe

*La Gauche Communiste
Écologiste et Citoyenn*



Kader Chibane

Président du groupe

Pôle Écologiste



Amendement N° 42



Conseil régional
La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-016 :

SCHÉMA DIRECTEUR DES FORMATIONS PROFESSIONNELLES INITIALES 2025-2028

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

“ S’oppose formellement à toute augmentation de volume d’élèves par classe en voie professionnelle “.

Exposé des motifs de l'amendement :

LA RÉGION NE DOIT PAS ABANDONNER LA VOIE PROFESSIONNELLE

Les filières technologiques et professionnelles réunissent la moitié des lycéen·nes de France. Une grande partie de la jeunesse populaire y est scolarisée et y apprend un métier, des savoirs et des qualifications professionnelles.

Au regard de l’immense chantier qui s’annonce devant nous - la bifurcation écologique - le développement d’une filière technologique de haut niveau est une condition de réussite. Cette bifurcation concerne tous les secteurs, de l’énergie aux transports, du bâtiment à la métallurgie, du bois à l’agriculture. Dans chacun de ces secteurs, il y a des besoins énormes de travailleur·ses qualifié·es, et une impérative nécessité d’une progression permanente des savoirs.

Pourtant, ces dernières années, la voie professionnelle a fait l’objet de nombreuses attaques par les gouvernements successifs, conduisant *in fine* à des classes surchargées et un manque évident de locaux adaptés. Or, nous savons pertinemment que la surcharge de classe accentue les difficultés et le décrochage scolaire. La réduction de l’offre de formation dans certains lycées procède de choix budgétaires parfaitement assumés.

La collectivité régionale doit tout faire pour favoriser l’épanouissement de la voie professionnelle, à commencer par s’assurer des conditions d’apprentissage des élèves et de travail des enseignant·es. Par cet amendement et à l’inverse de ce qui y est écrit dans le

schéma directeur, la Région s'engage donc à s'opposer formellement à toute augmentation de volume d'élèves par classe en voie professionnelle.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, slanted lines that form a stylized, abstract shape.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

**Rapport n° CR 2025-016 : SCHEMA DIRECTEUR DES FORMATIONS PROFESSIONNELLES
INITIALES 2025-2028**

Texte de la motion de renvoi en commission :

“L’exécutif régional entend s’appuyer sur le Plan Pluriannuel d’Investissement (PPI) pour renforcer les infrastructures et les équipements nécessaires à la qualité des formations. Il convient donc de renforcer financièrement le PPI afin d’accélérer la rénovation des lycées en cours ou en phase de lancement, notamment ceux professionnels.”

Exposé des motifs de la motion de renvoi en commission :

SDFPI : ACCÉLÉRER LA RÉNOVATION DES LYCÉES PROFESSIONNELS

Selon le dernier avis du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER), les lycées professionnels ou polyvalents franciliens accueillent près de 142 000 élèves en voie professionnelle.

Le Schéma Directeur des Formations Professionnelles Initiales (SDFPI) entend s’appuyer sur le Plan Pluriannuel d’Investissement (PPI) des lycées franciliens pour renforcer “*les infrastructures et les équipements nécessaires à la qualité des formations*”.

Néanmoins, l’état du bâti - notamment de certains lycées professionnels - et le retard pris dans l’exécution du PPI nous font craindre que le lancement ou la poursuite de certaines formations se feront dans des conditions difficiles avec des locaux inadaptés à la pratique de certains enseignements.

Afin de garantir à toutes et tous des conditions d’apprentissage et de réussite dignes, **il convient de renforcer financièrement le PPI afin d’accélérer la rénovation des lycées en cours ou en phase de lancement, notamment ceux professionnels.**

C’est également ce que le CESER recommande, dans son dernier avis, en accélérant “*la création et la modernisation des plateaux techniques pour assurer une cohérence avec les techniques professionnelles en cours*”.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

**Rapport n° CR 2025-016 : SCHÉMA DIRECTEUR DES FORMATIONS PROFESSIONNELLES
INITIALES 2025-2028**

Texte de la motion de renvoi en commission :

“L'exécutif régional s'engage à fournir à l'ensemble des élu·es régionaux·les la liste détaillée des formations vers la transition écologique et celles sanitaires et sociales qui seront développées ou créées dans le cadre du Schéma Directeur des Formations Professionnelles Initiales (SDFPI)”.

Exposé des motifs de la motion de renvoi en commission :

**SDFPI : CRÉER RÉELLEMENT DES FORMATIONS VERS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET
SANITAIRES ET SOCIALES !**

Dans le Schéma Directeur des Formations Professionnelles Initiales (SDFPI), si des actions sont fléchées vers les formations de la transition écologique - notamment énergétique dans le BTP - et dans celles sanitaires et sociales nous ne pouvons qu'être circonspect·es.

En effet, dans ce schéma qui fixe la politique régionale des formations professionnelles initiales jusqu'en 2028, il ne nous est impossible de connaître le détail des filières qui seront réellement développées ou créées. Les besoins dans notre territoire sont criants : auxiliaires de puériculture, éducateurs, métiers du social (assistants sociaux, aides à domicile, etc.), agriculture biologique, métiers du réemploi, etc. Il est primordial de détailler les nouvelles formations développées et le nombre de sortant·es visé·es.

La Région doit être force d'impulsion et motrice dans la transition écologique de tous les secteurs et dans ce cadre, renforcer l'offre de formation d'apprentissage vers les métiers de demain et de l'environnement.

De plus, et par cet amendement, nous refusons que la création de la cité internationale scolaire de Gonesse (95) ne justifie le vecteur écologique de ce plan alors que sa construction va détruire une partie de ces écosystèmes et des terres agricoles fertiles. Un autre site, dans le Val d'Oise, était possible et plus respectueux des terres agricoles.

C'est dans ce contexte que nous vous demandons une liste détaillée et précise des formations que l'exécutif régional entend développer vers la transition écologique et celles sanitaires et sociales, ainsi que le nombre de sortant·es desdites formations.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

Conseil régional
Pôle Écologiste
Socialiste, Écologiste et Radical
La France Insoumise et Apparentés
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-016 : SCHÉMA DIRECTEUR DES FORMATIONS PROFESSIONNELLES INITIALES 2025-2028

Texte de la motion de renvoi en commission :

“L’ensemble des délibérations régionales sur les dispositifs régionaux en matière de formation et d’insertion professionnelle, d’orientation et d’emploi doivent être soumises pour avis aux instances dédiées.

Le Comité Régional pour l’Emploi (CRPE) n’ayant pas remis d’avis sur ce texte majeur, la présente délibération est renvoyée en examen en commission dans l’attente des avis de cette instance.

Intégrer les recommandations du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) au SDFPI.”

Exposé des motifs de la motion de renvoi en commission :

REVOIR LA COPIE DU SDFPI EN Y ASSOCIANT LE CRPE ET LE CESER

Depuis plusieurs années, nous assistons à une restructuration en profondeur du secteur de l’Emploi et de la Formation professionnelle et d’un manque de concertations avec les partenaires syndicaux ou les instances dédiées qui sont bafouées.

Et l’élaboration de ce Schéma Directeur des Formations Professionnelles Initiales (SDFPI) n’échappe pas à la règle où, d’un commun accord, l’État et la Région mettent en œuvre des politiques sans mener des concertations - en amont des prises de décisions - avec toutes les parties prenantes.

Malgré les justifications apportées par la Présidente de Région, le Comité Régional pour l’Emploi (CRPE) a toutes compétences pour formuler un avis sur le SDFPI. Comme le stipule, [l’article L335-8 du Code de l’Éducation](#) "Les structures de l’enseignement, les programmes et la sanction des études relevant des enseignements technologiques et professionnels sont établis et périodiquement révisés" et "au niveau régional cette concertation est réalisée au sein des comités régionaux de coordination de l’emploi et de la formation professionnelle". C’est également le cas pour "le contrat de plan régional de développement des formations professionnelles, où chaque région arrête annuellement un programme régional de formation professionnelle continue, après avis du comité de coordination régional de l’emploi et de la formation professionnelle" article L214-13 du Code de l’Éducation. Sur le sujet qui nous intéresse, la carte des formations professionnelles, [l’instruction interministérielle D-23-014675 du 13 juillet 2023](#) mentionne que "chaque région académique élabore avec le conseil régional un document de cadrage spécifique à la carte des formations professionnelles initiales scolaires et son évolution". Et que cet ensemble est présenté au CREFOP avec un temps spécifique d’échanges. Et comme il est indiqué dans le règlement intérieur du CRPE "Il [le CRPE] exerce l’ensemble des missions attribuées au CREFOP". Il n’est donc pas envisageable de voter un tel schéma sans l’avis du CRPE sur le SDFPI.

Quant au Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER), en tant que représentation de la société civile francilienne, il conseille et éclaire les politiques du Conseil régional d'Île-de-France. Il émet des avis et recommandations sur les principaux textes soumis au vote à l'assemblée régionale. Le CESER a rendu un avis en fin de semaine dernière et formule des recommandations utiles qui nécessiteraient d'être intégrées au SDFPI. Notamment sur une meilleure association des "*partenaires sociaux et les branches et les fédérations professionnelles à la définition des besoins en emploi de chaque filière*". Tel n'a effectivement pas été le cas vu que le CRPE a été écarté de l'élaboration du présent schéma et la création d'une Gouvernance pour faire des bilans réguliers et adapter le SDFPI en fonction des remontées du terrain.

C'est pourquoi, nous, élu-es de gauche et écologistes, demandons un renvoi en commission afin que le CRPE soit saisi pour avis sur ce rapport majeur et que les recommandations du CESER soient intégrées.

De plus, il n'y a aucune mention budgétaire pour mettre en œuvre ce schéma. Il paraît primordial de le faire pour donner de l'envergure au SDFPI.

Kader Chibane

Président du groupe
Pôle Écologiste



Jonathan Kienzlen

Président du groupe
*Socialiste, Écologiste
et Radical*



Vianney Orjebin

Président du groupe
*La France Insoumise
et Apparentés*



Céline Malaisé

Présidente du groupe
*La Gauche Communiste
Écologiste et Citoyenne*



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractif »

« Action 1.1. Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »

Dans le cadre de l'action 1.1, la mesure suivante est créée :

« Lutter contre la saturation des transports franciliens »

L'exposé des motifs est ainsi adapté et intégré, ainsi que l'élément suivant :

« Cette mesure fait de la lutte contre la surcharge chronique du réseau de métro, RER et trains en Île-de-France un volet spécifique. Ce volet doit avoir pour objectif d'identifier les lignes les plus surchargées et fixer des objectifs de désaturation à horizon 2030 et de prévoir des mesures concrètes pour réduire la charge, comme l'augmentation de fréquence, l'amélioration de l'intermodalité, l'accélération des projets structurants comme EOLE ou le Grand Paris Express. Ces questions sont mises à l'étude avec l'objectif d'y associer des investissements pour parvenir à lutter contre la saturation des transports franciliens. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR UNE REELLE POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LA SATURATION DES TRANSPORTS
FRANCIENS**

La surcharge chronique du réseau ferré en Île-de-France constitue l'un des principaux freins à l'amélioration des conditions de transport, à l'accessibilité des territoires et à l'atteinte des objectifs du PDMIF en matière de report modal et de réduction des émissions. Pourtant, le plan ne traite pas en profondeur cette saturation structurelle, alors qu'elle affecte chaque jour plusieurs millions d'usagers.

Selon les données d'Île-de-France Mobilités, 9,4 millions de déplacements par jour sont réalisés en transports en commun, dont une grande majorité sur les lignes de métro, RER et trains. Et de nombreuses lignes sont saturées.

Les effets sur les usagers sont bien documentés : retards chroniques, inconfort, allongement des trajets, ce qui nuit aux efforts de report modal depuis la voiture. Le Grand Paris Express et EOLE

(prolongement du RER E) sont des réponses partielles à cette surcharge, mais leur mise en service reste progressive et tardive, accumulant les retards, sans compenser d'ici là les déséquilibres existants.

Un plan de déplacements régional ne peut ignorer la question centrale de la capacité du réseau. Or, l'Autorité environnementale, dans son avis, souligne ce manque de vision claire en la matière, et la réponse apportée dans le plan tel que présenté ne nous paraît pas satisfaisante, en ce sens qu'elle n'apporte pas de diagnostic ou d'objectifs précis.

C'est pourquoi nous proposons de l'intégrer en tant que nouvelle mesure à part entière. Il est impératif que le PDMIF 2030 reconnaisse la surcharge du réseau comme un enjeu stratégique et fixe des objectifs clairs de désaturation à court et moyen terme. Il faut pour cela y associer des objectifs chiffrés qui permettront de prioriser les investissements qui améliorent la capacité du réseau existant et l'interconnexion des modes. Cet amendement reprend la recommandation 17 de notre contribution.

Ne pas intégrer cette dimension revient à construire un plan déconnecté de la réalité vécue quotidiennement par des millions d'usagers.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

Conseil régional

Groupe Socialiste, Écologiste & Radical

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 57 à 60 – Obs. 1 de M. LAURENT, président du Grand Morin Trans 'Fer****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

« Action 1.1. Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »

Dans le cadre de l'action 1.1., p. 139, la mesure « Pour la réouverture de la ligne ferroviaire Coulommiers-La Ferté Gaucher ». L'exposé des motifs est adapté et repris dans cette mesure. L'élément suivant est ajouté :

« La Région s'engage à étudier les trois scénarii proposés par l'étude de faisabilité pour la réouverture de la ligne Coulommiers-La Ferté Gaucher, et à proposer une solution de mobilité durable au profit des habitants de la vallée du Grand Morin. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR LA REOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE COULOMMIERS LA FERTE-GAUCHER**

L'enquête publique ouverte lors de la consultation dans le cadre de l'adoption du PDMIF a permis de faire remonter des préoccupations locales, notamment en ce qui concerne la desserte de certaines zones franciliennes. Un nombre non négligeable de contributions font état d'une desserte insuffisante entre Coulommiers et la Ferté-Gaucher.

Selon l'association Grand Morin Trans'Fer dans sa contribution, « l'arborescence de la ligne P révèle un maillon faible : la ramification de Coulommiers, qui constitue le terminus ferroviaire de cette branche alors que, plus à l'est, la ville de La Ferté-Gaucher a un potentiel de 990 voyageurs par jour, soit 316 350 voyageurs par an ». Ces presque 1 000 voyageurs par jour doivent se contenter d'une desserte d'autocars pouvant transporter 250 passagers par jour : c'est une lacune du réseau de transport francilien qui se doit d'être comblée.

Au-delà de résoudre une inégalité territoriale flagrante, il s'agit ici aussi de gagner en cohérence au vu des objectifs environnementaux de la Région. Car cette offre de transports collectifs insuffisante ne laisse d'autres choix aux habitants d'utiliser des véhicules, matin et soir, sur la départementale D934.

Inégalité territoriale, enjeu environnementale, mais aussi problématique économique. Le PDMIF évoque la polarisation de l'emploi : la vallée du Grand Morin en subit aujourd'hui les conséquences. Avec la disparition des industries du territoire, le taux de chômage augmente, considérant que certains habitants n'ont pas les moyens nécessaires pour utiliser un véhicule quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail.

Le projet de réouverture de la ligne n'est pas intégré au PDMIF alors même que celui-ci envisage d'investir dans l'électrification de la ramification de Trilport – La Ferté Milon, dans les Hauts-de-France, qui compte moins de voyageurs par an que la projection ci-dessus pour la ligne Coulommiers – La Ferté-Gaucher.

La Mairie de La Ferté-Gaucher a financé une étude de faisabilité sur la remise en service de la ligne et trois solutions sont sur la table pour la réouverture de la ligne. Nous vous demandons d'intégrer l'étude pour la réouverture de la ligne dans le PDMIF.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

Conseil régional

Groupe Socialiste, Écologiste & Radical

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 3. Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacement »

« Action 3.1. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs »

« Mesure 3.1.6. Assurer la continuité de l'accessibilité des réseaux de transport à tout moment »

Dans le paragraphe lié à la mesure 3.1.6., p.195, l'élément suivant est ajouté :

« Il est décidé d'intégrer, au sein du PDMIF, une étude d'impact et un plan de transition face à la disparition de la 2G et de la 3G dans les transports franciliens pour assurer le maintien du service et une accessibilité du réseau de transport à l'ensemble des usagers. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR UNE ETUDE D'IMPACT ET UN PLAN DE TRANSITION : FAIRE FACE A LA DISPARITION DE LA 2G ET DE LA 3G DANS LES TRANSPORTS FRANCILIENS**

La 2G et la 3G disparaîtront de l'ensemble des réseaux en France entre fin 2026 et 2029, au profit de la 4G et de la 5G. Cet arrêt progressif, prévu par les opérateurs, risque d'avoir des conséquences dans le domaine des transports, notamment concernant les bornes d'appel d'urgence.

En effet, ces bornes reposent souvent sur la technologie 2G pour fonctionner, assurant ainsi un accès rapide et direct aux services de secours ou à des informations essentielles en cas d'incident. C'est la sécurité des usagers qui en jeu.

Ces bornes sont d'autant plus importantes dans les ascenseurs, qui participent à la mise en accessibilité des transports en commun. Le bon fonctionnement des ascenseurs devra en ce sens être un aspect central du chantier du Métro pour tous. Il s'agit du premier pas vers une accessibilité et une mobilité qui intègre l'ensemble des usagers franciliens.

Or, les ascensoristes, qui doivent trouver des solutions de remplacement, risquent de manquer de temps pour changer les 232 000 systèmes de téléalarme connectés en 2G, soit un gros tiers du parc national. Selon une étude du cabinet PwC de juin 2024, il resterait quatre millions de dispositifs connectés à la 2G en France. Et parmi eux se trouvent des dispositifs de téléassistance pour des personnes dépendantes.

Cependant, peu d'informations sont disponibles sur les effets de cette disparition de la 2G et de la 3G dans les transports en commun, ce qui peut soulever des inquiétudes quant au bon fonctionnement de certains équipements.

A noter que cette disparition de la 2G et de la 3G interviendrait avant 2030, soit dans le cadre proposé par le présent PDMIF. Il s'agit donc d'un enjeu immédiat, qu'il convient d'intégrer dès maintenant dans ce plan.

Cet amendement reprend ainsi la recommandation 18 de notre contribution et vise à la réalisation d'une étude d'impact de la disparition de la 2G et de la 3G dans les transports franciliens, ainsi qu'à la mise en place d'un plan de transition pour assurer le maintien du service.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire »

« Action 12.1. Rendre plus inclusifs les services de mobilité »

« Mesure 12.1.1. Maintenir une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité »

Dans le paragraphe 12.1.1., p. 352, il est ajouté l'élément suivant :

« La Région s'engage à mener une analyse approfondie des besoins sociaux en matière de mobilité en Île-de-France, et à proposer des mesures concrètes pour garantir l'accessibilité des transports publics aux publics précaires, dans un objectif de justice sociale et d'égalité territoriale. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR UNE REELLE POLITIQUE DE SOUTIEN AUX PLUS MODESTES**

La notion de « mobilité pour tous », centrale dans le document présenté, ne peut être pleinement prise au sérieux sans un ancrage fort dans une politique sociale de la mobilité. Pourtant, cette dimension est largement absente de la version actuelle du PDMIF, alors même que les inégalités d'accès aux transports ne sont plus à prouver. À ce titre, il nous paraît indispensable que le plan intègre une réflexion approfondie sur le devenir de la politique francilienne de soutien à la mobilité des publics les plus vulnérables.

Le budget régional pour 2025 a acté une réduction drastique des crédits alloués à l'aide à la mobilité des plus précaires. La contribution régionale aux aides qui leur sont dédiés a été revue à la baisse de 30 millions d'euros, qui a permis de compenser l'effort supplémentaire versé à IDFM pour abonder le financement des transports prévue par le protocole Péresse-Beaune. Cette orientation budgétaire va à rebours des besoins identifiés, alors que 15,5 % de la population Francilienne vivrait sous le seuil de pauvreté (Préfecture, 2022).

Dans ce contexte, le PDMIF, en tant que document de programmation stratégique, ne peut ignorer le recul de cette politique sociale. Il devrait au contraire prendre en compte les impacts potentiels de ces décisions budgétaires et proposer des pistes pour garantir l'accessibilité réelle aux transports, condition indispensable à l'inclusion sociale et à l'égalité territoriale.

Cela passe par l'intégration, dans le plan, d'une étude sur les besoins sociaux en matière de mobilité, assortie d'un diagnostic des publics les plus vulnérables et d'un engagement clair à maintenir ou développer des dispositifs de tarification solidaire. Cet amendement reprend la recommandation n°8 de notre contribution à l'enquête publique. Sans cette prise en compte, la promesse d'une « mobilité pour tous » resterait purement symbolique, et les objectifs du PDMIF en matière de report modal et de réduction des fractures territoriales seraient largement compromis.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

« Action 1.8. Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne »

« Mesure 1.8.1. Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur »

Dans le paragraphe 1.8.1., p. 176, il est ajouté l'élément suivant :

« La Région s'engage à mener une étude de faisabilité en faveur de la mise en place d'un bouclier social tarifaire pour les jeunes, intégrant la potentielle gratuité du passe Imagine R pour les jeunes de moins de 26 ans bénéficiaires des minima sociaux, demandeurs d'emploi, en parcours d'insertion ou autoentrepreneurs, une harmonisation des seuils d'âge des réductions tarifaires avec les standards européens, et une coopération renforcée avec les départements pour une harmonisation des politiques de soutien aux jeunes dans le domaine des transports. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR UN BOUCLIER TARIFAIRE JEUNES**

Les jeunes souffrent aujourd'hui de la politique régionale en matière de transports. Alors que le PDMIF 2030 affiche des ambitions en matière de transition écologique et de mobilité inclusive, il reste muet sur une catégorie pourtant cruciale : les jeunes Franciliens, qui représentent une part importante des usagers des transports en commun et un levier essentiel pour construire une mobilité durable.

Depuis janvier 2025, plusieurs décisions tarifaires ont fragilisé l'accès des jeunes aux transports : suppression du forfait Navigo Jeunes Week-end, hausse du tarif Imagine R, et maintien d'un tarif réduit très restreint. Le protocole Péresse-Beaune a entériné une hausse annuelle systématique de l'Imagine R, faisant peser sur un public précaire le financement du réseau de transport francilien. Ces mesures interviennent dans un contexte où la précarisation des jeunes est un phénomène inquiétant.

Par comparaison, d'autres métropoles affichent des politiques tarifaires bien plus protectrices : gratuité jusqu'à 11 ans à Londres, réductions jusqu'à 14 ans à Berlin, 12 ans à Tokyo, ... L'Île-de-France accuse ici un retard dans ce secteur, alors même qu'elle dispose du deuxième réseau le plus dense du monde.

La mobilité est un prérequis à l'émancipation des jeunes, à leur insertion professionnelle, à l'accès à la formation, à leur participation à la vie sociale. En intégrant un bouclier social tarifaire, le PDMIF renforcerait à la fois son ambition sociale et son impact écologique : permettre aux jeunes de prendre les transports, c'est aussi favoriser les mobilités durables et construire des habitudes de déplacement vertueuses.

Cet amendement vise à appliquer la recommandation n°9 de la contribution du groupe SER, déposée lors de l'enquête publique. Nous demandons que la Région s'engage à mener une étude de faisabilité en faveur de la mise en place d'un bouclier social tarifaire pour les jeunes, intégrant la potentielle gratuité du passe Imagine R pour les jeunes de moins de 26 ans bénéficiaires des minima sociaux, demandeurs d'emploi, en parcours d'insertion ou autoentrepreneurs, une harmonisation des seuils d'âge des réductions tarifaires avec les standards européens, et une coopération renforcée avec les départements pour une harmonisation des politiques de soutien aux jeunes dans le domaine des transports.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

Dans le cadre de l'axe 1, p. 134, l'action « *Penser le futur financement du réseau de transport francilien* » est créée. L'exposé des motifs suivant est adapté et intégré à cette action. L'élément suivant y est ajouté :

« La Région s'engage à mener une étude sur la mise en œuvre des mesures suivantes :

- La mise en place d'une taxe sur le e-commerce permettrait de générer une ressource annuelle à IDFM.
- L'éco-contribution des poids lourds irait dans le même sens : elle serait un moyen de financer des actions pour atteindre les objectifs environnementaux du plan, et représenterait une incitation à mettre en place une stratégie de développement du fret ferroviaire et fluvial.
- La création d'une taxe sur les entreprises bénéficiant de la polarisation de l'emploi en Île-de-France pour financer la mise en œuvre du PDMIF serait une manière concrète d'agir pour le développement d'une région réellement polycentrique.
- Instaurer des taux différenciés pour le versement mobilités, avec un relèvement des taux toutefois assez limité sur la zone de l'hypercentre Paris. Si on prend l'exemple de La Défense avec deux lignes de RER qui bénéficient aux salariés, il ne semble pas illogique de faire contribuer les grosses entreprises par un effort supplémentaire. »

Exposé des motifs de l'amendement :**TROUVER DE NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT DU RESEAU DE TRANSPORTS
FANCILIEN**

Cet amendement vise à appliquer la recommandation n°4 de la contribution du groupe SER lors de l'enquête publique : il s'agit de trouver de nouvelles sources de financement du réseau de transports francilien dans le but de ne plus faire peser le coût des transports sur les plus modestes.

Rappelons que sur les 10 dernières années le passe Navigo aura augmenté de 27%. Selon une prospective basée sur ce que prévoit le protocole financier État/IDFM les tarifs des transports augmenteront de 47% entre 2015 et 2030 pour le passe Navigo. Si nous faisons une projection de

l'impact du protocole financier Péresse-Borne-Beaune, qui prévoit une augmentation annuelle des tarifs à hauteur de l'inflation plus 1%, le passe Navigo franchira le seuil des 100 € officiellement en 2030 !

Pour les usagers, ce sera donc la double peine, augmentation des tarifs répétée et dégradation des conditions de transports : les pannes qui se multiplient, la livraison de nouveaux trains retardés ainsi que les mises en service des nouvelles lignes du Grand Paris Express.

C'est pour cela que nous demandons la renégociation du protocole financier Etat/Région qui permettra d'instaurer de nouvelles recettes pérennes pour assurer la soutenabilité du modèle économique de financement des transports du quotidien.

La question du financement, étroitement liée à celle de la gouvernance, est centrale : il s'agit d'anticiper la mise en œuvre d'un plan qui nécessitera un besoin de financement important. Nous demandons que les propositions faites par le groupe SER lors des assises du financement des transports soient intégrées au schéma de financement du PDMIF.

Parmi ces propositions, les suivantes nous semblent particulièrement pertinentes au vu des objectifs du plan présenté :

- La mise en place d'une taxe sur le e-commerce permettrait de générer une recette de fonctionnement supplémentaire à IDFM.
- L'éco-contribution des poids lourds irait dans le même sens : elle serait un moyen de financer des actions pour atteindre les objectifs environnementaux du plan, et représenterait une incitation à mettre en place une stratégie de développement du fret ferroviaire et fluvial.
- La création d'une taxe sur les entreprises bénéficiant de la polarisation de l'emploi en Île-de-France pour financer la mise en œuvre du PDMIF serait une manière concrète d'agir pour le développement d'une région réellement polycentrique.
- Instaurer des taux différenciés pour le versement mobilités, avec un relèvement des taux toutefois assez limité sur la zone de l'hypercentre Paris. Si on prend l'exemple de La Défense avec deux lignes de RER qui bénéficient aux salariés, il ne semble pas illogique de faire contribuer les grosses entreprises par un effort supplémentaire

La mise en place de ces mesures relève d'un enjeu de justice sociale et territoriale. Nous demandons que la Région s'engage à étudier leur mise en œuvre dans le cadre du PDMIF.

Le Président du groupe :



Conseil régional

Groupe Socialiste, Écologiste & Radical

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 10. Soutenir une activité logistique performante et durable »

« Action 10.2. Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire »

« Mesure 10.2.1. Développer les sites logistiques multimodaux pour accompagner le développement du fret combiné rail-route »

Dans le paragraphe 10.2.1., p. 317, il est ajouté l'élément suivant :

« Afin d'appliquer au mieux cette mesure, il est décidé de réaliser une étude stratégique sur les leviers permettant le développement du fret ferroviaire en Ile-de-France et d'adosser aux objectifs du PDMIF des engagements financiers.

Afin de parvenir à développer réellement les sites logistiques multimodaux, il est également décidé d'établir comme objectif une hausse d'au moins 10 % des déplacements en transports en commun d'ici 2030. Cela implique d'accélérer le report modal du fret et d'imposer un objectif de 30% de fret ferroviaire et fluvial pour les marchandises en Île-de-France d'ici 2030 ainsi que de développer des hubs multimodaux. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR PLACER VÉRITABLEMENT LA QUESTION DU FRET AU COEUR DU PDMIF**

La question du fret ferroviaire est une priorité inscrite dans les stratégies nationale et régionale. Or, il s'agit de traduire cette priorité en actions de territoire, et c'est tout l'enjeu de ce PDMIF. Cet amendement vise donc, pour ce faire, à intégrer les recommandations n°3 et n°14 de la contribution du groupe SER.

Le taux de transport des marchandises par voie ferroviaire est seulement de 9 % en France. L'objectif étant de porter ce taux à 18 % à l'horizon 2030, le développement du fret ferroviaire nécessite une attention particulière et des investissements importants.

D'autant que la situation en Ile-de-France demande encore plus d'efforts : la part du fret ferroviaire dans la Région représente 2 à 5 % du transport de marchandises selon les différentes sources, dont le CPER lui-même.

En mai 2023 avait été annoncé par le ministre des transports un plan d'investissement de 2 milliards d'euros, dont 900 millions d'euros investis par l'Etat d'ici 2027, qui devait servir de levier pour un investissement similaire de la part des partenaires. Dans ce cadre, il semble logique que la Région intègre pleinement cette question au cœur du PDMIF.

Dans un contexte d'adaptation au changement climatique, il est primordial d'encourager ce report vers des modes de transport décarbonés. La stratégie régionale du fret est certes un outil intéressant, doté de 115 millions sur cinq ans, soit 23 millions d'euros par an, mais cela ne peut pas suffire, comme le soulignent de nombreux experts. Le Ceser, dans son avis concernant le volet mobilités du CPER, pointe la place mineure accordée à cette question dans la stratégie francilienne. Seulement 31 % des financements dédiés aux projets ferroviaires concernent le fret, et les indicateurs relatifs au transport des marchandises sont encore à construire, ce qui n'assure pas un bon suivi des projets.

Le PDMIF constitue une occasion pour la Région de rectifier le tir et de se positionner comme actrice du changement dans ce domaine, en mettant en son cœur la question du fret et de la logistique multimodale.

Ce document promet un scénario ambitieux pour le transport de marchandises. La question du fret est pourtant absente du budget régional 2025, ce qui pose la question de sa réalisation effective.

L'intégration de la question du fret et de la multimodalité est insuffisante dans le PDMIF, comme le souligne l'Autorité environnementale dans ses recommandations.

Cet amendement intègre donc deux propositions de la contribution de notre groupe :

1. Nous souhaitons donc que le PDMIF comprenne une étude stratégique sur les leviers permettant le développement du fret ferroviaire en Ile-de-France et d'adosser aux objectifs du PDMIF des engagements financiers.
2. Nous proposons comme objectif une hausse d'au moins 10 % des déplacements en transports en commun d'ici 2030, en intégrant une politique d'extension des lignes et de renforcement de la fréquence. Cela implique d'accélérer le report modal du fret et d'imposer un objectif de 30% de fret ferroviaire et fluvial pour les marchandises en Île-de-France d'ici 2030 ainsi que de développer des hubs multimodaux.

Le Président du groupe :



Conseil régional

Groupe Socialiste, Écologiste & Radical

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

Dans le cadre de l'axe 1, une action « Mettre en œuvre une gouvernance partagée suivie et efficace » est créée. Elle adapte et reprend l'exposé des motifs et il est ajouté l'élément suivant :

« Le PDMIF répond aux principes de gouvernance suivants, qui seront à développer dans les instances de suivi du plan :

- Un alignement stratégique et temporel avec le SDRIF-E 2040, pour garantir une cohérence à long terme entre aménagement du territoire et politiques de mobilités ;
- Un alignement avec les objectifs et les projets du Métro pour tous, avec un calendrier clair ;
- Une clarification de la gouvernance du PDMIF, précisant les compétences et responsabilités des différents niveaux institutionnels, notamment en matière de financement des infrastructures ;
- Une territorialisation effective des mesures du plan, qui sera réalisée suite à l'enquête globale transport en cours de réalisation, appuyée par des outils de suivi, un accompagnement technique et financier aux collectivités, et un renforcement du caractère prescriptif de certaines actions clés. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE RELLEMENT EFFICACE ET UNE MISE EN ŒUVRE ASSURÉE SUR LE TERRITOIRE FRANCILIEN**

La gouvernance du PDMIF est un enjeu central pour assurer l'efficacité et la crédibilité du plan. Pourtant, plusieurs lacunes importantes ont été relevées, notamment par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale, mais aussi par de nombreuses collectivités locales lors de la concertation.

D'abord, le choix d'un horizon 2030 pour un plan adopté en 2025 soulève une vraie question de cohérence avec les autres documents de planification, en particulier le SDRIF-E, qui fixe une vision

à 2040. A noter également que le projet du Métro pour tous n'a été ajouté que récemment, et son intégration dans le plan reste succincte.

Par ailleurs, si la répartition des actions entre parties prenantes est bien précisée dans le plan, la répartition claire des compétences et des financements entre les différents échelons territoriaux reste floue.

Enfin, le caractère très général du PDMIF laisse peu de place à une véritable territorialisation des actions.

Cet amendement reprend les recommandations 1, 2 et 3 de notre contribution pour une meilleure gouvernance du PDMIF. Nous demandons que soient inscrits dans le document les principes de gouvernance suivants :

- Un alignement stratégique et temporel avec le SDRIF-E 2040, pour garantir une cohérence à long terme entre aménagement du territoire et politiques de mobilités ;
- Un alignement avec les objectifs et les projets du Métro pour tous, avec un calendrier clair ;
- Une clarification de la gouvernance du PDMIF, précisant les compétences et responsabilités des différents niveaux institutionnels, notamment en matière de financement des infrastructures ;
- Une territorialisation effective des mesures du plan, qui sera réalisée suite à l'enquête globale transport en cours de réalisation, appuyée par des outils de suivi, un accompagnement technique et financier aux collectivités, et un renforcement du caractère prescriptif de certaines actions clés.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractif »

« Action 1.1. Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »

« Mesure 1. 1. 6. Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques »

Dans le paragraphe 1.1.6, p.147, il est ajouté l'élément suivant :

« La Région s'engage à mettre en place un plan de lutte contre les inondations, cartographié et doté d'indicateurs chiffrés. »

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Rapport environnemental »

« 9. Analyse des incidences des actions sur l'environnement et mesures préconisées »

« 9. 1. Principes généraux et clés de lecture de l'évaluation des incidences probables notables »

P. 178, l'enjeu « Réduire l'exposition aux risques naturels (inondations et risques souterrain) des infrastructures de transport et des aménagements en faveur des mobilités » est modifié en enjeu majeur.

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR UN PLAN DE LUTTE CONTRE LES INONDATIONS INSCRIT DANS LE PDMIF**

La question de la réduction de l'exposition des risques naturels comme l'imperméabilisation des sols est mentionnée dans le PDMIF dans les enjeux environnementaux. Seulement, elle n'est pas considérée comme un enjeu principal. Ce choix paraît particulièrement préoccupant au regard des conséquences concrètes déjà observées en Île-de-France, où plusieurs communes ont été touchées par des inondations importantes, affectant directement la mobilité des habitants.

Le lien entre changement climatique et intensification des précipitations est aujourd'hui solidement établi. Le sixième rapport du GIEC souligne le risque d'une intensification des précipitations dû au

changement climatique. Un réchauffement de 1,5°C entraînerait une augmentation de la fréquence des précipitations décennales (x1,5). Dans l'optique d'un scénario à 4°C, ces précipitations seraient de plus en plus nombreuses (x2,7). Ces phénomènes, combinés à une urbanisation dense et mal adaptée, augmentent la vulnérabilité des territoires et des infrastructures de transport, en particulier dans les zones très imperméabilisées de la métropole parisienne.

Les inondations n'ont pas seulement un impact environnemental, elles sont aussi un obstacle majeur à la continuité du service de transport, perturbant les déplacements du quotidien, ralentissant les secours, et isolant parfois certains quartiers. Face à cette réalité, l'adaptation du réseau de transport aux aléas climatiques doit devenir une priorité.

Cet amendement reprend la recommandation n°11 de notre contribution à l'enquête publique. La question des inondations est intégrée dans la mesure 1.1.6 du plan d'action. C'est une bonne chose, mais il n'est question que de prévention. Nous demandons que cet enjeu soit réintégré au cœur des priorités environnementales du PDMIF, ainsi que l'engagement de la Région pour la mise en place d'un plan de prévention et de lutte contre les inondations, intégrant une cartographie de la Région, doté d'outils spécifiques et d'indicateurs chiffrés.

Une telle approche permettrait de renforcer la résilience du réseau de transport francilien, d'anticiper les effets du changement climatique, et de protéger durablement les conditions de mobilité de millions d'habitants.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

Conseil régional

Groupe Socialiste, Écologiste & Radical

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine

Texte de l'amendement :

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

« Action 1.3. Développer les réseaux de surface et améliorer la performance »

Dans le cadre de l'action 1.3., à partir de la p. 153, la mesure suivante est créée :

« Il est décidé de lancer la création d'un observatoire de la mise en concurrence, avec le soutien de la Région Ile-de-France, en collaboration avec IDFM, et toutes les parties prenantes concernées. »

L'exposé des motifs suivant est ensuite adapté et intégré au document.

Exposé des motifs de l'amendement :

POUR LA CREATION D'UN OBSERVATOIRE DE LA MISE EN CONCURRENCE

Lors de son audition au Sénat en octobre 2024, le Président-directeur général de la RATP Jean Castex a soulevé l'idée de la création d'un observatoire de la mise en concurrence. Il apparaît essentiel d'avoir un retour sur ce qui semble avoir fonctionné, et ce qui, à l'inverse, a échoué.

Il est nécessaire de réaliser une veille et une évaluation constante sur un sujet qui touche des millions d'usagers par jour compte tenu des conséquences directes sur leur vie quotidienne.

L'une des mesures du PDMIF vise à limiter l'impact des travaux sur les voyageurs : comment cela peut-il se faire dans un processus de mise en concurrence et de multiplication des opérateurs sur des zones denses ? Il s'agit ici de prendre une mesure forte pour remplir cet objectif du PDMIF dans un contexte de mise en concurrence.

Cet amendement reprend la recommandation n°16 de la contribution du groupe SER. Nous proposons donc de créer un observatoire indépendant de la mise en concurrence permettant de collecter toutes les informations et les analyses, ouvert à toutes les parties prenantes (collectivités, usagers, opérateurs, autorité organisatrice, Région) afin d'établir un premier bilan exhaustif. Il permettrait d'accompagner au mieux toute nouvelle procédure, de définir les évolutions possibles tant pour les agents, les usagers, la Région, IDFM et ses capacités d'investissement afin d'ajuster le modèle contractuel et son équilibre pour maintenir un service de qualité. Il serait le lieu de réalisation

d'un bilan détaillé et chiffré sur les retours d'expérience notamment des bus en grande couronne que nous demandons depuis plusieurs mois maintenant.

L'expérience des ouvertures à la concurrence en grande couronne ayant conduit à des situations particulièrement dommageables pour les usagers et les agents, il apparaît comme essentiel de disposer de ces informations pour atteindre au mieux cet objectif visant à limiter l'impact des travaux sur les voyageurs mais aussi de veiller au maintien de la qualité de l'information voyageurs.

C'est pourquoi, nous demandons à ce que soit inscrit, dans le PDMIF, un projet de mise en place d'un observatoire de la mise en concurrence, à laquelle la Région prendrait toute sa part, afin de garantir la continuité d'un service public de qualité pour les usagers.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Pp. 778-779 – Obs. 1264 de Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine****Texte de l'amendement :**

Amendement sur le document

« Plan des mobilités en Île-de-France 2030 »

« Le Plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France »

« Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

Au sein de l'axe 1, p. 134, l'action « min » est créée. L'exposé des motifs est adapté et repris dans cette nouvelle action, déclinée en deux mesures :

« 1. Développer les transports collectifs dans une région des 20 min

La Région s'engage à produire une étude de faisabilité adossée à une cartographie des transports franciliens et de leurs futurs développements dans l'optique de concrétiser la Région des 20 min. Cela permettra de renforcer l'alignement du PDMIF et du SDRIF-E.

2. Lutter contre les effets négatifs de la polarisation de l'emploi par les transports

La Région s'engage à produire une analyse approfondie sur la manière dont le développement des transports collectifs en Ile-de-France pourrait limiter les effets négatifs de la polarisation de l'emploi. Les schémas d'aménagement et de développement des transports collectifs seront révisés dans ce sens, en partenariat avec des organismes associés comme l'IPR. »

Exposé des motifs de l'amendement :**POUR UNE REGION DES 20 MINUTES POLYCENTRIQUE**

L'un des principes clés mis en avant à la fois dans le SDRIF-E et le PDMIF est celui du développement polycentrique de la région francilienne. Pourtant, ce concept demeure trop théorique dans la version actuelle du plan, sans traduction claire dans les mesures proposées.

La polarisation de l'emploi reste très marquée en Île-de-France. Comme indiqué au sein même du PDMIF : « Entre 2010 et 2020, le nombre d'emplois a ainsi augmenté de 3 % à Paris et de 4 % en petite couronne, alors qu'il est demeuré plutôt stable (+1 %) dans les territoires de grande couronne. ». De nombreux habitants des zones périphériques doivent effectuer des trajets longs et contraignants pour accéder à leur lieu de travail. Cette dynamique renforce les inégalités territoriales

et pèse fortement sur le système de transport régional, en particulier sur les lignes de RER et de Transilien déjà saturées.

Pourtant, cette réalité est peu abordée dans le PDMIF. La question de la polarisation de l'emploi y est certes abordée, mais cela s'arrête au constat. Il est indispensable d'intégrer une analyse territorialisée de ces déséquilibres pour ajuster l'offre de mobilité et accompagner un développement plus équilibré du territoire régional. Des organismes comme l'Institut Paris Région disposent d'une expertise précieuse pour documenter ces enjeux et orienter les choix d'investissement.

Cette question d'aménagement liée à une fonction urbaine fondamentale, celle de l'accès au lieu de travail, doit être pensée de concert avec un autre concept majeur. Nous regrettons l'absence totale de référence à la notion de « Région des 20 minutes », pourtant au cœur du concept de région polycentrique tel que défini dans le SDRIF-E. Ce principe vise à garantir l'accès en 20 minutes, par des modes durables, aux services essentiels (emploi, éducation, santé, culture, commerces), et constitue un levier puissant de réduction des distances contraintes, de désengorgement des transports, et de qualité de vie. Il serait logique, et même stratégique, que le PDMIF se donne les moyens de concrétiser cette ambition à travers une étude territoriale de faisabilité, la définition d'indicateurs et l'intégration de cette logique dans l'aménagement des lignes, des correspondances et des pôles d'échange.

Ce double ajout, à la fois dans le sens d'une reconnaissance du rôle de la mobilité dans la répartition de l'emploi et intégration de la « Région des 20 minutes », renforcerait considérablement la cohérence, la lisibilité et l'ambition du PDMIF, tout en répondant aux attentes exprimées par de nombreux territoires.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Thierry', written in a cursive style.

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu-es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Page 849 et suivantes, paragraphe intitulé « Pour une ambition plus forte en faveur de la
qualité de vie, de la qualité de l'air et de la lutte contre le bruit »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

“ Le Conseil régional renonce à soutenir financièrement le développement des eVTOLs ou « taxis volants » pour des services commerciaux privés en Ile-de-France.

Le Conseil régional demande au législateur d'encadrer le développement des survols de zones habitées par les eVTOLs.

Le PMIDF intègre l'interdiction de services commerciaux privés par des eVTOLS ou « taxis volants ».

Exposé des motifs :

NON AUX TAXIS VOLANTS, GADGET DES ULTRA-RICHES

Le 8 août 2024, le PDG d'Aéroports de Paris Augustin de Romanet affirmait que les taxis volants survoleraient Paris « avant la réouverture de la cathédrale Notre-Dame ». Il actait un report de l'expérimentation prévue entre le quai d'Austerlitz et Issy-les-Moulineaux pendant les Jeux de Paris 2024 en raison, comme nous l'indiquions dès le 20 mai 2024, de l'absence des homologations nécessaires, notamment celle de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESa) qui pointait des problèmes de vibrations des moteurs.

Comme nous le pressentions dès le 8 août 2024, l'expérimentation des taxis volants n'a pas eu lieu avant la réouverture de Notre-Dame, ni a fortiori pendant les Jeux.

En effet, les homologations nécessaires ne sont toujours pas intervenues. Par ailleurs, les installations nécessaires quai d'Austerlitz ne sont plus en place et nos échanges avec HAROPA démontrent que les conventions nécessaires sont caduques. Enfin, la Région Ile-de-France a retiré sa subvention d'un million d'euros votée en novembre 2023 pour la construction du vertiport quai d'Austerlitz ! Notre groupe n'a jamais cessé de combattre cette subvention, dont les termes n'ont jamais été respectés par ADP comme nous l'indiquions par courrier à Valérie Pécresse le 21 août 2024.

Il s'agit d'un revers considérable pour Valérie Pécresse et les porteurs du projet qui ont usé de leur réseau d'influence pour contourner les avis défavorables de la commission d'enquête publique en février 2024 et de l'autorité environnementale à l'automne 2023. Pour passer outre ces avis négatifs, un accord ministériel a été délivré le 9 juillet 2024 par le Ministre des transports démissionnaire, après plusieurs mois d'hésitations. Nous demandions d'ailleurs, le 30 octobre 2024 par courrier, au nouveau Ministre des Transports de retirer cette autorisation ministérielle.

En décembre 2024, le Conseil d'État annulait l'arrêté autorisant la création du vertiport prévu quai d'Austerlitz à Paris. Il s'agissait d'une sanction administrative logique au regard des entorses à la loi et des passe-droits que les promoteurs de ce projet se sont octroyés. Nous nous en réjouissons alors que nous demandions depuis plusieurs mois le retrait de cet arrêté ministériel. Par ailleurs, début janvier 2025, le constructeur allemand Volocopter faisait faillite.

Or, nous apprenions en février 2025 la signature d'un nouveau partenariat entre ce constructeur et une entreprise dédiée dans le transport de VIP par hélicoptères vers des stations de ski pour développer les taxis volants commerciaux en Ile-de-France. Ce retour envisagé est préoccupant.

Les nuisances des taxis volants ne sont ni négligeables, ni nulles. ADP et le constructeur Volocopter envisagent pourtant de développer ce nouveau mode en Ile-de-France impliquant davantage de survols et de nuisances. La création de 6 vertiports ces 4 dernières années (dont 1,5 millions d'euros de subventions régionales et plus de 5 millions d'euros engagés par ADP), sans concertation ni information des populations, ni des Maires, démontre cette volonté. Pour notre part, ce développement à des fins commerciales n'est ni souhaitable, ni utile.

Au regard des développements commerciaux internationaux, il est nécessaire que le Ministère et le législateur encadrent ces activités amplificatrices des nuisances environnementales en ville et d'une forme de séparatisme social. Il est nécessaire que la Région ne soutienne plus ces développements et s'inquiète des nuisances que générerait le développement de ces mobilités aériennes urbaines. Enfin, il convient que le PMIDF interdise le développement des services commerciaux privés d'eVTOL en Ile-de-France.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique
Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France

Pages 844 et 845, paragraphe intitulé « Une impasse délibérée sur la privatisation des
transports publics »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Demande à Ile-de-France Mobilités la mise à l'étude d'une régie régionale pour l'exploitation des lignes de tramways et de métro.

Exposé des motifs :

NON À LA PRIVATISATION DES TRAMWAYS ET DES MÉTROS :

VITE UNE RÉGIE RÉGIONALE DES TRANSPORTS !

77% des Franciliens sont favorables à l'arrêt de la privatisation des transports et à l'organisation d'un référendum sur le sujet. Ce processus de privatisation ou de « de mise en concurrence » concerne dès 2025 le réseau de bus et dès 2029 le réseau de tramways. Bien qu'imposé par la loi sur le réseau ferré à l'horizon 2039, ce processus reste facultatif pour le réseau de bus de la RATP. Toutefois Valérie Pécresse, en qualité de Présidente d'Île-de-France Mobilités, a souhaité l'ouverture au privé des lignes de bus aujourd'hui exploitées par la RATP.

Concernant le réseau ferré, bien que dans une impasse financière, Ile-de-France Mobilités anticipe considérablement la loi en engageant, par exemple, la privatisation de l'exploitation de la ligne L du Transilien en décembre 2022 pour une effectivité en décembre 2025, soit plusieurs années avant l'échéance actuellement fixée par le législateur. Cette anticipation malgré les incertitudes budgétaires et organisationnelles démontre une fuite en avant dogmatique contraire à l'intérêt public. Par ailleurs, la privatisation de l'exploitation des réseaux ferrés suscite de très vives inquiétudes, notamment en matière de sécurité ferroviaire à la lumière d'expériences étrangères ratées. Pour le réseau ferré, des évolutions législatives sont nécessaires pour permettre le maintien d'un opérateur public en Ile-de-France après 2039 pour les lignes existantes avant 2009.

La privatisation de l'exploitation du réseau de tramways avance. Les coûts de désimbrication des lignes sont cachés aux administrateurs d'Ile-de-France Mobilités. Les exploitants potentiels ont été invités à se manifester. Or, il est possible qu'Ile-de-France Mobilités exploite, par l'intermédiaire d'une régie publique régionale, les tramways.

La privatisation de l'exploitation du réseau du métropolitain historique est quant à elle prévue à l'horizon 2040. L'imbrication des lignes, des ateliers et la complexité du réseau oblige à abandonner immédiatement l'hypothèse d'un éclatement du réseau de métro en plusieurs opérateurs.

Comme notre groupe le propose depuis plusieurs années, rejoint par des élus d'autres sensibilités, conserver l'unicité d'exploitation des lignes du métropolitain historique est nécessaire. Une régie publique régionale doit être mise en place.

Au regard de la situation extrêmement préoccupante des transports publics franciliens, des finances d'Ile-de-France Mobilités et de leurs conséquences sur l'institution régionale, nous invitons l'exécutif régional à arrêter la privatisation du réseau de transport francilien et à engager d'urgence la création d'une régie des transports franciliens qui sera chargée de l'exploitation des réseaux progressivement, au terme de chacune des délégations de service public existantes et, si nécessaire, des réseaux exploités par la RATP et la SNCF à terme.

Le point de non-retour n'est pas franchi, il est encore temps ! Stop à la galère dans les transports !

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la Région Ile-de-France

Pages 851 et 852, paragraphe intitulé « Réduire la part modale du transport routier de marchandises, y compris de façon coercitive »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à SNCF Réseau et à l'Etat de mettre en place un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires en Ile-de-France.

Exposé des motifs :

MORATOIRE SUR LA FERMETURE DE LIGNES FERROVIAIRES EN ILE-DE-FRANCE

La ligne ferroviaire entre Villiers-Saint-Georges et Provins a été fermée au trafic fret à l'été 2023 sans information des communes traversées, ni des chargeurs. Cette fermeture oblige ces derniers à recourir désormais à la route pour le transport de leurs marchandises.

Cette fermeture brutale intervient dans un contexte d'urgence climatique et d'affichage politique en faveur du développement des alternatives à la route.

D'autres fermetures de lignes ferroviaires en Ile-de-France sont à l'étude.

Il convient de prévenir toute nouvelle fermeture de ligne ferroviaire en Ile-de-France et de demander un moratoire auprès de SNCF Réseau et de l'Etat.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



**Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne**

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Contributions des personnes publiques associées et réponses du maître d'ouvrage

Contribution du Conseil départemental de l'Essonne

Page 29 à 31, paragraphe intitulé « Développer les infrastructures cyclables »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional mandate la Présidente afin d'engager - sans remise en cause du montant global consacré à la politique cyclable régionale - la révision des dispositifs relatifs au soutien régional des projets cyclables et du réseau Vélo Ile-de-France, en concertation avec les collectivités territoriales et les associations d'usagers de la bicyclette.

Exposé des motifs :

REVOIR LA POLITIQUE RÉGIONALE EN FAVEUR DU VÉLO POUR MIEUX ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITÉS ET RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SÉCURISÉS

Depuis l'adoption de la loi LAURE en 1996, les collectivités se sont très progressivement et lentement dotées d'une politique cyclable ayant permis de développer l'usage de la bicyclette dans des proportions qui restent toutefois limitées en Ile-de-France.

La Région Ile-de-France a été pionnière en la matière avec l'adoption du premier plan régional des circulations douces en 1996 et du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France en 1999.

Près de 30 ans après cette impulsion politique, force est de constater que des freins majeurs perdurent. Les discontinuités d'itinéraires, les coupures urbaines, les infrastructures conçues pour la voiture et l'éloignement de certains aménagements des normes de sécurité fixées par le CEREMA limitent le développement de l'usage du vélo et porte atteinte à la sécurité de tous les usagers de la voirie.

Alors que les ressources des communes et départements se tarissent, ils restent les premiers maîtres d'ouvrage et réalisent les aménagements nécessaires, concrétisant ainsi l'ambition du plan vélo régional. Or, il convient de tenir compte de la réalité budgétaire des communes et des départements en les accompagnant davantage. Ainsi, l'augmentation de la part régionale dans le financement d'aménagements cyclables doit être étudiée.

Parallèlement, les aménagements peu qualitatifs - à l'image des bandes cyclables - sont décriés, notamment par les associations d'usagers de la bicyclette. Or, ce type d'aménagement est subventionné par la Région, y compris lorsque le profil de la voirie permet des aménagements alternatifs.

Il semble donc nécessaire de réviser la politique régionale de subvention aux aménagements cyclables.

Cette révision devra permettre une meilleure prise en charge des aménagements cyclables en site propre, des pistes cyclables séparées de la circulation générale, la résorption des coupures urbaines, etc.

Cette révision devra aussi décourager les aménagements peu qualitatifs et/ou ne garantissant pas la sécurité de tous les usagers, à l'image de bandes cyclables sur chaussée, lorsque des alternatives plus ambitieuses existent.

Une telle révision ne saurait être conduite sans les associations et les collectivités concernées.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe

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

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare par l'après
Grand Paris Express »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à la RATP d'engager les études nécessaires à la couverture du RER B dans la traversée de Gentilly (94).

Le Conseil régional mandate la Présidente pour mettre en place - notamment avec l'État et la Métropole du Grand Paris – une première convention de financement.

Exposé des motifs :

ENGAGER ENFIN LA COUVERTURE DU RER B À GENTILLY (94)

Depuis plusieurs années, des associations de quartier et la Municipalité demandent la couverture d'une partie des voies du RER B à Gentilly (94). Cet aménagement, similaire à ceux réalisés à Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois (94) sur le RER A, permettrait de réduire sensiblement les nuisances du trafic ferroviaire dans un secteur très fortement urbanisé.

L'exécutif régional a intégré ce projet de couverture au SDRIF-E en reprenant l'amendement n°171 de notre groupe au projet de SDRIF-E.

Il convient à présent d'engager les études et de convenir d'un cadre financier pour les réaliser. Ces études devront vérifier la faisabilité d'une couverture complète ou partielle et étudier l'opportunité de protections acoustiques complémentaires à la couverture le cas échéant.

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé

Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

**Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique
Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Île-de-France**

**Page 849 et suivantes, paragraphe intitulé « Pour une ambition plus forte en faveur de la
qualité de vie, de la qualité de l'air et de la lutte contre le bruit »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

“ Le Conseil régional demande à SNCF Réseau et ADP la mise en place urgente de protections phoniques le long des voies du CDG Express. ».

Exposé des motifs :

IL Y A URGENCE À PROTÉGER LES RIVERAINS DES NUISANCES DU CDG EXPRESS

Dès les prémices du projet CDG Express, les nuisances de cette nouvelle liaison ont suscité l'inquiétude des riverains et des élus locaux, tout spécialement de Charlotte BLANDIOT-FARIDE, Maire de Mitry-Mory (77).

En effet, le dossier d'enquête publique et les études complémentaires ont confirmé l'ajout de nuisances ferroviaires par la mise en circulation des trains du CDG Express. Avec un train toutes les 7 minutes, 365 jours par an, de 5 heures à minuit, les nuisances supplémentaires seront conséquentes alors que les trains du CDG Express circuleront - sur certaines portions - à 140 km/h. Ainsi, l'émission sonore liée au passage d'un train du CDG Express est estimée entre 95 et 105 décibels. Il s'agit d'un niveau de nuisance supérieur aux seuils réglementaires maximaux, diurnes et nocturnes. Ces émissions s'additionneront à celles des circulations déjà présentes sur ces voies ferrées, dont les RER B, TER et Transilien K, dans un secteur très urbanisé.

Face à ce problème de santé publique, le dossier prévoyait initialement 15 millions d'euros pour la mise en place de mesures de protection et de compensations acoustiques. Depuis 2020, des élus locaux sollicitent régulièrement le doublement de ce montant auprès de l'État sans obtenir – à ce jour – d'engagement en faveur de mesures de protection des populations suffisantes.

Alors que les essais dynamiques du matériel roulant du CDG Express sont annoncés pour mai 2026 et la mise en service de la ligne en mars 2027, il y a urgence à rassurer et à protéger les riverains.

Au regard de son rôle dans ce dossier, la Région doit se positionner en faveur de mesures de protection des riverains et solliciter l'État, SNCF Réseau et ADP afin qu'ils répondent aux revendications légitimes des élus locaux et des populations. Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé

Présidente de groupe

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France

Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare par l'après
Grand Paris Express »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à Ile-de-France Mobilités d'appliquer une tarification uniforme sur l'ensemble des lignes du métro francilien, lignes 14, 15, 16, 17 et 18 incluses.

Exposé des motifs :

POUR UNE TARIFICATION UNIFORME SUR L'ENSEMBLE DU GRAND PARIS EXPRESS !

En avril 2023, notre groupe révélait la volonté d'Ile-de-France Mobilités d'appliquer sur les billets une taxe aéroportuaire pour accéder à la station de métro 14 Aéroport d'Orly. Démentie puis confirmée, cette taxe est en application depuis juin 2024 sur la ligne 14 du métro. A l'occasion de l'évolution tarifaire 2025, les tarifs appliqués pour accéder aux aéroports d'Orly et Charles de Gaulle ont été harmonisés à 13 euros le billet.

En proposant une tarification dérogatoire sur la ligne 14, Ile-de-France Mobilités a mis fin à la tarification unique sur le métro. La ligne 14 est ainsi devenue l'unique ligne du métro à connaître un tarif dérogatoire pénalisant les usagers du quotidien. Cette tarification dérogatoire est préoccupante alors qu'une telle disposition a été étudiée – puis abandonnée - pour la station de Saint-Denis – Pleyel et qu'elle pourrait concerner d'autres stations du Grand Paris Express dont l'aéroport Charles de Gaulle sur la ligne 17.

Il serait inconcevable de transformer le « métro » du Grand Paris Express, celui-là même censé réduire les inégalités sociales et territoriales, en véritables RER tarifaires.

Avec ces choix tarifaires, Ile-de-France Mobilités vient compliquer davantage l'usage des transports et nie le statut de porte d'entrée des usagers essonniers sur le Grand Paris Express que sera l'aéroport d'Orly.

Par ailleurs, les usagers sans abonnement effectuant une correspondance à l'Aéroport d'Orly entre la ligne 14, le tramway T7, les bus ou, dès 2026, avec la ligne 18 du métro risquent de payer très cher bien qu'ils ne soient pas des passagers de l'aérien ! L'aéroport Charles de Gaulle sera confronté à la même problématique dès la mise en service de la ligne 17.

De plus, le pôle Orly-Rungis, second pôle d'emplois d'Ile-de-France avec 50 000 emplois, ne peut pas se résumer aux passagers de l'aérien. Idem pour la plateforme aéroportuaire de Roissy. C'est une méconnaissance crasse de l'économie francilienne.

Depuis 2006 et la création de l'association *Orbival, un métro pour la banlieue* par Christian Favier, Président honoraire du Conseil départemental du Val-de-Marne, les élus locaux, les associations et les acteurs économiques se mobilisent pour le prolongement de la ligne 14 et la diversification des emplois sur la plateforme aéroportuaire.

Alors que les populations alentour peinent à accéder aux plateformes aéroportuaires et à ses emplois, cet octroi des temps modernes et la tarification RER appliquée au Grand Paris Express maintiendront des difficultés d'accès alors que le métro suscite tant d'espoir.

Le Grand Paris Express tout comme le passe Navigo à tarif unique sont nés en banlieue pour gommer les frontières : il est anachronique d'en ériger de nouvelles en Ile-de-France. Il convient de renoncer de garantir la tarification « métro » sur toutes les lignes du Grand Paris Express.

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé

Présidente de groupe

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Page 847 et suivantes, paragraphe intitulé « L'absence de concret pour garantir la mobilité de
toutes et tous »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional mandate la Présidente pour mettre en place un accord avec les Conseils régionaux des Hauts-de-France, de Normandie et de Bourgogne Franche Comté pour mettre en place un tarif ferroviaire unique dédié aux abonnés, à destination et en provenance d'Île-de-France.

Exposé des motifs :

POUR FACILITER LA VIE QUOTIDIENNE DES USAGERS INTER-RÉGIONAUX

La mise en place d'un titre de transports dit « Navigo Rémi » est une bonne nouvelle pour les 7 000 usagers qui utilisent chaque jour les lignes ferroviaires entre les régions Centre-Val de Loire et Île-de-France. En effet, les usagers abonnés des lignes Paris-Dreux et Paris-Montargis-Gien-Briare, faisaient face à une situation contraignante les obligeant à se munir de deux titres de transports : l'abonnement Navigo en Île-de-France et l'abonnement Rémi Zen en Centre-Val de Loire pour leurs déplacements quotidiens domicile-travail.

Si la situation a trouvé une solution pour les lignes N et R, elle perdure sur les lignes RER et Transilien qui sortent des limites administratives de l'Île-de-France. Comme demandé par la FNAUT Île-de-France et des associations locales d'usagers, il convient de proposer une solution similaire au « Navigo Rémi » aux usagers abonnés, en provenance ou destination de l'Île-de-France, depuis les régions Hauts-de-France, Normandie et Bourgogne – Franche Comté.

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé

Présidente de groupe

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare par l'après
Grand Paris Express »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional mandate la Présidente afin de poursuivre les études sur la ligne 19 du métro sur son tracé initial, à savoir Nanterre La Folie <> Saint-Denis – Pleyel *via* Argenteuil.

Exposé des motifs :

POUR UNE LIGNE 19 QUI DESSERT LES GENS ET NON PAS LES CHAMPS

Le tracé de la ligne 19 du métro a évolué depuis le projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023. En effet, le tracé initial envisagé entre Nanterre et Saint-Denis – Pleyel a été modifié au profit d'une liaison entre Nanterre La Folie et le Triangle de Gonesse, inscrite au SDRIF-E.

Or, la construction d'une gare de la ligne 17 du métro sur le Triangle de Gonesse est décriée. L'ajout d'une seconde ligne de métro dans ce secteur éloigné des habitations et en zone agricole n'est en rien justifiée et rencontrera une vive opposition susceptible de contrarier l'ensemble de la ligne 19 du métro. La volonté de desservir le Triangle de Gonesse fragilise l'ensemble de la ligne 19.

Pourtant, les besoins d'amélioration des déplacements dans le Nord-Ouest de Paris et dans le Val d'Oise sont indiscutables. Plusieurs projets permettraient de répondre à cela dont les prolongements du tramway T11, malheureusement reportés *sine die* par l'exécutif régional et l'Etat.

Le maintien de la première version de la ligne 19, c'est-à-dire une liaison prioritairement entre Nanterre, Argenteuil et Saint-Denis – Pleyel, apparaît opportun dans l'attente de l'organisation d'un débat public sur la réalisation de cette nouvelle ligne de métro. La branche envisagée par le Conseil départemental du Val d'Oise entre Argenteuil et Cergy devra être intégrée au périmètre de ce débat public.

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé

Présidente de groupe

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Page 849, paragraphe intitulé « Agir pour l'égalité femmes-hommes dans les transports et
l'espace public »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la présente délibération, rédigé ainsi :

« Mandate la Présidente pour renforcer les actions du projet de Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030 en faveur de l'égalité femmes-hommes, de la lutte contre les violences sexistes et sexuelles et en matière de mixité de l'espace public et de féminisation des noms des stations du réseau ».

Exposé des motifs de l'amendement :

**LE PLAN DES MOBILITÉS DOIT PARTICIPER À L'ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES, A LA LUTTE
CONTRE LES VIOLENCES SEXISTES ET SEXUELLES, A LA MIXITE DE L'ESPACE PUBLIC ET
LA FÉMINISATION DES NOMS DE STATIONS**

Le plan des mobilités ne tient pas suffisamment compte de l'égalité femmes-hommes dans les transports, notamment en matière de féminisation des métiers. Il se doit de proposer des moyens innovants et nouveaux expérimentés dans d'autres métropoles mondiales pour agir contre les violences sexistes et sexuelles pour les usagères des transports en commun.

Par ailleurs, le plan des mobilités ne retient pas dans ses objectifs la mixité de l'espace public et la féminisation des noms de stations. Il convient d'en faire un objectif de ce plan.

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé
Présidente de groupe

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique
Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France

Pages 844 et 845, paragraphe intitulé « Une impasse délibérée sur la privatisation des transports publics »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Demande à Ile-de-France Mobilités l'arrêt du processus de privatisation de l'exploitation des réseaux de transports en Ile-de-France ;

Demande au Gouvernement et au Parlement l'arrêt de la privatisation de l'exploitation des réseaux de transports en Ile-de-France par le désengagement de la RATP de ses filiales hors Ile-de-France et engage, dans l'attente d'une évolution législative concernant le ferroviaire, la création d'une régie régionale des transports franciliens.

Exposé des motifs :

STOP GALERE

POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉS, L'ARRÊT DE LA PRIVATISATION EST INDISPENSABLE !

77% des Franciliens sont favorables à l'arrêt de la privatisation des transports et à l'organisation d'un référendum sur le sujet. Ce processus de privatisation ou de « de mise en concurrence » concerne dès 2025 le réseau de bus et dès 2029 le réseau de tramways. Bien qu'imposé par la loi sur le réseau ferré à l'horizon 2039, ce processus reste facultatif pour le réseau de bus de la RATP. Toutefois Valérie Pécresse, en qualité de Présidente d'Île-de-France Mobilités, a souhaité l'ouverture au privé des lignes de bus aujourd'hui exploitées par la RATP.

La fin des monopoles publics pour l'exploitation des lignes de transport en Ile-de-France n'est ni une obligation européenne, ni souhaitable. En effet, à droit constant, il est possible de maintenir la RATP comme opérateur public de transport. Il est nécessaire pour cela qu'elle abandonne ses activités en dehors de l'Ile-de-France. Cette solution permettrait d'arrêter immédiatement les procédures de privatisation et d'allotissement du réseau de bus qui fracturent actuellement le réseau de bus RATP en 13 bassins distincts et avec des opérateurs privés différents.

Depuis 2018, les bassins regroupant plusieurs lignes de bus sont progressivement redécoupés par Île-de-France Mobilités passant ainsi de 150 à une quarantaine au sein de la zone OPTILE. Au sein de la zone RATP, un fractionnement inverse a été adopté. L'actuel réseau de bus de la RATP a été divisé en 13 secteurs géographiques (13 lots). Le découpage retenu entraînera la cohabitation de certains opérateurs au sein d'une seule et même commune.

Les 2 derniers des 13 lots à attribuer le seront en octobre 2025 pour l'arrêt de l'exploitation par l'EPIC RATP en décembre 2026. Préalablement, l'intégralité des contrats de travail de droit public des conductrices et conducteurs de la RATP auront été transformés de gré ou de force en contrat de travail de droit privé. L'étalement de la bascule des lots sur une période de deux ans s'il a permis de contourner la difficulté d'un calendrier concomitant avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 maintient en l'état les difficultés organisationnelles, financières et sociales d'un tel processus de privatisation.

Par ailleurs, nous réfutons l'idée selon laquelle la concurrence se ferait entre entreprises publiques françaises. En effet, les appels d'offres ne prévoient aucun critère de nationalité et ouvre la possibilité d'attribution de lots à des entreprises non-nationales, européennes et extra-européennes. En témoigne la publication le 22 mars 2023 d'un article confirmant les velléités de l'entreprise allemande Arriva sur les appels d'offres en cours, celle du 14 mars 2024 d'un article confirmant la volonté de l'opérateur italien ATM et l'attribution à ce dernier d'un lot par IDFM. Aussi, les entreprises en présence peuvent être cédées à des intérêts étrangers à l'image de Transdev passée sous pavillon allemand.

Par ailleurs, les groupes susceptibles, selon IDFM, de remporter les premiers appels d'offres disposent d'un capital partiellement détenu par des fonds d'investissements étrangers à l'image de Keolis (détenu à hauteur de 30% par la Caisse de Dépôt et Placement du Québec).

Pour les bassins OPTILE déjà attribués, les offres les « moins disantes » ont été privilégiées par Ile-de-France Mobilités qui a fait le choix de retenir le critère prix comme premier élément de notation des offres des candidats. Il en est de même pour les dossiers de consultation des entreprises publiés sur la zone RATP.

Afin de proposer des offres les plus basses possibles, les opérateurs en compétition contractent les coûts au maximum dont le premier poste de dépenses dans ce type de service : la masse salariale. A ce propos, nous ne pouvons que constater que les dispositions prises pour empêcher la dégradation des conditions salariales à l'occasion d'un changement d'opérateur sont insuffisantes et permettent – à ce jour – la perte d'une part de rémunération et/ou d'augmentation du temps de travail sans salaire supplémentaire.

Très concrètement, cela se traduit par une dégradation sensible des conditions de travail de la majorité des conductrices et conducteurs de bus, des contrôleuses et contrôleurs voire des agents de sécurité et administratifs. De nombreux cas ont été recensés et sont documentés : augmentation des rotations, des amplitudes horaires, réductions voire disparitions des temps de pause, baisses des salaires à temps de travail équivalent, défaut de formation pour les véhicules à gaz, etc.

Cette dégradation sensible des conditions de travail explique pour partie la pénurie de conductrices et de conducteurs enregistrée avec une plus forte intensité en Ile-de-France.

Malgré les engagements oraux pris par Ile-de-France Mobilités et le Ministre des Transports, ni la loi, ni les décrets d'application, ni les cahiers des charges rédigés par Ile-de-France Mobilités garantissent des conditions salariales identiques aux agents RATP qui seront basculés vers les opérateurs privés selon la loi en vigueur et dont les décrets ne sont toujours pas écrits. Pire, au regard des retours d'expérience de la nouvelle génération de contrats en grande couronne, il est à craindre des pertes salariales et des dégradations des conditions de travail, faits incontestables qui ont déclenché la mission Bailly.

Ces conditions de travail affectent donc la qualité de service et la sécurité des usagers. Plusieurs Maires, de toutes sensibilités et de plusieurs départements, s'en sont d'ailleurs alarmés lors du « basculement » des lignes desservant leur commune dont le Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités et Maire de Palaiseau, Grégoire de Lasteyrie, qui a constaté *in vivo* les conséquences du choix politique de retenir l'offre la « moins disante » sans en tirer les conséquences pour l'ensemble de l'Ile-de-France.

Ces dégradations sensibles engendrent le mécontentement des usagers et des mouvements sociaux. Il est à noter la multiplication des conflits et la dégradation de la qualité de service sur de nombreux bassins, récemment basculés à l'image des grèves des réseaux de Melun Val de Seine (8 semaines en septembre et octobre 2021) et Cergy Confluence (124 jours en 2024).

Ces exemples de mouvements, parmi tant d'autres, sont directement liés à la mise en œuvre de la mise en concurrence des entreprises et des salariés des transports par l'intermédiaire des appels d'offres lancés par Ile-de-France Mobilités et des délégations de service public qui en découlent.

La durée des contrats, généralement équivalentes à un mandat, pourra être raccourcie ouvrant une forte instabilité. D'ores et déjà, il est prévu des renouvellements cycliques des contrats, tous les 6 à 8 ans ouvrant la possibilité de se voir succéder diverses entreprises privées, nationales ou non.

De notre point de vue, cette architecture, les récents basculements de lots et la privatisation en marche des bus exploités par la RATP démontrent les dangers de la mise en concurrence et de cette façon de concevoir les appels d'offres et les délégations de service public propices au *dumping* social.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités rencontre des difficultés à financer le fonctionnement du réseau et à tenir les engagements en matière d'investissements. Il nous semble dangereux de venir davantage déstabiliser le système de transports franciliens par une privatisation au « moins disant » et gourmande en termes d'investissements.

La seule mise en concurrence des lignes de bus de la RATP engendre un effort d'investissement de 4,9 milliards d'euros pour Île-de-France Mobilités d'ici 2025 afin d'acquérir les véhicules et les biens appartenant aujourd'hui à la RATP, dont 1,4 milliards d'euros pour l'acquisition des 26 dépôts de bus RATP existants. Ces 4,9 milliards seront financés par l'emprunt. Leur intégration au budget primitif 2022 d'Île-de-France Mobilités a entraîné la dégradation de la notation de l'autorité organisatrice de l'agence Moody's.

Il serait ahurissant que de nouvelles recettes soient octroyées par le législateur ou que de nouvelles hausses tarifaires soient pratiquées pour satisfaire ce besoin de financement préalable à la privatisation des transports publics. Cela serait, dans le contexte social actuel, une provocation aux conséquences imprévisibles.

Concernant le réseau ferré, bien que dans une impasse financière, Ile-de-France Mobilités anticipe considérablement la loi en engageant, par exemple, la privatisation de l'exploitation de la ligne L du Transilien en décembre 2022 pour une effectivité en décembre 2025, soit plusieurs années avant l'échéance actuellement fixée par le législateur. Cette anticipation malgré les incertitudes budgétaires et organisationnelles démontre une fuite en avant dogmatique contraire à l'intérêt public. Par ailleurs, la privatisation de l'exploitation des réseaux ferrés suscite de très vives inquiétudes, notamment en matière de sécurité ferroviaire à la lumière d'expériences étrangères ratées. Pour le réseau ferré, des évolutions législatives sont nécessaires pour permettre le maintien d'un opérateur public en Ile-de-France après 2039 pour les lignes existantes avant 2009.

Au regard de la situation extrêmement préoccupante des transports publics franciliens, des finances d'Île-de-France Mobilités et de leurs conséquences sur l'institution régionale, nous invitons l'exécutif régional à arrêter la privatisation du réseau de transport francilien et à engager d'urgence la création d'une régie des transports franciliens qui sera chargée de l'exploitation des réseaux progressivement, au terme de chacune des délégations de service public existantes et, si nécessaire, des réseaux exploités par la RATP et la SNCF à terme.

Le point de non-retour n'est pas franchi, il est encore temps ! Stop à la galère dans les transports !

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



Conseil régional**La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne****CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025****Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence :****Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028****Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France****Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare pas l'après
Grand Paris Express »****Texte de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à SNCF Réseau et à l'Etat d'engager les études pour la réouverture d'une liaison ferroviaire entre La Ferté Gaucher et Coulommiers.

Exposé des motifs :**FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE ET AU DÉVELOPPEMENT URBAIN DU SECTEUR,
LA RÉOUVERTURE DE LA VOIE FERRÉE ENTRE COULOMMIERS ET LA FERTÉ GAUCHER
EST NÉCESSAIRE**

Depuis sa fermeture au service voyageurs en 2002, des élus de toutes sensibilités se mobilisent pour la réouverture de la voie ferrée entre Coulommiers et La Ferté Gaucher (77). De 4 102 habitant.es à la fermeture de la ligne en 2002, la commune de La Ferté Gaucher comptait fin 2023 plus de 8 000 habitants, soit un doublement de la population en vingt ans.

La desserte de la Ferté-Gaucher par le réseau de bus, dont la ligne Express 17, est perfectible avec des améliorations demandées par les élus locaux, dont Marianne Margaté, Sénatrice de Seine-et-Marne.

Par ailleurs, le développement de la ligne P ainsi que son interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express à Champigny-Bry-Villiers à l'horizon 2030 ouvre de nouvelles possibilités pour la Seine-et-Marne et nécessite de nouvelles études sur le développement du réseau ferroviaire dont la réouverture de la portion entre Coulommiers et La Ferté Gaucher.

Afin de permettre la réouverture de cette portion, les études doivent être lancées.

Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé**

Présidente de groupe

**Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne**

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Île-de-France**

**Pages 851 et 852, paragraphe intitulé « Réduire la part modale du transport routier de
marchandises, y compris de façon coercitive »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à SNCF Réseau et à l'Etat d'accélérer les études sur le contournement fret de l'Île-de-France, d'associer les régions concernées et d'inclure la réouverture de lignes ferroviaires franciliennes dans les études.

Exposé des motifs :

VITE, LE CONTOURNEMENT FRET DE L'ÎLE-DE-FRANCE !

Le contournement fret de l'Île-de-France fait actuellement l'objet d'études. Un tel contournement est en discussion depuis plusieurs décennies sans jamais franchir la phase opérationnelle. Or, l'unification d'un itinéraire ferroviaire, à double voie, situé de 150 à 200 kilomètres de Paris, permettrait de limiter l'entrée de trains de marchandises dans le cœur de l'agglomération parisienne et les cohabitations avec les trains de voyageurs.

Ce contournement aurait des bénéfices pour l'Île-de-France et tout le nord du pays en permettant de renforcer les échanges directs entre pôles nationaux tout en délestant le nœud ferroviaire francilien. La réouverture de lignes ferroviaires pourrait contribuer à contourner le cœur d'agglomération, dans l'attente de la réalisation du contournement fret, à l'image de la réouverture de la ligne Flamboin-Montereau qui assurait un raccourci de 300 km (A/R) par rapport au passage par la grande ceinture pour les trains en transit entre les radiales Paris-Bâle et Paris-Lyon.

Il convient donc de réaffirmer l'enjeu stratégique du contournement fret dont l'enjeu est d'envergure nationale voire européenne et d'inclure, dans les études en cours, les réouvertures de lignes ferroviaires contribuant à éviter le cœur d'agglomération.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la Région Ile-de-France

Pages 844 et 845, paragraphe intitulé « Une impasse délibérée sur la privatisation des transports publics »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Demande à Ile-de-France Mobilités un bilan de la mise en concurrence des bus de grande couronne et de la privatisation de l'exploitation des réseaux de transports en Ile-de-France.

Exposé des motifs :

STOP GALERE

COMME LE DEMANDE LE CESER, OSEZ UN BILAN DE LA MISE EN CONCURRENCE ET UNE ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ALLOTISSEMENT DU RÉSEAU DE BUS RATP

Le CESER, dans sa recommandation n°1, regrette qu'aucun document ne présente un bilan de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus OPTILE et demande, une nouvelle fois, une étude d'impact sur l'allotissement du réseau de bus RATP. Or, cette demande a été formulée à de nombreuses reprises lors de l'enquête publique, notamment par notre groupe.

De tels bilans sont indispensables alors que les problèmes et les coûts générés par la mise en concurrence des bus OPTILE et la privatisation de l'exploitation des lignes RATP ne peuvent pas être niés, même par l'exécutif régional. Il convient donc d'accéder à cette demande de nombreux participants à l'enquête publique et du CESER.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

**Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique
Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Pages 847 à 849, paragraphe intitulé « L'absence de concret pour garantir la mobilité de
toutes et tous »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Demande à Ile-de-France Mobilités la mise à l'étude d'une régie pour l'exploitation du PAM et le dédommagement financier des usagers face aux graves dysfonctionnements que rencontre le service.

Exposé des motifs :

STOP GALERE

**PAM : MISE À L'ÉTUDE D'UNE RÉGIE RÉGIONALE POUR AMÉLIORER ET D'UN DISPOSITIF
DE DÉDOMMAGEMENT DES USAGERS**

La régionalisation-privatisation du PAM des huit départements engendre d'importants dysfonctionnements. Les témoignages d'usagers affluent et relatent des annulations de cause sans motif, des prises en charge anticipées ou retardées de plusieurs heures, des matériels inadaptés pour le transport des personnes en situation de handicap. Le CESER, dans sa recommandation n°12, s'interroge sur les mesures prises pour assurer la qualité du service. Nous aussi. Une nouvelle fois.

L'opérateur, filiale de Keolis, retenu par Ile-de-France Mobilités, a été mis en demeure de prendre des mesures correctives d'urgence pour éviter une multiplication des dysfonctionnements lors du basculement des PAM départementaux restant à régionaliser. La mise en demeure décidée tardivement par Ile-de-France Mobilités n'a pas réglé ces dysfonctionnements et oblige à présent à étudier un autre mode de gestion.

Face à cette situation, une étude comparative permettant d'étudier les avantages et inconvénients d'une régie pour l'exploitation du PAM par rapport à l'externalisation actuelle s'avère justifiée et urgente. Par ailleurs, à l'image des contrats entre Ile-de-France Mobilités et respectivement la SNCF et la RATP, il apparaît nécessaire que l'opérateur prévoit un dédommagement financier des usagers lésés.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la Région Ile-de-France

Pages 847 à 849, paragraphe intitulé « L'absence de concret pour garantir la mobilité de toutes et tous »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Demande à Ile-de-France Mobilités l'extension du service PAM au-delà de 00h30 les vendredis, samedis et veilles de fête et la réalisation d'une étude d'opportunité sur l'exploitation prolongée du service PAM la nuit.

Exposé des motifs :

STOP GALERE

PAM : PROLONGEMENT DU SERVICE PAM LA NUIT ET MISE À L'ÉTUDE D'UN SERVICE PAM TOUTE LA NUIT

Le PAM fonctionne tous les jours de l'année de 6 heures à minuit du lundi au dimanche et jusqu'à 00h30 les vendredis et samedis. Les usagers du PAM ne bénéficient donc pas des prolongations de service la nuit actuellement en vigueur sur le réseau ferré et certaines lignes de bus les vendredis, samedis et veilles de fête.

Pour tendre vers l'égalité d'accès aux transports publics, il convient d'étendre l'amplitude horaire du service PAM. Cet amendement propose d'étendre le service, dans un premier temps, les vendredis, samedis et veilles de fêtes au-delà de 00h30. Il propose qu'une étude d'opportunité sur l'exploitation du service PAM toute la nuit soit réalisée pour une extension supplémentaire dans un second temps.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



Conseil régional**La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne****CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025****Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence :****Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028****Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France****Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare par l'après
Grand Paris Express »****Texte de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à SNCF Réseau et Ile-de-France Mobilités d'engager une étude d'opportunité d'une liaison ferroviaire entre Meaux (77) et Melun (77) maillée avec le réseau ferré existant.

Exposé des motifs :**FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE ET AU DÉVELOPPEMENT URBAIN DU SECTEUR,
CRÉER UNE TANGENTIELLE FERROVIAIRE EN SEINE-ET-MARNE**

Le Département de Seine-et-Marne couvre 50% du territoire francilien. Pourtant, il dispose du réseau ferré le plus diffus et avec le moins de possibilité de déplacements de banlieue à banlieue. Son développement urbain est exceptionnel, il se poursuit et les orientations du projet de SDRIF-E conforte cette trajectoire.

Le Département de Seine-et-Marne est également le territoire où la dépendance à l'automobile individuelle est la plus forte créant des difficultés majeures pour les ménages, les salarié.es, les étudiant.es avec des conséquences néfastes pour l'environnement et la collectivité. C'est d'ailleurs le coût des déplacements automobiles qui a été l'étincelle du mouvement des Gilets Jaunes, né en Seine-et-Marne. Or, aucun projet ferré nouveau en Seine-et-Marne n'est prévu à ce jour.

Afin de proposer une perspective à ce territoire qui a le droit à une mobilité durable comme la zone dense de la Région Ile-de-France, notre groupe a proposé dès 2021 la création d'une liaison ferrée interne à la Seine-et-Marne favorisant les connexions avec le réseau existant (du nord au sud, ligne B, K, P, R et D) et la réutilisation, sur une partie, d'anciennes emprises ferroviaires. Notre groupe a porté cette proposition à l'occasion, notamment, des élaborations et des enquêtes publiques du SDRIF-E et du PMIDF.

Ce principe de tangentielle Est relierait ainsi Melun à Meaux *via* Marne-la-Vallée – Chessy. Les études permettront d'affiner ce tracé et de vérifier l'opportunité d'une liaison entre Melun et Meaux avec un éventuel développement vers l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Une solution de type tram-train pourra être étudiée pour faire de cette tangentielle le pendant Est du tramway 13 qui assure ce rôle de liaison ferrée maillée dans les Yvelines. Afin de vérifier l'opportunité d'une telle liaison, une étude doit être engagée. Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé**

Présidente de groupe

**Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne**

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare par l'après
Grand Paris Express »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional affirme son soutien à la poursuite des études et de la concertation sur la ligne nouvelle Paris Normandie.

Exposé des motifs :

CESSEZ DE FRAGILISER LA LIGNE NOUVELLE PARIS MANTES NORMANDIE !

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet utile et nécessaire à l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Paris, l'Ouest Parisien et la Normandie. Elle répond en partie aux difficultés et à la saturation rencontrées sur les axes Paris <> Rouen et Paris <> Le Havre.

Ce projet permettra notamment, au terme de sa réalisation prévue en plusieurs tranches d'ici 2035, de doubler la fréquence des trains reliant Paris Saint-Lazare à Rouen/Le Havre et Caen/Cherbourg. En Ile-de-France, la ligne laissera la possibilité à Ile-de-France Mobilités d'augmenter les fréquences et d'améliorer la robustesse d'exploitation des lignes RER E et Transilien J. Pour rappel, dès l'origine du prolongement du RER E à l'Ouest, la SNCF a exprimé des inquiétudes quant aux contraintes d'exploitation de ce secteur en raison de l'augmentation du nombre de trains (RER, TER et Transilien).

Début décembre 2024, de nouveaux retards ont été annoncés concernant le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, reportant l'offre nominale à fin 2029 au lieu de fin 2026. Dès à présent, comme à cet horizon, les capacités supplémentaires des sillons pour desservir le Mantois sont très limitées voire nulles. Sans nouvelle infrastructure, la desserte du Mantois et de la Normandie sont condamnées à stagner à l'avenir.

Soumis à un premier débat public en 2011 où une multitude de variantes de tracés était mise en débat, la LNPN vient de connaître une nouvelle phase de concertation sur les variantes retenues. Cette concertation conduira à l'organisation d'une enquête publique en 2025-2026 pour les tronçons prioritaires de la ligne dont, en Ile-de-France, le tronçon Nanterre-Mantes.

L'instrumentalisation du dossier dans le cadre du débat sur le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-E) a nuit gravement à l'information du public sur ce dossier avec la circulation de fausses informations sur la teneur exacte du projet.

L'instrumentalisation par l'exécutif régional de la récente validation du SDRIF-E par arrêté du Conseil d'État participe à fragiliser davantage le projet. Il est en effet mensonger de faire croire que la validation du SDRIF-E par le Conseil d'État viendrait abandonner ou annuler le projet LNPN. Pourtant, le projet LNPN figure bien au SDRIF-E validé par le Conseil d'État.

Enfin, la motion adoptée par le Conseil régional le 11 septembre 2024 n'a aucune valeur juridique.

Cette instrumentalisation a été dénoncée par des élus normands de toutes sensibilités et les élus communistes et écologistes franciliens. Cela a été au cœur du comité de pilotage du 1^{er} juillet 2025 qui a permis de confirmer le soutien de l'État au projet et de remettre des éléments factuels au cœur du débat.

La présélection récente du site de Poissy parmi les sites finalistes pour l'implantation de l'hypothétique stade du PSG – sans aucune étude préalable d'Ile-de-France Mobilités - met une nouvelle fois en évidence la fragilité du réseau ferroviaire de l'Ouest francilien.

Les dernières études relatives au prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, les retards accumulés par cette opération et le système d'exploitation Nextéo ainsi que la densité actuelle des circulations ferroviaires, les besoins légitimes et croissants depuis et vers la Région Normandie démontrent l'absence de réserves de capacité sur l'axe Rouen <> Paris *via* Mantes-la-Jolie et Poissy et la nécessité à créer de nouveaux sillons grâce à LNPN.

Alors que la Présidente de Région s'est exprimée contre un tracé avant même l'exclusion de toutes les variantes à l'issue de la concertation continue et de l'enquête publique, il convient de poursuivre les études pour améliorer le projet, répondre aux inquiétudes et assurer la réalisation de la LNPN, vitale autant pour la Région Normandie que pour l'Ile-de-France. Il convient également d'assurer la réussite de la mission de concertation actuellement menée par l'État.

Il convient donc de revenir à la raison et de réaffirmer le soutien de la Région Ile-de-France à la poursuite des études et de la concertation. Il convient aussi de réintégrer la LNPN dans le PMIDF comme le préconise le CESER dans sa recommandation n°16.

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé

Présidente de groupe

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

**Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France**

**Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare par l'après
Grand Paris Express »**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à Ile-de-France Mobilités de publier les études relatives à l'impact de la création d'un nouveau stade de grande capacité sur le réseau de transports franciliens.

Exposé des motifs :

FUTUR GRAND STADE

UN PROJET HYPOTHÉTIQUE AUX CONSEQUENCES CONCRETES SUR LES RER

L'exécutif régional et sa Présidente s'impliquent en faveur de la réalisation d'un nouveau stade de grande capacité souhaité par les propriétaires du Paris Saint-Germain. Cette implication s'est notamment manifestée par l'introduction d'un amendement de l'exécutif ouvrant une possibilité d'urbanisation en faveur du projet de stade dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-E).

Or, la desserte en transports en commun d'un tel équipement est stratégique et conditionne son implantation. Les propositions d'implantation portées par des collectivités franciliennes et retenues par le PSG, à savoir Massy et Poissy, sont à proximité respectivement des RER B, C, A et à terme E. L'implantation de ce stade pourrait donc solliciter fortement certaines de ces lignes qui connaissent déjà d'importantes difficultés. Concernant le site de Massy, l'impact sur le RER B de la concomitance d'événements sportifs au stade de France et au sein de l'hypothétique futur stade doit être finement analysé.

En réponse à un vœu des Administrateurs communistes d'Ile-de-France Mobilités, le 10 avril 2025, il a été indiqué que les études allaient débuter. Il conviendra de partager publiquement les résultats de ces études tant l'implantation d'un stade de grande capacité impacterait le quotidien des usagers des transports franciliens pour des décennies.

Tel est l'objet de cet amendement.



Céline Malaisé

Présidente de groupe

Conseil régional**La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne****CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025****Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence :****Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028****Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France****Page 852 et suivantes, paragraphe intitulé « Un plan de mobilités qui ne prépare par l'après
Grand Paris Express »****Texte de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

Le Conseil régional demande à SNCF Réseau et à l'Etat d'engager les études pour la réalisation de la gare TGV d'Orly – Pont de Rungis.

Exposé des motifs :**ENGAGEONS RAPIDEMENT LA GARE TGV D'ORLY – PONT DE RUNGIS POUR RÉDUIRE LES
LIAISONS AÉRIENNES INTÉRIEURES**

Le projet de création d'une gare TGV desservant l'aéroport d'Orly est apparu lors du débat public sur la création de la ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon (LGV POCL). Ainsi, l'hypothèse d'arrêter en gare de *Pont de Rungis* des TGV dits « intersecteurs » empruntant le barreau de Massy-Valenton a été étudiée par la SNCF. Ces études démontrent que la création de la gare TGV peut se faire indépendamment du projet POCL.

La création de la gare TGV impliquerait la reconstruction et l'agrandissement de la gare RER de *Pont de Rungis*. La gare existante jouit, depuis juin 2024, d'une connexion directe avec l'aéroport d'Orly et Paris *via* la ligne 14 Sud. A terme, le tramway T9 pourrait desservir cette gare.

L'accès aux TGV intersecteurs (province-province) serait ainsi facilité et les voyageurs nationaux disposeront d'un accès supplémentaire à l'Île-de-France et à l'aéroport international de Paris-Orly pour un coût d'investissement très inférieur à la création d'une gare et d'une LGV *ex nihilo*. La réalisation de cette gare offrira, enfin, une alternative aux liaisons aériennes intérieures et facilitera le transfert modal vers le ferré au détriment de l'aérien permettant d'agir concrètement contre les nuisances environnementales et sanitaires.

Cette nouvelle gare TGV a été inscrite au SDRIF-E par la reprise d'un amendement de notre groupe et nous en remercions le Vice-Président chargé des transports d'alors. Il convient à présent de faire avancer ce dossier stratégique pour le Sud francilien et le Val-de-Marne.

Tel est l'objet de cet amendement.

**Céline Malaisé**

Présidente de groupe

Conseil régional
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe n°4 du rapport n° CR 2025-028

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique
Observation n°1334 des élu·es de La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne de la
Région Ile-de-France

Pages 847 à 849, paragraphe intitulé « L'absence de concret pour garantir la mobilité de
toutes et tous »

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération, rédigé ainsi :

« Mandate la Présidente pour demander au législateur une évolution législative imposant l'obligation de mettre en accessibilité le réseau historique du métropolitain parisien avec des ressources nouvelles et affectées à cette mise en accessibilité ».

Exposé des motifs de l'amendement :

LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO DOIT DEVENIR UNE OBLIGATION IMPOSÉE PAR LA LOI POUR GARANTIR SA CONCRÉTISATION

Le 27 mars 2024, notre groupe déposait l'amendement n°6 au projet de PMIDF mandatant la Présidente pour la mise en accessibilité du réseau historique du métropolitain parisien. Peut-être inspirée par cet amendement, le 26 août 2024, la Présidente de Région annonçait, lors de l'ouverture des Jeux paralympiques de Paris, son ambition d'un « métro pour tous », plan de mise en accessibilité du métro étalé sur 20 ans.

Ce « métro pour tous » est absent du PMIDF et ne figure même pas à l'annexe « accessibilité » du document. Pour garantir la mise en accessibilité du métro au-delà des contraintes budgétaires et des alternances politiques, il convient de la rendre obligatoire par la loi.

Le législateur a jusqu'à présent tenu compte des difficultés techniques et financières à la mise en accessibilité des lignes historiques du métropolitain. Il n'impose pas de mise en accessibilité de ces lignes. Or, ce paradigme est sans cesse remis en cause par des associations d'usagers et des élus locaux.

Il est de notre point de vue nécessaire de remettre en cause la « non-obligation » de mise en accessibilité du réseau historique du métropolitain.

Face à l'ampleur de la tâche et aux limites techniques objectives, il est nécessaire d'affecter des recettes nouvelles à la mise en accessibilité du réseau pour accompagner les maîtres d'ouvrage et en premier lieu la RATP et Ile-de-France Mobilités.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



Amendement N° 43



Conseil régional
La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la présente délibération :

« Reconnaît les spécificités de la question climatique dans le Plan des mobilités. La collectivité renforce les objectifs d'adaptation du réseau et décide de la mise en place d'une mission de suivi des actions, notamment sur la question des inondations.

Cet amendement est rattaché à l'avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale, recommandation n°37, « L'Autorité environnementale recommande de présenter une démarche d'adaptation au changement climatique : vagues de chaleur et risques d'inondation », page 36 de l'avis ».

Exposé des motifs :

POUR UN VRAI PLAN D'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS AUX PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES

Le changement climatique qui est à l'œuvre se traduit par des phénomènes météorologiques pouvant avoir de lourdes conséquences pour nos infrastructures de transports (inondations, canicules, tempêtes, ...). Tous les scientifiques s'accordent à le dire et nous le voyons chaque année, ces phénomènes gagnent aussi bien en ampleur qu'en fréquence.

Certains territoires sont déjà plus touchés que d'autres. Inondations à répétition, chutes d'arbres ou coulées de boue, les réseaux de transports de Seine-et-Marne, département déjà déficitaire en la matière, font régulièrement l'objet d'interruptions de circulation. Les épisodes caniculaires de cet été nous ont rappelé quant à eux la faible résilience de notre réseau face à des températures extrêmes.

L'IGN a publié récemment une première cartographie du risque d'inondations en France. Nous savons que l'Île-de-France est particulièrement concernée. L'autorité environnementale pointe les carences de ce plan en matière d'adaptation aux phénomènes météorologiques. Nous nous joignons à sa remarque et demandons à travers cet amendement de reconnaître les spécificités de la question climatique sur les enjeux de mobilité et de renforcer les objectifs associés à ce plan.

La réponse d'Île-de-France Mobilités à l'Autorité environnementale est en outre particulièrement floue et peu engageante :

« Concernant les infrastructures ferroviaires, une étude, lancée en 2024 par la Région Île-de-France dans le cadre de son Plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC - approuvé en 2022), vise à approfondir les connaissances des acteurs du transport francilien en matière de résilience des réseaux ferrés, à évaluer les risques et à éclairer la décision politique sur les actions à mettre en oeuvre pour accompagner l'adaptation du réseau ferroviaire francilien. Elle pourra donc déboucher sur la définition d'une démarche et d'un plan d'action ».

Par cet amendement, nous demandons donc également la mise en place d'une mission de suivi des actions entreprises, notamment sur la question de l'adaptation de nos infrastructures aux risques d'inondations.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sharp strokes that form a stylized, abstract shape. The signature is positioned below the printed name of the group president.

Amendement N° 44



Conseil régional
La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

« S'engage à mettre fin à toutes expérimentations basées sur l'intelligence artificielle concernant l'usage de la vidéosurveillance comme outil de sécurisation du réseau de transport. La présence humaine sera privilégiée.

Cet amendement est rattaché à l'avis de Monsieur EDOUARD d'Antony : « Il ne faut pas recourir à la vidéosurveillance couplée à l'IA dans la mesure où elle ne sait pas distinguer un humain immobile d'un bagage abandonné. La vidéosurveillance classique n'a d'ailleurs pas prouvé d'efficacité réelle, elle ne règle le problème que du sentiment de sécurité, elle déplace les délits et contraventions dans les zones éloignées des caméras. Ce qu'il faut, c'est plus de personnels présents à bord des bus ou en station. », page 631 de la grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique ».

Exposé des motifs :

NON À LA SURVEILLANCE ALGORITHMIQUE

Comme le groupe LFI-NFP à l'Assemblée nationale, nous nous opposons au déploiement de la vidéosurveillance algorithmique (VSA), technologie de surveillance de masse particulièrement liberticide.

Par ailleurs, un courrier de 5 septembre du Préfet de police Laurent Nunez à la Présidente de Région reconnaît les nombreux défauts du système de surveillance :

Concernant les expérimentations basées sur l'intelligence artificielle (loi olympique du 19 mai 2023), je vous informe que lors de la première phase d'expérimentation de l'outil algorithmique de la société WINTICS qui fut menée avant les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP), l'analyse des alarmes remontées a révélé que la majorité des problèmes de compréhension des situations concernait les objets abandonnés, en raison des difficultés de l'IA à distinguer une personne assise à proximité de sa valise d'un véritable objet abandonné. Les facteurs tels que la qualité de l'image, le contraste et la luminosité ont également contribué à augmenter ces difficultés. La technologie déployée, limitée, n'a pas pleinement exploité les potentialités de l'intelligence artificielle. Cette première phase d'expérimentation a donc permis d'identifier certaines limites mais surtout de réelles potentialités opérationnelles, qui, même si elles supposent d'améliorer techniquement l'outil algorithmique, me conduisent à émettre un avis très favorable à leur développement.

Par cet amendement nous demandons donc la fin de ce système de vidéosurveillance.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN



Amendement N° 45



Conseil régional
La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

« Met en place une expérimentation de navettes autonomes dans les zones les moins denses et inaccessibles aux transports en commun lourds.

Cet amendement est rattaché à l'avis de Madame Aubry de Jambville : « Nous pourrions envisager des solutions concrètes, comme l'introduction de navettes autonomes (déjà déployées sur certains territoires), qui pourraient circuler au moins toutes les heures pour améliorer la vie de chacun », page 400 de la grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique ».

Exposé des motifs :

POUR UNE MISE À L'ÉTUDE DE NAVETTES AUTONOMES POUR LES TERRITOIRES CARENCÉS EN TRANSPORTS EN COMMUN

Nous le savons, notre réseau de transport est très inégalement réparti sur le territoire francilien. Certains territoires ruraux ont une très faible couverture et les habitant-es n'ont que peu d'alternatives à la voiture individuelle. Le réseau de bus y est défaillant et les fréquences sont limitées.

Les navettes autonomes peuvent constituer une réponse aux enjeux propres à ces territoires. Si nous en sommes encore au stade de l'expérimentation et si de nombreux enjeux techniques doivent encore être réglés, elles peuvent constituer un outil intéressant au regard des particularités de certains territoires franciliens. Ces navettes seraient limitées à certains territoires sans ambition de les généraliser.

Par cet amendement, nous demandons donc la mise à l'étude de ces navettes dans les territoires faiblement dotés.

**Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN**

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sharp strokes that form a stylized, abstract shape. The signature is positioned below the printed name.

Amendement

N° 46



Conseil régional

La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

« Élabore une stratégie spécifique visant à combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale.

Cet amendement est rattaché à la recommandation 32 de l'autorité environnementale visant à « renforcer le programme d'actions par une stratégie permettant de combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale », page 34 du document ».

Exposé des motifs :

POUR LA PRISE EN COMPTE DE LA MARCHÉ DANS LES QUESTIONS DE MOBILITÉS

La marche est le premier mode de déplacement utilisé en Île-de-France. Développer son usage a des effets directs et indirects en matière de santé publique. Alors qu'elle est une pierre angulaire des enjeux d'intermodalité, sa prise en compte dans les plans de mobilités est souvent marginale si ce n'est inexistant.

Par ailleurs, la marche n'est intégrée dans aucun dispositif régional. Le forfait mobilité durable instauré par la Région a par exemple vocation à encourager les mobilités dites durables en distribuant une indemnité à ses usager-ères. Malgré notre demande, la Région refuse d'y intégrer la marche à pied. Comme pour les autres pratiques de mobilités douces, il s'agirait pourtant d'encourager la marche à pied par tous les leviers, y compris financiers via une indemnité forfaitaire ou kilométrique.

Concernant les freins à la pratique de la marche, ils sont parfaitement identifiés. En matière de sécurité et d'accessibilité par exemple, nous savons que la taille des cheminements piétons en particulier aux abords des écoles, transports collectifs et équipements publics est déterminante. Nous savons également que les cheminements piétons doivent être végétalisés et ombragés sous peine d'en décourager l'utilisation.

Par cet amendement, nous demandons à compléter ce plan d'une stratégie spécifique visant à combler les retards identifiés par l'Autorité environnementale en matière d'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sharp strokes that form a stylized, abstract shape.

Amendement N° 47



Conseil régional

La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Avis des personnes publiques associées et réponses du maître d'ouvrage

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la présente délibération :

« Reconnaît les spécificités de genre liées à la question de la mobilité et travaille à la définition de dispositifs permettant la levée de ses freins.

Cet amendement est rattaché à l'avis du Conseil départemental de Seine Saint-Denis, Axe 12 : Coordonner une politique partagée en matière de mobilité solidaire, « (...). Le Département propose d'élargir la vision des publics concernés par les enjeux de mobilité solidaire en y intégrant d'autres critères tels que le seuil de pauvreté, ou la situation familiale (cf. familles monoparentales). Il conviendrait également d'insister plus fortement sur la question du genre car les études montrent que les femmes et les hommes n'ont pas les mêmes freins à la mobilité.», page 137 des avis des personnes publiques associées et réponses du maître d'ouvrage ».

Exposé des motifs :

POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DU GENRE DANS L'ACTION PUBLIQUE EN FAVEUR DES MOBILITÉS

De très nombreux facteurs sont aujourd'hui responsables des inégalités de genre subsistant entre les femmes et les hommes, certains évidents et largement soulevés, comme les fortes inégalités salariales, d'autres moins, comme l'espace public, les mobilités et leurs pratiques.

À l'intérieur même de cet espace public, différentes dimensions plus ou moins visibles participent à faire de cet espace un lieu de production des inégalités de genres. Le sentiment d'insécurité pour commencer, qui existe dans toutes les composantes de l'espace urbain (réseau de transport, espaces résidentiels ou zones denses). Il en appelle à des réponses différenciées selon les particularités des situations (présence humaine en gares, luminaires, aménagements urbains spécifiques, ...).

Plusieurs études réalisées sur l'Île-de-France - dont la dernière enquête globale transport (EGT) - montrent qu'en moyenne, les modes de déplacement des hommes et des femmes sont toujours différenciés. Les femmes utilisent davantage les transports en commun ainsi que la marche à pied là où le véhicule particulier reste un mode de transport utilisé davantage par les hommes. De la même manière, du fait de la distribution genrée des rôles sociaux, la littérature académique démontre que les schémas de déplacements des femmes sont plus diffus au cours de la journée et généralement plus contraints (accompagnement d'enfants et de personnes âgées, schémas de déplacement en chaîne, ...). L'organisation de nos réseaux de transport, organisés principalement autour de l'opposition heures de pointes/heures creuses, ne permet pas d'intégrer les spécificités des déplacements féminins.

Ces différents freins à la mobilité ont des conséquences non négligeables. Nous pouvons par exemple noter que les femmes ont un spectre géographique de recherche d'emploi plus faible et, de ce fait, un taux d'emploi moins élevé que les hommes à mesure que le nombre d'enfant à charge augmente. De la même manière, le temps libre des femmes dans un ménage (avec ou sans enfant) est généralement inférieur à celui des hommes.

Ces différents éléments justifient de prendre en compte les spécificités des déplacements masculins et féminins dans les études de mobilités et d'interroger les problématiques de genre au regard des diagnostics réalisés. L'approche quantitative en termes de flux doit être doublée d'une analyse qualitative des espaces expérimentés (largeur de trottoir, existence d'escaliers, type de revêtements, design urbain, sécurisation des transports ...) généralement trop peu réfléchis en fonction des besoins féminins. Par cet amendement, nous souhaitons donc corriger ce biais et demandons à intégrer au Plan des mobilités un axe d'action consacré à la spécificité des déplacements féminins à la définition de dispositifs permettant la levée des différents freins à la mobilité.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Vianney ORJEBIN', written over a horizontal line.

Amendement N° 48



Conseil régional

La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

« Décide d'intensifier les objectifs du plan des mobilités en matière de lutte contre la fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels que provoquent les infrastructures de transport. Les aménagements de passages à faune du type "crapauduc", "écuroduc" et "écoponts" seront par exemple mis à l'étude.

Cet amendement est rattaché à l'observation de Monsieur Alix de Mourou, "Défragmentation de corridors écologiques en reconnectant des milieux naturels entre eux (...)", page 673 de la grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique ».

Exposé des motifs de l'amendement :

LUTTONS CONTRE LA FRAGMENTATION DES HABITATS NATURELS ET POUR LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

En France, le réseau autoroutier est passé de 1 560 km en 1970 à 11 618 km en 2017 auxquels s'ajoutent 27 500 km de routes nationales et départementales. La même augmentation des réseaux autoroutiers s'observe dans tous les pays comparables. À ce réseau routier s'ajoutent 30 000 km de lignes ferroviaires et 8 500 km de voies navigables.

La multiplication des infrastructures autoroutières depuis une quarantaine d'années a modifié le paysage et fortement affecté les écosystèmes naturels et la faune sauvage. Les infrastructures linéaires de transport altèrent des écosystèmes, leur structure, leur dynamique et leur composition en espèces, et en détruisent. Elles fragmentent les habitats de la faune sauvage et entravent les continuités écologiques terrestres.

Ces infrastructures créent de petites parcelles isolées et des obstacles pour la grande faune sauvage, ce qui entrave les déplacements de la faune et rompt la connectivité entre habitats naturels. Les populations se retrouvent isolées les unes par rapport aux autres, les conduisant à long terme au déclin. Les espèces les plus touchées sont celles dont le taux de reproduction est bas, celles dont les capacités de déplacement sont faibles et les espèces de

grande taille. En outre, les collisions avec les véhicules sont des sources directes de mortalité animale, ce qui peut être catastrophique pour les populations sauvages.

L'effet barrière peut être atténué par des passages à faune construits au-dessus ou en dessous des infrastructures de transport infranchissables comme, par exemple, les crapauducs pour les batraciens, les écuroduc pour les écureuils, ou encore les écoponts. L'objectif de ces aménagements est de permettre à la faune de traverser à la fois quotidiennement, en lui évitant des allers et retours fréquents dans un territoire morcelé, et périodiquement, pour l'essaimage des jeunes, la conquête de nouveaux territoires et le brassage génétique.

L'objectif de cet amendement est de signifier l'importance de tels aménagements en Île-de-France dans la prise en compte des enjeux de mobilités de sorte à les inscrire au cœur du référentiel utilisé par l'action publique lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure.

Exemple de crapauduc :



Exemple d'écuroduc :



Exemple d'éco-pont :



Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sharp strokes that form a stylized, abstract shape. The signature is positioned below the printed name.

Amendement N° 49



Conseil régional
La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

Texte de l'amendement :

Un article additionnel rédigé comme suit est ajouté à la délibération :

« Décide de la mise en place d'une mission de suivi de l'Annexe Accessibilité joint au Plan des mobilités en Île-de-France 2030. Cette mission veillera à la bonne résolution des points de blocage régulièrement identifiés par les professionnels quant à l'application des outils réglementaires permettant la mise en accessibilité de l'espace public :

- *le manque d'évaluation et de sanction*
- *la charge financière qui incombe aux collectivités*
- *le manque de connaissance et formation des acteurs sur l'hétérogénéité des situations de mobilité contrainte*
- *les enjeux de compétences publiques.*

Cet amendement est rattaché à la recommandation 26 de l'autorité environnementale visant à « renforcer le programme d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie en proposant, sur la base d'un état des lieux des plans de mise en accessibilité des mesures opérationnelles et chiffrées permettant de résorber le retard accumulé », page 28 du document ».

Exposé des motifs :

POUR UN MEILLEUR SUIVI DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

Concernant les références législatives relatives à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, la loi de février 2005 reste la référence en la matière. Elle dispose notamment d'un principe fondateur visant à rendre accessible l'intégralité de la chaîne de déplacement et trouve sa traduction réglementaire dans les différents plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) qui incombent aux communes.

Voici quelques principes réglementaires généraux, résultant de la législation en vigueur et co-construits avec les professionnels :

⇒ Concernant les cheminements :

- La largeur du cheminement ne peut être inférieure à 1.40m.
- Le dévers latéral doit être inférieur ou égal à 2%.
- Le revêtement doit être non glissant et non réfléchissant
- Le diamètre des trous et la largeur des fentes doivent être inférieurs à 2 cm

⇒ Concernant la traversée piétonne :

- Le marquage présente un contraste visuel par rapport à la chaussée
- L'abaissé de trottoir doit mesurer 1.20 m de largeur minimum
- Les ressauts sur les chemins et au droit des passages pour les piétons sont à bords arrondis.

Dans le même temps, comme l'indique l'annexe accessibilité présentée dans cette délibération, le dernier recensement des PAVE en Île-de-France fait état du retard important des communes franciliennes en la matière. Ainsi, il apparaît que dans une majorité de communes, moins de la moitié du linéaire de voirie est accessible. La littérature fait état de points de blocages récurrents.

Concernant l'absence d'évaluation et de sanction, il est à souligner que la loi impose de manière insuffisante l'évaluation des travaux menés en matière d'accessibilité. En l'espèce, la bonne application dépend généralement de la volonté seule des élu·es locaux peu accompagnés par les services de l'Etat.

Concernant la charge financière qui incombe aux communes, là encore, des leviers d'amélioration existent, particulièrement pour les petites communes déjà soumises à des arbitrages budgétaires compliqués lors des opérations d'aménagement. La collectivité a vocation à monter en puissance dans le soutien financier aux municipalités.

Il faut enfin souligner le difficile travail en transversalité au sein des collectivités ou entre les différents niveaux de l'action publique territoriale. La multiplicité des acteurs qui interviennent au cours d'un projet urbain et les différents arbitrages à faire peuvent être de nature à limiter les exigences en matière d'accessibilité d'une opération d'aménagement. Là encore, le Conseil régional a un rôle à jouer en matière d'ingénierie et d'accompagnement de projets.

La Présidente de la collectivité a fait de nombreuses annonces sur la question du handicap, prenant ainsi le risque de décevoir de nombreuses personnes. Tel est le cas de son rétropédalage concernant un métro 100% accessible ou ses communications sur le handicap comme grande cause régionale 2024. Il s'agit donc de renforcer les actions des pouvoirs publics en la matière.

Pour ces différentes raisons, cet amendement propose la mise en place d'une mission de suivi de l'Annexe Accessibilité joint au Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence :****Annexe 3 – Contributions des personnes publiques associées et réponses du maître d'ouvrage****2) Avis des établissements publics territoriaux (EPT)****2.7) Avis des EPCI du Val d'Oise****2.7.4) Avis de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise****Texte de l'amendement :**

Sur la base de l'Avis de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise sur l'action 4.1 – Développer les infrastructures cyclables à la page 200 de l'annexe sur les Contributions des personnes publiques associées et réponse du maître d'ouvrage, un article additionnel, rédigé comme suit, est ajouté à la présente délibération :

« Mandate la Présidente du Conseil régional pour redéfinir les itinéraires de principe du réseau VIF défini par le Conseil régional en 2020 dans la perspective de sécuriser l'achèvement du réseau et planifier les aménagements du schéma cyclable d'ensemble prévu dans le plan (calendrier et jalons notamment) pour proposer une stratégie de développement opérationnelle pour la grande couronne. »

Exposé des motifs de l'amendement :

Le plan qui nous est présenté affiche une ambition forte concernant la pratique du vélo en Île-de-France. Ainsi, d'ici 2030, nous devrions avoir permis de tripler les déplacements à vélo par rapport à 2019, soit 1,6 million de trajets quotidiens supplémentaires.

Notre groupe s'inscrit pleinement dans cet objectif, le vélo constituant une alternative solide aux déplacements motorisés. Il préserve la planète et entretient la santé.

Depuis le début du mandat, le Conseil régional s'engage en faveur du vélo, que ce soit au travers du plan vélo régional initié en mai 2017, qui permet à notre assemblée de financer des projets cyclables portés par les collectivités, ou grâce à la construction du réseau VIF, composé de 11 itinéraires de voies cyclables.

Cependant, de nombreuses contributions pointent le risque de discontinuité des itinéraires, comme celle constatée au nord de la forêt de Saint-Germain, à l'extrémité ouest de la V4. Un réseau fragmenté et lacunaire sera un réseau inutilisé.

Ainsi, le groupe de la Majorité présidentielle réaffirme son plein soutien à cet ambitieux projet structurant, mais alerte l'exécutif sur la nécessité d'assurer une continuité intégrale des pistes sur l'ensemble des voies.

La continuité du réseau est une impérieuse nécessité pour garantir la sécurité des trajets, mais aussi une condition sine qua non de l'augmentation de l'usage du vélo dans les communes périphériques prévues par le PDMIF.

Enfin, et plus largement, nous souhaitons attirer l'attention de la Majorité sur la recommandation de l'Autorité environnementale d'accompagner le schéma cyclable d'une planification précise des aménagements, afin de proposer une stratégie de développement opérationnelle pour la grande couronne.

Aurélie TAQUILLAIN**Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence :****Annexe 5 – Rapport de la commission d'enquête****2^{ème} partie****2. Les observations du public****2.1 thème n°1 transports collectifs****2.1.5 Accessibilité pour tous les usagers****Texte de l'amendement :**

Sur la base des observations du public consignées dans la seconde partie du rapport d'enquête publique relatif au projet d'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF), et plus particulièrement dans la section 2.1.5 "Accessibilité pour tous les usagers, un article additionnel, rédigé comme suit, est ajouté à la présente délibération :

« Mandate la Présidente du Conseil régional pour établir une politique ambitieuse et uniforme de prise en charge des personnes à mobilité réduite sur le réseau réputé accessible :

- Une politique unique de prise en charge, en accentuant le service hors réservation pour développer les mobilités du quotidien des personnes à mobilité réduite sur le réseau collectif ;
- Des mesures d'accompagnement uniformisées entre les opérateurs en situation perturbée, et quelle qu'en soit la cause (retard, grève, incident, travaux, panne etc.).
- Un relevé mensuel du nombre de personnes à mobilité réduite accompagnées sur le réseau et transmis aux administrateurs d'IDFM. »

Exposé des motifs de l'amendement :

Le Conseil régional d'Île-de-France, ainsi que l'ensemble des pouvoirs publics, affichent de fortes ambitions en matière d'accessibilité des transports franciliens. Le Code des transports impose l'élaboration d'un schéma d'accessibilité, et la Présidente du Conseil régional a récemment lancé le projet *Métro pour tous*.

Notre groupe partage pleinement cette dynamique : un réseau public doit être ouvert et accessible à toutes et à tous. Nous saluons donc les efforts engagés par notre assemblée, par Île-de-France Mobilités et par les opérateurs.

Cependant, les retours des usagers recueillis lors de l'enquête publique mettent en lumière certaines limites du modèle actuel, en particulier lorsque plusieurs opérateurs se partagent la gestion d'une même ligne réputée accessible :

- temps d'attente important lors de la montée et de la descente ;
- défauts de communication entre opérateurs conduisant des voyageurs en situation de handicap à rester dans le train au-delà de leur gare ;
- inégalités de qualité de prise en charge en cas de perturbation, rendant parfois possible l'aller mais pas le retour ;
- indisponibilité fréquente des ascenseurs et appareils essentiels à l'accessibilité, souvent en panne et non réparés rapidement ;
- manque de prise en compte des besoins des usagers à mobilité réduite lors des phases de travaux.

Enfin, nous regrettons que les opérateurs ne transmettent pas de données sur le nombre de personnes à mobilité réduite effectivement prises en charge. Ces informations sont pourtant indispensables pour évaluer la qualité du service rendu et garantir que les transports en commun deviennent une solution régulière et fiable pour leurs trajets quotidiens.

Aurélie TAQUILLAIN
Présidente du groupe

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aurélie Taquillain', positioned below the printed name and title.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence :****Annexe 1 - Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale****3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine****3.1. Une insuffisante adaptation aux enjeux et évolutions régionales****Recommandation n°28****Texte de l'amendement :**

Sur la base de la recommandation n°28 (page 29), relative à la saturation des réseaux de transports figurant dans l'Avis de l'Autorité environnementale, un article additionnel, rédigé comme suit, est ajouté à la présente délibération :

« Mandate la Présidente du Conseil régional pour produire un diagnostic relatif à la saturation des réseaux de transport, en particulier sur les lignes de RER, et définir pour chacune d'elles des objectifs opérationnels de régularité et de ponctualité assortis de cibles de niveau de service mesurables et publiées annuellement. Ces objectifs devront être intégrés dans les schémas directeurs de ligne et dans les contrats d'exploitation afin de garantir aux usagers une amélioration tangible de la qualité de service. »

Exposé des motifs de l'amendement :

La question de la saturation des réseaux de transport constitue un enjeu central pour l'Île-de-France. Un réseau saturé est un réseau inconfortable, voué à une dégradation accélérée. Plus largement, il est difficilement acceptable pour les usagers de devoir assumer des tarifs de plus en plus élevés, pour bénéficier certes de davantage de services, mais parfois dans des conditions bien plus dégradées qu'auparavant.

En réalité, l'atteinte de 100 % de la fréquentation modifie profondément l'expérience des usagers et crée un environnement propice aux incidents matériels.

Le Plan propose de réduire la saturation par l'essor du vélo ou par le déploiement du Grand Paris Express. Toutefois, l'Autorité environnementale souligne que cet objectif de désaturation ne repose sur aucun diagnostic précis permettant d'évaluer l'ampleur réelle du phénomène.

Notre groupe souhaite donc alerter l'Exécutif sur la nécessité de renforcer cette démarche de diagnostic, en particulier sur le réseau RER. En effet, si le Plan affiche des ambitions de ponctualité et de régularité, il ne fixe pas d'objectifs opérationnels clairs assortis de cibles de niveau de service. Or, les voyageurs du RER sont les premiers à subir au quotidien les conséquences directes de cette saturation : retards récurrents, trains supprimés, difficultés de correspondance et surcharge des rames.

La mesure 1.1., relative au développement et à la fiabilité du « mass transit », repose en grande partie sur des études à venir et non sur des engagements concrets. De même, la mesure 1.2.2., qui vise à « minimiser les incidences liées aux situations perturbées », relève davantage de l'intention que d'une stratégie précise et contraignante.

À cet égard, l'Autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur la saturation des transports en commun et de définir des objectifs opérationnels pour la régularité et la ponctualité des RER.

Notre groupe propose donc de renforcer le Plan par la production d'un diagnostic relatif à la désaturation des lignes du RER afin d'offrir aux usagers une véritable garantie de service et de permettre une évaluation objective des progrès réalisés.

Aurélien TAQUILLAIN**Présidente du groupe**

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe 1 – Avis de la mission régionale de l’Autorité environnementale

3. Analyse de la prise en compte de l’environnement et de la santé humaine

3.2. Une prise en compte imparfaite de la santé des Franciliens

Recommandation n°29

Texte de l’amendement :

Sur la base de la recommandation n°29 de l’Autorité environnementale (page 30), ajoute un article à la délibération rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente du Conseil régional pour établir une stratégie ambitieuse de lutte contre les particules ultrafines (PM_{0,1}). »

Exposé des motifs de l’amendement :

Les particules ultrafines représentent aujourd’hui un enjeu majeur de santé publique, largement documenté par la communauté scientifique et en particulier l’ANSES ou l’OMS qui recommande depuis 2021 un abaissement drastique des seuils d’exposition. Contrairement aux particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), elles sont cependant insuffisamment réglementées et absentes de la présente proposition de plan mobilités pour l’Île-de-France, alors même que leur taille nanoscopique leur permet de pénétrer profondément dans les poumons, puis dans la circulation sanguine, augmentant ainsi les risques cardiovasculaires, respiratoires et neurologiques.

En Île-de-France, la densité de population et l’intensité du trafic automobile rendent l’exposition à ces polluants particulièrement préoccupante. Les transports routiers constituent la source majeure de ces émissions. Il s’agit désormais de mesurer et de réduire l’exposition à ces nanoparticules.

Cet amendement vise à inscrire explicitement cet objectif dans le Plan régional mobilités. Le groupe Majorité Présidentielle avait déjà été à l’origine de l’intégration de la lutte contre les particules ultrafines dans le plan régional pour la qualité de l’air en 2023. Nous estimons ainsi nécessaire de mettre le plan mobilités en cohérence avec les ambitions régionales.

Aurélien TAQUILLAIN

Présidente du groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe 4 - Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Observation n°1107

Texte de l'amendement :

Sur la base de l'observation n°1107 (page 633) de la grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique, un article additionnel, rédigé comme suit, est ajouté à la présente délibération :

« Mandate la Présidente du Conseil régional pour assurer un maillage fin des quartiers urbains peu desservis en transports en commun au moyen de chronobus assurant un rabattement vers les lignes ferrées structurantes (métro, RER, train) avec une garantie d'un bus toutes les 3 minutes aux heures de pointe. »

Exposé des motifs de l'amendement :

Le bus est une mobilité en grande souffrance en Île-de-France, principalement du fait d'une congestion routière record qui en affecte la ponctualité et la vitesse. Le groupe Majorité Présidentielle a présenté à l'occasion de la dernière séance un plan Bus ambitieux avec plus de 20 propositions pour améliorer rapidement la qualité du bus en Île-de-France.

Cet amendement reprend la proposition de créer à horizon 2030 un réseau de ChronoBus franciliens, en s'inspirant sur des expérimentations ailleurs en France et en Europe. Ce réseau sera constitué de lignes courtes pour éviter les perturbations en chaîne, dotées de midibus facilitant l'insertion dans le trafic urbain, et garantissant aux heures de pointe un passage toutes les 3 minutes, l'équivalent de la fréquence sur le réseau métro.

Il aura pour principal objectif de mailler les quartiers résidentiels peu pourvus en transport en commun, à commencer par les arrondissements longeant le périphérique parisien, pour rejoindre rapidement des lignes métro ou RER.

Aurélie TAQUILLAIN
Présidente du groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence :

Annexe 1 – Avis de la mission régionale de l’Autorité environnementale

3. Analyse de la prise en compte de l’environnement et de la santé humaine

3.3. Une réponse imparfaite aux disparités et fractures territoriales

Recommandation n°40

Texte de l’amendement :

Sur la base de la recommandation n°40 de l’Autorité environnementale (page 39), ajoute un article à la délibération rédigé comme suit :

« Mandate la Présidente du Conseil régional pour proposer des solutions alternatives, comme la mise à disposition d’ingénierie pour les territoires n’étant pas soumis à PLM obligatoire. »

Exposé des motifs de l’amendement :

La loi d’orientation des mobilités a rendu obligatoire, à compter de janvier 2021, l’élaboration de Plans Locaux de Mobilité en Île-de-France pour Paris et pour 32 établissements publics de coopération intercommunale. Ces documents, complémentaires du Plan des mobilités d’Île-de-France, visent à traduire les orientations régionales à l’échelle du quotidien des habitants, en assurant la cohérence entre transports collectifs, modes actifs, stationnement et aménagement de l’espace public.

L’adoption du PDMIF 2030 n’est donc pas une fin en soi. Sa réussite dépend désormais de sa déclinaison locale : c’est à travers les PLM que les communes et intercommunalités pourront donner corps aux ambitions régionales, en tenant compte des spécificités de chaque territoire. Les maires et présidents d’EPCI, acteurs de proximité, incarnent l’encadrement des mobilités au jour le jour et sont les mieux placés pour organiser la cohabitation pacifique entre piétons, cyclistes, usagers des transports collectifs et automobilistes dans l’espace public.

L’accompagnement des collectivités dans l’élaboration des PLM constitue donc une étape clé. C’est le seul moyen de garantir que le plan régional se traduise concrètement dans la vie quotidienne des Franciliens, en veillant à ce qu’aucun territoire, notamment ceux non soumis à l’obligation de PLM, ne soit laissé de côté.

Aurélien TAQUILLAIN
Présidente du groupe



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Texte de l'amendement :

Grille de dépouillement des observations du public recueillis lors de l'enquête publique

- Pages 27-28
 - "Usage partagé de l'automobile"
 - Paragraphes 1 et 2
 - Observation 5 "CONTRIBUTION DU PÔLE ÉCOLOGISTE IDF À L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (PDMIF) 2030"

L'action 7.3 est renommée ainsi :

"METTRE EN OEUVRE DES VOIES RÉSERVÉES MULTIMODALES SUR LE RÉSEAU MAGISTRAL, Y COMPRIS LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE"

Le paragraphe suivant (PDMIF page 265) est ainsi modifié :

"la pérennisation et le développement de certaines voies réservées mises en place pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, sur l'A1 et l'A13, ainsi que sur le Boulevard périphérique (~~sous réserve des conditions énoncées ci-après~~) sur lequel une attention particulière sera apportée pour atteindre une généralisation de leur présence."

Exposé des motifs :

LE PÉRIPHÉRIQUE DOIT ÊTRE STRUCTURANT DANS LA POLITIQUE DE RÉDUCTION DE LA PLACE DE LA VOITURE

Cet amendement vise à réaffirmer le caractère primordial de la suppression de voies de circulation autorisées à la pratique autosoliste au profit de modes de transports collectifs dans une perspective de crise économique, énergétique, sanitaire et environnementale.

Du fait de sa fréquentation et de son usage, le périphérique doit, malgré la réaction forte des droites locale et régionale, être fer de lance dans cette politique, la vitrine d'une nouvelle ère des mobilités en transition.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Texte de l'amendement :

Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

- Pages 27-28
 - "Usage partagé de l'automobile"
 - Paragraphes 1 et 2
 - Observation 5 "CONTRIBUTION DU PÔLE ÉCOLOGISTE IDF À L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (PDMIF) 2030"

Le paragraphe suivant (PDMIF page 114) est ainsi modifié :

"Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'accroître la multimodalité du réseau routier primaire, en particulier en favorisant :

- *le développement ou la création d'offres de transport partagé, et de voies réservées (cars express, covoiturage), en particulier sur le boulevard périphérique,*
- *la création de pôles d'échanges routiers multimodaux à l'interface entre réseau primaire et réseaux locaux (raboutements marche, vélo, bus et aires de covoiturage).*

Le cas échéant, le document graphique du PLU(i) peut prévoir les mesures de protection ou de réservation du foncier nécessaires pour réaliser ces aménagements ou équipements."

Exposé des motifs :

LE PÉRIPHÉRIQUE DOIT ÊTRE STRUCTURANT DANS LA POLITIQUE DE RÉDUCTION DE LA PLACE DE LA VOITURE

Cet amendement vise à réaffirmer le caractère primordial de la suppression de voies de circulation autorisées à la pratique autosoliste au profit de modes de transports collectifs dans une perspective de crise économique, énergétique, sanitaire et environnementale.

Du fait de sa fréquentation et de son usage, le périphérique doit, malgré la réaction forte des droites locale et régionale, être fer de lance dans cette politique, la vitrine d'une nouvelle ère des mobilités en transition.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

Texte de l'amendement :

Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

- Page 30
 - 3.2 Une prise en compte imparfaite de la santé des Franciliens
 - Les polluants atmosphériques
 - Paragraphe 5
 - Recommandation 29

Un nouvel objectif est ajouté à l'action 8.2 "Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines" rédigé ainsi :

"Généraliser les limitations de vitesse en zone urbaine, dans un double objectif de sécurité routière et de réduction des polluants atmosphériques et sonores"

Exposé des motifs :

RÉDUIRE LA VITESSE : GRATUIT ET EFFICACE POUR PEU DE CONTRAINTES

En dépit des virulentes réactions des droites locale et régionale, le présent PDMIF et les avis y étant rattachés reconnaissent finalement que la réduction des vitesses autorisées sur les routes sont des mesures immédiates et gratuites à mettre en oeuvre qui ont un impact notable sur l'accidentologie, les tensions routières et les pollutions, le tout pour des rallongements de temps de trajet marginaux à court terme et nuls voire négatifs à moyen et long terme par le report modal - si un ensemble cohérent de mesures sont prises en ce sens par ailleurs.

Le présent amendement vise à concrétiser ces constats par des politiques publiques nécessaires pour assumer la transition vers un modèle de mobilités cohérent, sain, sûr, écologique, économique et apaisé et réduisant la place de la voiture au profit des citoyen·nes. En ville, les accidents et les pollutions, atmosphériques et sonores, sont des facteurs de risque de premier plan pour la santé des Francilien·nes, qui perdent plusieurs années de vie en bonne santé en moyenne du fait d'un environnement de vie inadapté voire hostile. Les tragédies individuelles et familiales, de même que les coûts sociaux et économiques de ces externalités environnementales, ne sauraient se justifier.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Document de référence : Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

Texte de l'amendement :

Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

- Page 30
 - 3.2 Une prise en compte imparfaite de la santé des Franciliens
 - Les polluants atmosphériques
 - Paragraphe 5
 - Recommandation 29

Un nouvel encadré "*Objectifs*" est ajouté au début de l'action 7.1 "Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable" contenant un objectif rédigé ainsi :

"Faire évoluer à terme les autoroutes entre le boulevard périphérique parisien et l'A86 en boulevards urbains"

Exposé des motifs :

RÉDUIRE LA VITESSE : GRATUIT ET EFFICACE POUR PEU DE CONTRAINTES

En dépit des virulentes réactions des droites locale et régionale, le présent PDMIF et les avis y étant rattachés reconnaissent finalement que la réduction des vitesses autorisées sur les routes sont des mesures immédiates et gratuites à mettre en oeuvre qui ont un impact notable sur l'accidentologie, les tensions routières et les pollutions, le tout pour des rallongements de temps de trajet marginaux à court terme et nuls voire négatifs à moyen et long terme par le report modal - si un ensemble cohérent de mesures sont prises en ce sens par ailleurs.

Le présent amendement vise à concrétiser ces constats par des politiques publiques nécessaires pour assumer la transition vers un modèle de mobilités cohérent, sain, sûr, écologique, économique et apaisé et réduisant la place de la voiture au profit des citoyen·nes, en particulier pour celles et ceux qui subissent les nuisances associées aux autoroutes. Ainsi, celles-ci seront requalifiées en boulevards urbains, ouvrant de nouvelles possibilités pour le mieux-vivre près de ces axes.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)****Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique****Texte de l'amendement :**

Grille de dépouillement des observations du public recueillis lors de l'enquête publique

- Pages 18-19
 - "Proposition N°2"
 - "Tramway T11"
 - Paragraphes 1 et suivants
 - Observation 5 "CONTRIBUTION DU PÔLE ÉCOLOGISTE IDF À L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (PDMIF) 2030"

Ajouter au paragraphe "Projets mis en service entre 2020 et 2030" dans "Projets tramway, câble et navette fluviale" le projet suivant, rédigé ainsi :

"Prioriser avant 2030 le lancement du prolongement Ouest du Tram-train T11 Express entre Sartrouville et Epinay-sur-Seine via Argenteuil"

Exposé des motifs :**PROLONGEMENTS DU T11 : LES PROMESSES DOIVENT ÊTRE TENUES ET VITE**

L'ouverture du T11 express entre Epinay-sur-Seine et le Bourget en 2017 a permis de renforcer l'offre de transport dans le Nord du département de la Seine-Saint-Denis. Il est essentiel de s'engager dès l'année prochaine dans un calendrier de réalisation de l'extension Ouest de cette ligne afin de desservir les bassins de population d'Argenteuil et Sartrouville trop faiblement pourvus en transports en commun, conformément à l'engagement de la Présidente d'Île-de-France Mobilités dans Le Parisien du 29 novembre 2023 lors des annonces sur le projet de ligne 19 du métro.

Ce prolongement jusqu'à Sartrouville pourrait compter 300 000 voyageurs·ses par jour et permettre de faciliter les trajets de banlieue à banlieue. À l'origine, la Tangentielle Nord devait permettre à Argenteuil, 3ème commune la plus peuplée d'Île-de-France et Sartrouville, 2ème commune des Yvelines, d'être connectée à la Seine-Saint-Denis à l'Est et ses bassins d'emplois.

En outre, les extensions du T11 ont un enjeu majeur d'interconnexion : le prolongement à l'Ouest permet de connecter les habitant·es au RER A, aux transiliens L et J et au tram T2. Pour renforcer cette connexion au réseau, le prolongement à l'Est, entre le Bourget et Noisy-le-Sec, est stratégique

afin de relier les différentes communes de la ligne à des infrastructures structurantes du réseau, comme les métros 5 et 15, le RER E, le T1 et le TZen 3.

Ce projet doit être une priorité politique puisqu'il permet, rapidement et à un coût maîtrisé, d'offrir à des populations en manque de solution de transports en commun - principalement dans le Val-d'Oise - l'accès à une ligne qui assure une desserte fine du territoire et donne un large accès au réseau structurant de notre région.

Aujourd'hui les habitant-es de ces territoires sont toujours dans l'attente et sans calendrier sur l'arrivée de ce projet. C'est pour répondre à cette forte attente que nous déposons cet amendement qui vise à réaffirmer le portage politique des prolongements du T11.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publiqueTexte de l'amendement :

Grille de dépouillement des observations du public recueillis lors de l'enquête publique

- Pages 22
 - "Les politiques piétonnes"
 - Paragraphe 5
 - Observation 5 "CONTRIBUTION DU PÔLE ÉCOLOGISTE IDF À L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (PDMIF) 2030"

Dans la partie "Déclinaison dans les PLM" de la mesure 2.1.1 "Elaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI" modifier ainsi les paragraphes : "

- Établir un diagnostic de la mobilité piétonne : identifier les itinéraires les plus usuels puis évaluer leur marchabilité **et leur caractère accessible, sur l'ensemble du parcours sans discontinuité, pour les personnes à mobilité réduite** ;
- Définir les itinéraires prioritaires à traiter (**priorisant ceux dont l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est incomplète ou discontinu**e et incluant le cas échéant les itinéraires intercommunaux) et le programme d'actions associé
- **Inscrire dans les plans de mobilité le développement d'un programme de rues aux écoles, 100% piétonnes devant les établissements scolaires**
- **Dans les communes rurales, inscrire la préservation des chemins ruraux inscrits au cadastre pour favoriser la marche à pied"**

Exposé des motifs :**LA MARCHÉ ET L'ACCESSIBILITÉ PMR PIÉTONNE DOIVENT ÊTRE DES ENJEUX CENTRAUX**

En Ile de France, si 41% des déplacements quotidiens se font exclusivement à pied, la marche est une mobilité délaissée depuis longtemps par les politiques publiques. La pratique de la marche à pied quotidiennement permet de répondre au besoin de pratiquer une activité physique régulière. L'OMS préconise d'ailleurs 30 minutes d'activité physique par jour pour avoir des répercussions positives sur la santé. Elle permet une réduction de la sédentarité, de l'obésité, et prévient les maladies cardio-vasculaires.

En dépit des améliorations par rapport au projet initial de PDMIF, il n'en demeure pas moins que les politiques piétonnes présentées dans la présente version du document cadre est tristement insuffisante au regard de la place qu'a la marche dans nos déplacements du quotidien : premier mode de transport lorsqu'il est exclusif sur un trajet, de même que celui qui est utilisé pour rejoindre les autres modes - le réseau routier et de transports en commun, de même que le report modal, dépendent donc bien de la marche.

Par ailleurs, l'inaccessibilité des espaces piétons est plus brutale encore que celle du réseau de transports. Elle assigne à résidence, même de la vie de proximité ; une attention toute particulière doit ainsi être portée à l'adaptation des trajets en cas de travaux de voirie ou de discontinuités (hauteur des trottoirs, rampes d'accès, ascenseurs le cas échéant. Cet amendement vise donc à replacer cet enjeu au centre des recommandations.

A Paris, les "rues aux écoles" rencontrent un vif succès. Les « rues aux écoles » consistent en la piétonnisation des voies aux abords d'écoles maternelles et primaires. Elles ont vocation à sécuriser le chemin maison-école pour les enfants, mais aussi de lutter contre la pollution. Des barrières amovibles sont installées lorsque cela est possible.. Elles permettent le passage des véhicules de secours et des services (collecte des ordures ménagères, etc.) mais interdisent le passage des véhicules motorisés, et lorsque nécessaire l'accès à des parkings riverains ou d'importants besoins en livraison. Certaines « rues aux écoles » sont également accompagnées d'aménagements spécifiques, comme des végétalisations; Les rues aux écoles encouragent donc la mobilité active des élèves et de leurs parents, et participent au maillage piéton des centres villes et villages. Cette proposition a donc tout son sens dans un plan des mobilités en IDF.

Enfin, la ruralité ne doit pas oublier ses piétons et toutes celles et ceux qui ne peuvent pas avoir de voiture et qui doivent pouvoir marcher en toute sécurité jusqu'à un arrêt de bus ou une gare, ou pour leurs déplacements au quotidien de proximité. Le réseau des chemins ruraux constitue à ce titre un patrimoine précieux à préserver.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-028 : Adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)Document de référence : Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publiqueTexte de l'amendement :

Grille de dépouillement des observations du public recueillis lors de l'enquête publique

- Pages 23 à 25
 - "Mise en accessibilité et inclusivité des mobilités"
 - Paragraphes 3 et 4, et "Proposition N°5 : Accessibilité du métro parisien"
 - Observation 5 "CONTRIBUTION DU PÔLE ÉCOLOGISTE IDF À L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (PDMIF) 2030"

Ajouter à la présentation de l'action 3.1 les objectifs suivants :

→ **Porter à son terme l'ambition du "métro pour tous et toutes" et en particulier la mise en accessibilité PMR de la ligne 6 à l'horizon 2030 ;**

→ **Initier une étude d'opportunité de suppression des portillons du métro et du RER, au profit de présence humaine renforcée des contrôleurs**

→ **Soutenir l'augmentation sensible de la présence humaine en gare et dans le métro, pour accompagner entre autres les usager.es en situation de handicap ou à mobilité réduite.**

Exposé des motifs :**L'INITIATIVE DU "METRO POUR TOUS" NE DOIT PAS RESTER UN COUP DE COMMUNICATION**

Nous regrettons qu'en dépit de la grande cause régionale qui fut celle du handicap l'année dernière, des assises du « métro pour tous » organisées à l'Hôtel de Région, et de l'objectif ici affiché, le budget alloué en 2025 aux investissements de mise en accessibilité du réseau passent de 24M€ à seulement 15M€ pour 2025. Pourtant, des mots même de la Présidente, la mise en accessibilité du réseau historique de métro coûterait plusieurs milliards... Attention également aux interconnexions du Grand Paris Express (GPE) avec les lignes existantes : on nous promet des nouvelles lignes 100% accessibles, mais pourra-t-on y accéder depuis le réseau existant ?

À ces fameuses « assises », on a annoncé des études pour la mise en accessibilité de la ligne 6. Or, de l'aveu même du PDMIF, « Une étude d'opportunité pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux personnes en fauteuil roulant a été réalisée en 2020 » ; et c'est sans compter sur les études réalisées par l'opérateur depuis au moins 2012. Pourquoi alors réaliser de nouvelles études ? La ligne 6 aurait-elle changé entretemps ? Pour rappel, du fait de sa longue partie aérienne, il s'agit

de la ligne la plus facilement adaptable ; voyant ce faible niveau d'engagement et de volonté politique, on imagine alors ce qu'il en sera pour l'adaptation des lignes les plus complexes...

Cet amendement vise donc à intégrer en cohérence et sans ambiguïté, contrairement à la version du PDMIF présentée, les ambitions du "métro pour tous" au document-cadre.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive 'K' followed by a vertical line and a small flourish.

Kader Chibane

Amendement N° 2



Conseil régional

Socialiste, Écologiste et Radical
Pôle Écologiste
La France Insoumise et Apparentés
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération et rédigé comme suit :

“L'exécutif régional s'engage à prendre en compte l'inflation réelle des produits d'entretien (6%) dans le montant total de la Dotation globale de fonctionnement des Lycées 2026 calculée. Un rattrapage financier de 5 M€ sera mandaté.”

Exposé des motifs de l'amendement :

INFLATION SUR LES PRODUITS D'ENTRETIEN À 6 % : RATTRAPER LES DOTATIONS QU'AURAIENT DÛ PERCEVOIR LES LYCÉES PUBLICS FRANCILIENS

La hausse continue des prix des produits d'entretien impacte fortement les budgets de fonctionnement des lycées franciliens. Nous alertions déjà l'année passée : selon l'UFC-Que Choisir, cette inflation s'élevait à 10,3 % en septembre 2024. La situation reste préoccupante en cette rentrée 2025, puisque l'INSEE constate une augmentation toujours soutenue, estimée à 6 % sur ces mêmes produits.

Ce poste de dépense essentiel, incompressible pour garantir l'hygiène, la sécurité et le bon entretien des établissements, pèse de plus en plus lourdement sur les dotations. Plusieurs syndicats ont alerté la Région sur les difficultés pour les lycées de faire face à ces hausses dans un contexte de stagnation des crédits, déjà insuffisants, et sur les difficultés rencontrées par les équipes techniques pour maintenir des conditions d'accueil décentes.

Dans le même temps, d'autres postes comme les fournitures scolaires ou le papier connaissent également des hausses de prix durables. Ces tensions obligent les établissements à procéder à des arbitrages au détriment de la qualité du service public rendu aux élèves.

Si l'exécutif régional met en avant la prise en charge partielle d'autres surcoûts dans sa communication, cela ne compense en rien la réalité des dépenses quotidiennes engagées par les

lycées. Le maintien d'une dotation inchangée face à des coûts en augmentation relève d'un choix politique et certainement pas comptable.

Nous proposons donc une revalorisation de la DGFL à hauteur de 6 % afin d'absorber l'augmentation des prix des produits d'entretien. Cela représente une hausse de 5 M€, portant la dotation totale à 90,5 M € pour 2026. Il s'agit d'un effort indispensable pour éviter que les conséquences de l'inflation ne soient reportées sur les établissements eux-mêmes, au détriment de nos élèves franciliens et de leurs équipes éducatives.

Jonathan Kienzlen

Président du groupe
*Socialiste, Écologiste et
Radical*



Kader Chibane

Président du groupe
Pôle Écologiste



Vianney Orjebin

Président du groupe *La
France Insoumise et
Apparentés*



Céline Malaisé

Présidente du groupe
*La Gauche Communiste
Écologiste et Citoyenne*



Amendement N° 3



Conseil régional

Socialiste, Écologiste et Radical
Pôle Écologiste
La France Insoumise et Apparentés
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Les montants de la dotation globale de fonctionnement pour 2026 contenus dans les articles 3, 4 et 5 de la présente délibération sont portés à un total de 103,35 M€ (soit 18 M€ supplémentaires) afin d'intégrer le montant de l'inflation réelle depuis 2016, fixé à 19,4% par l'INSEE et la Banque de France.

Exposé des motifs :

RATTRAPAGE DES DOTATIONS DES LYCÉES PUBLICS FRANCILIENS DEPUIS 2016

Pour l'année 2026, l'exécutif régional annonce une Dotation Globale de Fonctionnement des Lycées (DGFL) brute à hauteur de 85 397 591 €. Ce montant ne permet toujours pas de compenser l'inflation réelle depuis l'arrivée de l'exécutif à la tête de la Région.

Pour 2025, la Banque de France prévoit encore une inflation de +1 %, confirmant que la hausse des prix, bien que ralentie, reste durable. En se basant sur les chiffres de l'INSEE, l'inflation cumulée entre 2016 et 2025 atteint +19,4 %.

Or, sur cette même période, le budget pour la DGFL a systématiquement été en-deçà de cette inflation. De fait, contrairement aux annonces de l'exécutif, la DGFL a stagné voire régressé en valeur réelle, créant une tension croissante sur les établissements, qui se voient en plus amputés d'une partie de leurs fonds de roulement ... La double peine.

Les hausses annoncées à renfort de communication sont bien loin de couvrir les dépenses pourtant nécessaires des établissements, qui doivent procéder à des arbitrages au détriment des élèves, des agents techniques et des équipes pédagogiques. Ce sous-financement chronique de la DGFL pèse lourdement sur les capacités d'entretien des bâtiments, et plus globalement sur la qualité de vie scolaire.

En effet, comment assurer sereinement cette mission de service public alors que cette année encore la DGFL n'est abondée que de +0,25%, soit 200 000 €, alors que notre région compte 470 établissements ?

Pire, une fois la DGFL réelle calculée, c'est-à-dire une fois pris en compte l'impact du fonds de roulement qui oscille entre 2 et 7% écrêté par établissement, nous constatons une baisse de 3,4 millions d'euros de la DGFL. Bien loin des annonces de l'exécutif, cette année encore, les établissements devront faire autant avec moins.

Nous ne pouvons que faire le constat que depuis maintenant 10 ans, l'exécutif régional se désengage de cette compétence pourtant obligatoire et centrale au nom d'économies sur les dépenses de fonctionnement.

C'est pourquoi nous demandons que la DGFL 2026 soit portée à 103,35 M€, soit un ajout de 18M € conformément à l'inflation réellement constatée, afin de rétablir une équité budgétaire durable pour l'ensemble des lycées franciliens.

Cette revalorisation est d'autant plus urgente que les syndicats, personnels techniques et chefs d'établissement tirent la sonnette d'alarme sur l'épuisement des marges de manœuvre des lycées. La Région ne peut plus continuer à ignorer les alertes répétées de la communauté éducative.

Jonathan Kienzlen

Président du groupe
*Socialiste, Écologiste
et Radical*



Kader Chibane

Président du groupe
Pôle Écologiste



Vianney Orjebin

Président du groupe
*La France Insoumise
et Appartés*



Céline Malaisé

Présidente du groupe
*La Gauche Communiste
Écologiste et Citoyenne*



Amendement N° 4



Conseil régional

Socialiste, Écologiste et Radical

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération et rédigé comme suit :

Le Conseil régional d'Île-de-France décide de mettre en œuvre immédiatement un moratoire sur la généralisation de la plateforme numérique Pearltrees dans les lycées franciliens, en attendant la consultation de l'ensemble des représentants de la communauté éducative (syndicats d'enseignants et parents d'élèves inclus) et la publication d'un rapport sur la plus-value éducative réelle d'une plateforme unique.

Le Conseil régional rétablit dans le même temps un niveau de dotation équivalent à celui de 2024-2025 pour le financement des manuels scolaires papier et numériques, afin de garantir la liberté pédagogique des enseignants et de répondre aux besoins des élèves.

Exposé des motifs de l'amendement :

POUR UN MORATOIRE SUR LES MANUELS SCOLAIRES NUMÉRIQUES ET LE SOUTIEN AU RETOUR DES MANUELS PAPIER

Depuis la réforme du lycée de 2019, la Région Île-de-France a pris la décision de laisser aux établissements le choix entre manuels papier et manuels numériques. Près de la moitié des lycées ont alors choisi de conserver les manuels papier. Toutefois, ce choix s'est rapidement révélé illusoire, dans la mesure où la Région a progressivement réduit la dotation pour les manuels papier, poussant de fait les établissements à migrer vers les manuels numériques.

Ce basculement s'est accéléré avec l'attribution d'un marché de 18 millions d'euros à la société Pearltrees, plateforme unique censée héberger et structurer l'ensemble des contenus pédagogiques régionaux.

Les syndicats ont alerté durant le CIEN du mardi 16 septembre 2025 : la plateforme au fonctionnement dit "granulaire" ne correspond pas aux pratiques du métier. Elle fragilise la continuité des apprentissages, limite la lisibilité des contenus pour les élèves et leurs familles, et désorganise la progression des cours pour les enseignants.

Surtout, elle a été imposée sans aucune concertation sérieuse avec les principaux acteurs éducatifs : enseignants, chefs d'établissement, éditeurs ou fédérations de parents d'élèves n'ont pas été consultés. L'annonce a été brutale, la mise en œuvre précipitée, sans que les équipes pédagogiques ne soient

formées ou accompagnées. Aujourd'hui, une grande majorité d'enseignants dénonce cette plateforme inadaptée, source de confusion et d'inégalités pédagogiques.

Dans le même temps, la dotation régionale dédiée aux manuels scolaires a été drastiquement réduite, passant de 72 euros à seulement 16 euros par élève entre 2024 et 2025, soit une baisse de plus de 77%. Cette décision a suscité une vive opposition, car elle menace la liberté pédagogique des enseignants : comment garantir la pluralité des ressources si une seule plateforme est disponible et financée par la Région ? Ces critiques se sont d'ailleurs traduites dans une tribune publiée dans Le Monde, rassemblant plus de 500 signataires du monde de l'éducation, mais aussi par une pétition signée par plus de 30 000 personnes à l'initiative de parents d'élèves. L'exécutif ne peut rester sourd à ces alertes.

Les risques pédagogiques sont majeurs : contenus approximatifs, parfois complotistes, disponibles sur Pearltrees, absence de vision d'ensemble, difficulté pour les élèves à s'appropriier les savoirs. L'abandon progressif du papier isole encore davantage les élèves les plus fragiles, pour qui le manuel physique est souvent le seul livre qu'ils vont consulter de l'année. Dans le même temps, les infrastructures ne suivent pas : ordinateurs en panne, manque de prises, wifi instable, chargeurs oubliés.

La Région semble vouloir imposer une "tiktokisation" de l'école, au détriment d'une éducation stable, équitable et accessible à toutes et tous.

Par ailleurs, cette stratégie constitue une forme de régionalisation rampante de l'éducation. En réduisant les éditeurs à de simples fournisseurs de modules "granulaires" intégrés à une plateforme régionale, et en produisant ses propres "manuels libres", la Région prend le risque de territorialiser les savoirs, remettant en cause le cadre national commun de l'Éducation nationale. Le risque est bien celui d'une école à géométrie variable selon les territoires, affaiblissant l'universalité républicaine du service public d'éducation.

Nous ne pouvons nous résoudre à ce modèle que nous estimons dangereux, inadapté et inéquitable.

À l'heure où la Suède revient sur son virage tout-numérique engagé depuis 15 ans, en constatant la baisse du niveau de lecture et de compréhension de ses élèves, l'Île-de-France choisit d'emprunter le mauvais chemin.

La ministre de l'Éducation nationale, Élisabeth Borne, a d'ailleurs récemment annoncé une "pause numérique" au collège. Pourquoi la Région Île-de-France, persiste-t-elle seule dans une voie inégalitaire et inefficace ? Nos lycées ne doivent pas devenir des laboratoires de la start-up nation.

Nos élèves ne sont pas des cobayes.

Face à cette dérive, nous demandons un moratoire immédiat sur le déploiement d'une plateforme numérique unique dans les lycées franciliens, accompagné du retour à la dotation initiale pour l'achat de manuels scolaires (papiers et numériques) pour les lycées au même niveau que l'année précédente afin de garantir la liberté pédagogique des enseignants.

Nos élèves et nos enseignants méritent mieux : Ils méritent des ressources diverses, des supports stables et des outils pédagogiques au service de la réussite de toutes et tous.



Jonathan KIENZLEN
Président du groupe

Conseil régional

**La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne
Socialiste, Écologiste et Radical
La France Insoumise et Apparentés
Pôle Écologiste**

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la présente délibération, rédigé ainsi :

« Le Conseil régional revient sur la hausse des tarifs de la restauration scolaire de 1,91% en vigueur depuis le 1er septembre 2025 et gèle par conséquent les tarifs de la restauration scolaire facturés aux familles des lycéen·nes d'établissements publics et des élèves des CFA.

Au regard de la gravité de la crise sociale et de l'inflation, le Conseil régional décide de la gratuité de la restauration scolaire, de manière rétroactive, au 1er septembre 2026 pour les tranches A, B, C et D du quotient familial dans les lycées publics.

Le Conseil régional adopte la grille tarifaire suivante et mandate la Présidente pour présenter, lors de la prochaine séance du Conseil régional, l'affectation des crédits et régularisations nécessaires :

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
tranche quotient familial	inférieur à 183€	inférieur à 353€	inférieur à 518€	inférieur à 689€	inférieur à 874€	inférieur à 1 078€	inférieur à 1 333€	inférieur à 1 689€	inférieur à 2 388€	supérieur à 2 388€
tarif élèves et apprentis pré et post bac 2023-2024 - régime d'inscription au ticket	0€	0€	0€	0€	2€35	2€56	2€76	3,04€	3€54	4€05

Exposé des motifs de l'amendement :

POUVOIR D'ACHAT DES FRANCILIEN·NES : ABANDON DE LA HAUSSE DES TARIFS DE LA RESTAURATION ET GRATUITÉ DES 4 PREMIÈRES TRANCHES DU QUOTIENT FAMILIAL

La région doit et peut répondre à cette urgence alimentaire pour protéger les plus fragiles face à la crise. Elle doit cesser les hausses de tarifs : une en 2023 de 7,5% des tarifs pour 47% des demi-pensionnaires, une nouvelle augmentation de 1,98% pour neuf tranches du quotient familial sur dix en septembre 2024 et une hausse de 1,91% prévue en septembre 2025.

Devant l'urgence alimentaire, le pouvoir d'achat des familles et de l'inflation, nous proposons la gratuité de la cantine pour les lycéen·nes de la première tranche du quotient familial au 1er septembre 2025. La gratuité, comme des municipalités et des Départements l'ont mise en œuvre, permet de sécuriser pleinement un repas journalier pour ces enfants. La gratuité, contrairement aux idées reçues, n'induit pas le gaspillage sauf à penser que les pauvres gaspillent... mais la gratuité de la cantine introduit une solidarité élémentaire et indispensable.

Sans repas, il est difficile pour ces lycéen·nes de pouvoir étudier ou apprendre dans de bonnes conditions. Pour de nombreux·ses lycéen·nes, le repas de la cantine constitue parfois le seul repas chaud, de qualité de la journée ou en apport caloriques suffisant.

La grille de tarifications de la restauration scolaire est modifiée en conséquence. Tel est l'objet de cet amendement.

Kader Chibane

Jonathan Kienzlen

Vianney Orjebin

Céline Malaisé

Président du groupe

Président du groupe

Président du groupe

Présidente du groupe

Pôle Écologiste

Socialiste, Écologiste
et Radical

La France Insoumise
et Apparentés

La Gauche Communiste
Écologiste et Citoyenne



Conseil régional

La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

L'annexe 1 au rapport DGFL 2026 est supprimée.

Exposé des motifs :

**POUR GARANTIR L'HONNÊTETÉ POLITIQUE ET MATHÉMATIQUE :
PRÉSENTER UNE ÉVOLUTION 2016-2026 DISTINGUANT LES DIFFÉRENTS POSTES DE LA
DOTATION RÉGIONALE AUX LYCÉES PUBLICS ET PRENANT EN COMPTE L'AUGMENTATION
DU NOMBRE D'ÉLÈVES**

L'annexe 1 est une forfanterie intellectuelle. Son but ayant été de servir de support à la rédaction d'un communiqué de presse hagiographique de l'action régionale depuis 10 ans, elle repose sur une appréciation toute personnelle et partisane des mathématiques. Cette annexe 1 n'a donc rien à faire dans un document présentant la DGFL 2026.

En effet, cette annexe qui indique vouloir comparer à périmètre constant ne prend nullement la peine de différencier les différents postes de dépense de la DGFL et les causes, externes ou internes, de leurs évolutions respectives. Agglomérer des données telles que le coût des fluides (électricité et chauffage), dont l'augmentation est due à l'inflation très élevée et non à un choix politique, à différents barèmes élèves, dont l'évolution est due à une application réglementaire et/ou un choix politique, n'a aucun sens sauf à celui de faire dire à des chiffres ce qu'ils ne sont pas.

Par ailleurs, concevoir un tableau comparatif des DGFL 2016 et 2026 sans inclure une donnée cardinale qui est le nombre d'élèves scolarisés dans les lycées publics franciliens est une aberration arithmétique. Mais il est vrai que la présentation de la DGFL 2026 n'indique pas le nombre d'élèves sur lequel repose le calcul alors que le forfait administration de 3€50 par élève détermine une part non négligeable des évolutions de la DGFL dans le périmètre et le nouveau mode de calcul déterminés par l'exécutif régional depuis 2021. Malgré les demandes répétées, le nombre d'élèves scolarisés dans les lycées publics n'a pas été fourni par le Vice Président. Et pour cause puisque les nombres d'élèves retenus pour le calcul de la DGFL 2025 et celle de 2026 augmentent de 2,5% alors que les montants de la DGFL entre 2025 et 2026 n'augmentent que de 0,3%.

Céline Malaisé

Présidente de groupe



Conseil régional

La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne
Socialiste, Écologiste et Radical
La France Insoumise et Apparentés
Pôle Écologiste

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la présente délibération, rédigé ainsi :

“La région engage un plan de déprécarisation des personnels techniques des lycées en mettant fin à l'intérim, en CDIant et en titularisant. La ligne budgétaire « Rémunération des agents techniques titulaires des lycées » sera augmentée en conséquence à la prochaine commission permanente.”

Exposé des motifs :

PLAN DE DÉPRÉCARISATION DES PERSONNELS TECHNIQUES DES LYCÉES : TITULARISATION, CDISATION, FIN DE L'INTÉRIM

Cet amendement propose d'accélérer la déprécarisation des personnels techniques (entretien et cantine) des lycées. En effet, 8 890 agent·es travaillaient dans les lycées en 2023. Au 31 décembre 2024, 1 907 agent·es des lycées étaient contractuels (contre 1 379 au 31 décembre 2020) soit 27,24 % des effectifs en 2024 (contre 15,65% des effectifs en 2020). Ce taux ne cesse de progresser depuis plusieurs années : il était de 12,76% en 2018, 13,51% en 2019, de 15,65% en 2020 et dépasse depuis 2023 les 20%.

Les agent·es contractuel·les subissent ainsi la précarité de ce statut qui nuit à la qualité du service rendu. En effet, les durées de contrat courtes limitent l'intégration des agent·es dans une équipe, n'offrent pas de perspectives de valorisation ou d'avancement, provoquent des difficultés financières à l'encontre du logement locatif ou des banques, etc. De plus, les agent·es des lycées sont très majoritairement des femmes (62%) dont les carrières professionnelles sont largement plus morcelées que celles des hommes. Par ailleurs, les femmes subissent davantage le temps partiel que les hommes. Enfin, la moyenne d'âge des agent·es des lycées est de 51,5 ans pour les femmes et de 51,1 ans pour les hommes, soit en moyenne 3 ans et 6 mois de plus que les agent·es du siècle.

Afin d'améliorer la vie de ces personnes et la qualité du service public par la déprécarisation des personnels et dans un contexte de difficultés de maintien des effectifs et de fatigue pandémique, cet amendement porte un plan de déprécarisation autour de deux axes immédiats : stagiairisation de tous les agent·es de catégorie C qui sont éligibles et CDIation uniquement des agent·es qui ne seraient pas éligibles à la stagiairisation.

Tel est l'objet de cet amendement.

Kader Chibane

Président du groupe

Pôle Écologiste



Jonathan Kienzlen

Président du groupe

Socialiste, Écologiste
et Radical



Vianney Orjebin

Président du groupe

La France Insoumise
et Apparentés



Céline Malaisé

Présidente du groupe

La Gauche Communiste
Écologiste et Citoyenne



Conseil régional**La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne****CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025****Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026****Texte de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté à la présente délibération, rédigé ainsi :

“ Le Conseil régional résilie le marché n°2201285 relatif à l'acquisition de ressources numériques, de manuels scolaires numériques et papier et d'un agrégateur-éditeur de ressources granulaires pour la Région Ile-de-France pour un motif d'intérêt général comme le permet le Code de la Commande publique en application de l'article L6-5. Une telle résiliation est possible dès lors que des modifications sont survenues dans les besoins et le fonctionnement du service public (CE 16 février 1996 CITOMAP, REQ. n°82880).

Dans l'attente de cette résiliation unilatérale de la part de la Région Ile-de-France pour motif d'intérêt général et de la passation d'un nouveau marché par la Région pour que tous les lycées puisse doter, gratuitement, leurs élèves de manuels classiques, soit en version papier, soit en version numérique, une ligne budgétaire “photocopies” est établie afin que les enseignant.es des lycées publics franciliens puissent continuer à enseigner dans le respect de leur liberté pédagogique.”

Exposé des motifs :**RÉSILIER LE MARCHÉ DE 18 MILLIONS D'EUROS REMPORTÉ PAR PEARLTREES QUI NE RÉPOND PAS AUX BESOINS PÉDAGOGIQUES**

En mars 2023, la Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne proposait de déclarer sans suite le marché remporté par Pearltrees et alertait la Présidente, le Ministère de l'Éducation Nationale et le Préfet de Région par courrier.

Les alertes étaient nombreuses. Plusieurs éléments inclus dans ce marché remettent en cause la liberté pédagogique des enseignant.es, contredisent l'unicité du système éducatif de la Nation en régionalisant un support pédagogique précieux et introduisent des précédents préoccupants notamment dans le rôle d'un exécutif politique quant aux choix des contenus.

De manière générale, l'exécutif régional s'octroie avec ce marché des compétences pédagogiques alors que, selon le CGCT, une région n'en a aucune. Le choix fait par l'exécutif régional impose un monopole privé sur le plus grand marché de manuels scolaires du pays sans tenir compte ni de ses conséquences multiples sur la filière économique du livre, ni de ses conséquences quant au rétrécissement de la liberté pédagogique des enseignants pourtant consacrée par la loi, ni des conséquences pour les lycéens concernant le rapport à l'écran et à ses usages calqués sur le *scrolling*.

La fronde contre cette décision a grossi à cette rentrée et dépasse le seul périmètre des enseignants pourtant massivement opposés à cette transformation de leurs pratiques qui leur est imposée sans la moindre concertation. Et c'est tant mieux tant cette décision est significative d'une rupture. Une tribune signée par plus de 500 personnes dénonce une “erreur pédagogique, sociale et démocratique” opérée avec ce choix régional.

La guerre des manuels a commencé !

4 septembre 2025

« Nous sommes passés de la gratuité des manuels scolaires pour les lycéens mise en place par la gauche en 2004 à un outil imposé par la droite régionale et bientôt unique. Celui-ci est décrié car il fragmente les connaissances, sans cohérence d'ensemble, où l'absence de hiérarchisation des informations ne permet plus la structuration d'un raisonnement ». Dans cette tribune, la conseillère régionale communiste Céline Malaisé revient sur un épisode de la rentrée qui fait grand bruit en Ile-de-France. « Certains le qualifient de *spotify*, de *tik tok* ou de *scrolling* scolaire », écrit-elle, revenant également sur les enjeux et l'histoire des manuels scolaires.

Une nouvelle guerre scolaire se déroule

La fronde gronde en Ile-de-France ! Une [tribune](#) signée par plus de 500 enseignants, chercheurs, écrivains et éditeurs s'oppose aux choix solitaires opérés par Valérie Pécresse, présidente de région, concernant l'éradication du manuel scolaire. Ensemble, ils dénoncent une « *erreur pédagogique, sociale et démocratique* ».

Quand Philippe Champy, ancien acteur de l'édition scolaire, publiait en 2019 un ouvrage consacré à la « révolution numérique » à travers les manuels scolaires intitulé *Vers une nouvelle guerre scolaire*, il avait vu juste ! Une nouvelle guerre scolaire se déroule. Elle vise à remplacer la démocratie scolaire, ou tout du moins les quelques foyers qui subsistent, et le souci de l'égalité par la recherche de l'efficacité, voire de l'efficience, et de la rationalité. En Île-de-France, elle se cristallise autour d'une plate-forme unique numérique hébergeant des manuels dits « libres » avec des contenus dits « granulaires » ou « capsules ».

Vision verticale et descendante

Ce choix fait sans concertation avec les enseignants et les parents d'élèves et sans le souci des élèves par Valérie Pécresse s'inscrit dans une stratégie baptisée « 100% numérique ». Elle fut menée par étapes, sans concertation, sans une vision globale et sans le point d'atterrissage annoncés.

Distribution de tablettes puis d'ordinateurs aux élèves de Seconde, raccordement des lycées au Wifi, installation de tableaux numériques interactifs opérée en quinze jours durant les vacances scolaires du printemps 2019 et qui, par conséquent, fit reposer sur les chefs d'établissement le choix (irréversible ?) entre manuels papier et manuels numériques... voici donc venu le temps de l'étape finale. La région Île-de-France éradique le manuel scolaire, qu'il soit papier ou numérique, avec la mise en place d'un outil numérique imposé. Cette nouvelle mise devant le fait accompli suscite, à juste titre, la colère qui s'organise et se fait entendre.

Outrepassant les compétences attribuées par la loi, la région Île-de-France et sa Présidente font ingérence dans la pédagogie. Avec cette vision verticale et descendante fascinée par la « révolution numérique », nous sommes donc passés de la gratuité des manuels scolaires pour les lycéens mise en place par la gauche en 2004 à un outil imposé par la droite régionale et bientôt unique. Celui-ci est décrié car il fragmente les connaissances, sans cohérence d'ensemble, où l'absence de hiérarchisation des informations ne permet plus la structuration d'un raisonnement. Certains le qualifient de *spotify*, de *tik tok* ou de *scrolling* scolaire.

S'attaquer à la liberté pédagogique des enseignants

Un tel choix effectué par un exécutif politique est loin d'être anodin. Il ne tient pas compte des réels besoins des enseignants tant il méconnaît leurs pratiques. Un des arguments convoqués pour justifier le passage à la plate-forme unique est la faible utilisation des manuels sans pour autant fournir d'éléments concrets. Et quand bien même, cet argument est révélateur tant il méprise la liberté pédagogique. A la fin du XIX^{ème} siècle, Ferdinand Buisson, professeur de sciences de l'éducation et directeur de l'Enseignement primaire, pose les 3 piliers de cette liberté pour les manuels scolaires : liberté de publier, liberté de choisir, liberté d'utiliser. Ils régissent toujours la place du manuel scolaire. Un manuel scolaire, dont la création révolutionnaire par Lakanal et Condorcet en 1792, s'avère, depuis près de 150 ans, contrôlé non par l'État en amont mais par les enseignants *a posteriori*. Critiquer, ringardiser, minimiser l'importance des manuels scolaires revient, en définitive, à s'attaquer à la liberté pédagogique des enseignants en actes !

Cette opportunité à la faveur de la « révolution numérique » dans l'enseignement de reprendre le contrôle sur les pratiques et les contenus et de caporaliser les enseignants, nous l'avons dénoncée, début 2023, lors de la passation du marché créant cette plate-forme unique. Remparté par l'entreprise Pearltrees, il s'agissait du plus gros marché français pour l'édition scolaire à hauteur de 18 millions d'euros de 2023 à 2027. Certaines clauses de ce marché nous ont alertés et nous avons sollicité le Ministre de l'éducation nationale de l'époque afin que le marché soit abandonné. En vain ! Pourtant, il permet à la région et à son prestataire d'accepter ou non un contenu. Ce choix discrétionnaire est synonyme de dérives potentielles. Une statistique d'usage étant prévue, on peut imaginer, que celle-ci pourrait déclencher la mise en œuvre de cette clause ou toute autre raison pourrait avoir la même conséquence. Nous avons également alerté sur la régionalisation de l'enseignement à travers cette plate-forme unique qui ébrèche de facto l'unicité des contenus d'enseignements qui doivent être les mêmes pour tous et partout sur le territoire de la République.

Un débat public sur les outils pédagogiques ?

Lors de sa conférence de presse de rentrée à la fin du mois d'août 2025, Valérie Pécresse a balayé d'un revers de main l'opposition au basculement vers cette plate-forme unique. Elle a expliqué que les enseignants avaient toujours le choix. Elle a omis de préciser que l'assèchement du budget régional pour les manuels papier et numérique créera un monopole de cette plate-forme. La Présidente de région a également réduit l'opposition à un courroux d'éditeurs qui « défendent leur beefsteak » alors qu'il s'agit véritablement d'un choix de société tant cette décision redéfinit le rapport aux savoirs scolaires et à celles et ceux qui enseignent.

La demande de moratoire sur les plateformes numériques portée par plus de 500 enseignants et professionnels des sciences de l'enseignement, de l'édition et de chercheurs doit être entendue. A l'heure où l'impact des écrans sur la santé des jeunes et que des politiques publiques anti-écran sont esquissées, il est plus qu'indispensable qu'un débat public se tienne avec la communauté éducative sur les outils pédagogiques. Ceux-ci doivent répondre véritablement aux besoins des enseignements et des élèves et respecter la liberté pédagogique des enseignants.

Balayer cette opposition d'un revers de main serait irresponsable pour une collectivité qui s'est octroyée des compétences qu'elle n'a pas. Minimiser cette opposition ne serait pas sérieux. Procéder à un argumentaire factuellement erroné pour convaincre quoi qu'il en coûte serait un méfait intellectuel. Faire pression sur des personnalités qui s'engagent pour des manuels de qualité serait irraisonnable. Faire comme si de rien n'était et poursuivre dans cette erreur serait une faute majeure. C'est pourquoi cet amendement propose la résiliation du marché pour un motif d'intérêt général comme le permet le Code de la commande publique.

Il est encore temps d'écouter et d'agir pour l'intérêt général et éducatif des lycéens franciliens.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline Malaisé

Présidente de groupe





Conseil régional

La France Insoumise et apparentés

Pôle Écologiste

Socialiste, Écologiste et Radical

La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 :

**FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES
PUBLICS POUR 2026**

**DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS
POUR 2026**

**DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET
CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est rédigé comme suit et ajouté à la présente délibération :

«Mandate la présidente du Conseil régional pour ajouter un nouveau poste de dépense pour les lycées financé intégralement par une hausse de la DGFL attribuée et visant à fournir aux lycéen·nes l'intégralité des fournitures scolaires qui leur sont nécessaires à chaque rentrée scolaire.»

Exposé des motifs de l'amendement :

POUR LA GRATUITÉ DES FOURNITURES SCOLAIRES

Alors que l'inflation se poursuit et que les années précédentes de fortes hausses continuent de pilonner le pouvoir d'achat actuel des Français-es et des Francilien·nes, en particulier sur les tarifs pratiqués par les fournisseurs d'énergie ou les prix de l'alimentaire, ce sont des millions de familles qui, chaque année, sont dans l'obligation de s'acquitter du prix des fournitures scolaires pour leurs enfants.

Un poste de dépense incontournable qui n'échappe pas, lui non plus, au problème de l'inflation. Selon une étude de l'UFC-Que-Choisir publiée au mois de juillet, les prix des

fournitures scolaires enregistrent une hausse de 2%. Ceci après les fortes poussées inflationnistes des dernières années. En effet, selon l'étude annuelle de la Confédération syndicale des familles (CSF), sur la seule comparaison de l'année 2023 à l'année 2022, on notait une hausse des prix de 11 % sur les fournitures scolaires.

Dans le détail, sur 118 produits analysés par l'association UFC-Que-Choisir, 41 d'entre eux ont vu leurs prix augmenter de 2% ou plus, 23 ont enregistré une baisse d'au moins 2%, et 54 sont restés stables. Aussi, l'association rappelle que les prix de ces biens grimpent systématiquement au moment de la rentrée, fin août et début septembre, d'au moins 10 %.

De nouveau, la maigre revalorisation de 1,7% de l'Allocation de rentrée scolaire (ARS) se montre insuffisante. Pourtant, si nous souhaitons réellement réclamer la gratuité de l'éducation en France, il est plus que pertinent, et désormais urgent dans ce contexte de crise inflationniste, de poser la question de la gratuité totale des fournitures scolaires, en plus de celle de la cantine. Certains pays ont déjà intégré ce modèle, comme la Suède.

Certaines communes françaises ont décidé de saisir le problème à bras le corps en offrant les fournitures scolaires aux élèves de leurs écoles primaires, dont la gestion relève de leurs compétences : Fontenay-sous-Bois, Saint-Ouen, Marseille, Lille, Roubaix, Arras, Liévin ...

La région Île-de-France s'honorerait alors à leur emboîter le pas en se dirigeant vers une gratuité totale des fournitures scolaires de ses lycéens.

Vianney Orjebin

Président du groupe
LFI-A



Kader Chibane

Président du groupe
Pôle Écologiste



Jonathan Kienzlen

Président du groupe
SER



Céline Malaisé

Président du groupe
GCEC



Amendement
N° 51



Conseil régional
La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 :

**FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES
PUBLICS POUR 2026**

**DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS
POUR 2026**

**DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET
CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026**

Texte de l'amendement :

L'article 6 de la présente délibération est modifié comme suit :

*“Décide d'attribuer des dotations d'un montant de ~~15 652 630 €~~ **16 435 262 €** afin de permettre aux EPLE d'effectuer les contrôles techniques obligatoires et les contrats d'entretien obligatoires de l'année 2026, conformément au tableau figurant en annexe 3 à la présente délibération.*

*Arrête, pour ces opérations, la somme de ~~15 652 630 €~~ **16 435 262 €** prélevée sur le chapitre 932 « Enseignement, formation professionnelle et apprentissage », code fonctionnel 222 « Lycées publics », programme HP 222-005 « Participation aux charges de fonctionnement des lycées publics », action 12200502 « Maintenance immobilière » du budget 2026.”*

L'article 7 de la présente délibération est modifié comme suit :

*“Décide d'attribuer des dotations d'un montant de ~~2 083 822 €~~ **2 188 013 €** afin de permettre aux cités mixtes régionales d'effectuer les contrôles techniques obligatoires et les contrats d'entretien obligatoires de l'année 2026, conformément aux tableaux figurant en annexe 3 à la présente délibération.*

*Arrête, pour ces opérations, la somme de ~~2 083 822 €~~ **2 188 013 €** prélevée sur le chapitre 932 « Enseignement, formation professionnelle et apprentissage », code fonctionnel 24 « Cités scolaires », programme HP 24-005 « Participation aux charges de fonctionnement des cités scolaires », action 12400506 « Entretien des cités mixtes régionales – part lycées » du budget 2026.”*

Exposé des motifs de l'amendement :

LES DOTATIONS CTEO DOIVENT ÊTRE RÉÉVALUÉES

Le montant des dotations aux établissements afin de leur permettre d'effectuer les contrôles techniques obligatoires et les contrats d'entretien obligatoires de l'année (CTO/CEO) évolue régulièrement d'une année à l'autre. Or, il est reconduit à l'identique pour chaque lycée en cette rentrée 2025 alors que les coûts continuent évidemment d'augmenter.

Ces dotations servent, par exemple dans les filières professionnelles, au bon entretien du matériel des plateaux techniques, de son maintien aux normes, enjeu indispensable à la bonne sécurité des élèves. Ce ne sont pas seulement les filières industrielles qui sont concernées mais aussi les tertiaires. On peut citer les produits utilisés en filière esthétique qui ne doivent en aucun cas être périmés.

Dans les voies générales, ces dotations peuvent servir au bon entretien d'un matériel informatique de plus en plus défaillant dans les lycées franciliens, l'exécutif régional se satisfaisant aujourd'hui de fournir un ordinateur personnel aux élèves et oubliant alors la nécessité d'un parc informatique sédentaire pour le bon déroulement des enseignements.

Mais ce sont encore les lycées professionnels qui se trouveraient les plus impactés par cette reconduite à l'identique des dotations CTEO, de par l'impérieuse nécessité pour eux de bien entretenir leur matériel, mais aussi par l'assèchement progressif de la taxe d'apprentissage. Ils se retrouvent alors à devoir puiser dans leurs fonds propres pour veiller à la bonne maintenance de leur établissement.

Nous réclamons donc, par le présent amendement, une réévaluation de ces montants sur une base de 5%.

**Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN**



Conseil régional

La France Insoumise et apparentés

Pôle Écologiste

Socialiste, Écologiste et Radical

La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 :

**FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES
PUBLICS POUR 2026**

**DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS
POUR 2026**

**DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET
CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026**

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est rédigé comme suit et ajouté à la présente délibération :

«Approuve la modification du taux location équipements sportifs désormais fixé à 9,50 € par élève et son déplafonnement.

Engage la présidente du conseil régional à retenir les critères taux horaires spécifiques et besoins annuels pour le calcul de ces crédits sur la DGFL 2027.»

Exposé des motifs de l'amendement :

L'HÉRITAGE DES JOP DOIT AUSSI CONCERNER LES LYCÉES

La question des équipements sportifs devrait être l'occasion de matérialiser l'héritage des JOP de Paris pour la jeunesse. Malheureusement pour les lycéennes et lycéens, la Région Ile-de-France laisse cette question de côté. Rappelons que les équipements sportifs sont les « salles de classe » de l'EPS et les lieux de pratique du sport scolaire. Il est plus qu'urgent que la Région se saisisse de la question. Seuls 5 à 10 % des lycées disposent d'équipements intra-muros ou à proximité immédiate, permettant un temps d'apprentissage optimal. Cela contraint les établissements à utiliser ou louer des équipements municipaux ou intercommunaux. Il faut en plus noter que la région Île-de-France est la région la moins bien dotée de France avec 23,4 équipements pour 10 000 habitants ; la moyenne nationale est à 49,6.

Pour l'EPS, la dotation de location des installations sportives n'augmente pas cette année encore. Ce taux de 8 euros par élève n'a pas été revalorisé depuis 2013 et se trouve être plafonné aux dépenses déclarées. Nous estimons qu'il devrait, à minima, être revalorisé en suivant l'inflation (plus de 20% depuis 2013, soit une augmentation de plus de 1,5 euro par élève). En effet, les collectivités qui mettent à disposition les installations sportives à nos lycéennes et lycéens ont vu leurs coûts de fonctionnement exploser sans que la Région ne les aide à accueillir les élèves dans de bonnes conditions.

Pour aller plus loin, ce barème relatif à ces crédits de location d'installations sportives est insuffisant et surtout, il n'est pas adapté à la réalité. En effet, les coûts de location sont calculés sur la base de taux horaires spécifiques aux types d'installations (gymnases, piscines, terrain extérieur, salle spécialisée,...). De ce fait, certains lycées renoncent à certaines locations. Par conséquent, la DGFL 2026 ne répond pas aux besoins des lycées.

Nous demandons que pour les locations d'installations sportives, les critères taux horaires spécifiques et besoins annuels soient retenus pour le calcul des crédits.

Vianney Orjebin

Président du groupe
LFI-A



Kader Chibane

Président du groupe
Pôle Écologiste



Jonathan Kienzlen

Président du groupe
SER



Céline Malaisé

Président du groupe
GCEC



CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 :

**FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES
PUBLICS POUR 2026**

**DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS
POUR 2026**

**DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET
CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026**

Texte de l'amendement :

L'article 3 de la présente délibération est modifié comme suit :

*“Arrête à la somme de ~~77 740 006~~ € **83 598 042 €** le montant prévisionnel de la dotation globale de fonctionnement pour 2026 des établissements scolaires gérés par la Région et décide de sa répartition telle qu'elle est définie en annexe 2 à la présente délibération, sur le chapitre 932 « Enseignement, formation professionnelle et apprentissage », code fonctionnel 222 « Lycées publics », programme HP 222-005 « Participation aux charges de fonctionnement des lycées publics », action 12200501 « DGFL lycées publics » du budget 2026.”*

Exposés des motifs de l'amendement :

L'ARGENT PUBLIC POUR LES LYCEES PUBLICS

Le budget régional continue d'accorder des subsides publics aux lycées privés au-delà de ce qu'exige la loi alors même que la dotation régionale aux lycées publics n'est pas suffisante. Si la Région est tenue de verser une dotation de fonctionnement à ces lycées sur des bases strictement identiques à celles octroyées aux lycées publics, rien ne l'oblige à les subventionner pour leurs dépenses d'investissement.

Le groupe LFI-A n'a de cesse de dénoncer ces subventions extra-légales versées par l'exécutif de Valérie Pécresse aux lycées privés. Les lycées privés sous contrat sont des établissements commerciaux. Ils jouent un rôle majeur dans l'aggravation des inégalités sociales et scolaires. Ils exacerbent les logiques de séparatisme et de ségrégation scolaire et sociale.

Et alors que ces établissements confessionnels disposent d'ores-et-déjà de recettes et de sources de financement considérables, en s'ajoutant en dehors de ses obligations légales,

ces aides régionales totalement facultatives participent d'une valorisation de l'immobilier privé sur des fonds publics, au bénéfice de ses propriétaires.

À la commission permanente de ce mois de septembre, c'est un total de 5 858 036 € qui sera gracieusement distribué aux lycées privés au-delà des obligations légales.

Cet argent public aurait pourtant bien mieux à faire dans le soutien aux établissements publics qui voient encore, pour une majorité d'entre eux, leur dotation globale de fonctionnement diminuer cette année. C'est pourquoi nous proposons d'abonder la DGFL 2026 de ce montant et préconisons une année blanche à venir pour les subventions extra-légales au privé auxquelles nous renouvellerons, autant de fois qu'il le faudra, notre opposition.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sharp strokes that form a stylized, abstract shape. The signature is positioned below the printed name of the group president.

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération et rédigé comme suit :

“Mandate la Présidente de la Région Ile-de-France pour mandater la Présidente Ile-de-France Mobilités afin de trouver des solutions adaptées et équitables pour tous les lycéen·nes dépendant·es des transports scolaires en Ile-de-France.”

Exposé des motifs de l'amendement :

RÉSEAU DE TRANSPORTS SCOLAIRES : AMÉLIORER LA PONCTUALITÉ DU SERVICE

Les syndicats présents lors du Conseil Interacadémique de l'Education Nationale (CIEN) du 16 septembre 2025 ont une nouvelle fois alerté l'exécutif sur les problèmes de transports scolaires dans les Yvelines (Ouest et Sud).

La veille, un article de presse a non seulement confirmé leurs dires mais aussi pointé des défaillances dans la vallée de Chevreuses (78). Retards des bus, itinéraires à rallonge, lycéen·nes débarqué·es en plein champ, etc. les dysfonctionnements se multiplient et l'action d'Ile-de-France Mobilités reste insuffisante malgré les discussions engagées.

Les parents - qui pensaient que l'épisode catastrophique de janvier 2024 était derrière eux - sont agacé·es de cette énième galère et se sont organisé·es pour attendre le passage du bus avec les élèves. Si ce n'est pas le cas, iels assurent eux·lles mêmes le dépôt des élèves devant leur établissement. Ce qui pourrait avoir, à long terme, des conséquences sur leurs activités professionnelles.

Les transports scolaires sont pour une majeure partie des lycéen·nes Francilien·nes leur mode de déplacement principal. Il est inacceptable que les élèves pâtissent des dysfonctionnements des opérateurs de transports et que cela mette en péril leur scolarité.

Depuis presque deux ans, les témoignages des lycéen·nes et des parent·es se multiplient à travers les médias. Ile-de-France Mobilités ne peut plus rester les bras croisés et doit proposer des solutions pour rendre plus performant et ponctuel le réseau de transports scolaires dans les Yvelines, le Val-d'Oise mais aussi dans tout le territoire francilien.

Par cet amendement, les élu·es du Pôle Écologiste mandatent la Présidente de la Région Ile-de-France pour mandater la Présidente Ile-de-France Mobilités afin de trouver des solutions adaptées et équitables pour tous les lycéen·nes dépendant·es des transports scolaires en Ile-de-France.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération et rédigé comme suit :

“L'exécutif régional s'engage à augmenter la DGFL par lycée afin de prendre à sa charge l'achat des protections périodiques.”

Exposé des motifs de l'amendement :

BAISSE DE LA DGFL ET PRÉCARITÉ MENSTRUELLE : LA RÉGION DOIT PRENDRE À SA CHARGE LE COÛT DES PROTECTIONS PÉRIODIQUES

Depuis plus d'un an, nous ne cessons d'avertir l'exécutif régional sur le manque et les problèmes d'approvisionnement des distributeurs de protections périodiques dans les lycées. Dernièrement, les lycéennes du lycée Jean-Macé de Vitry-sur-Seine (94) sont consternées de trouver sans cesse les distributeurs vides, tout comme le manque de sanitaires (4 cabines, dont une pour les personnes en situation de handicap, pour 1 900 élèves).

Si les distributeurs sont vides c'est parce que l'exécutif régional a fait le choix de ne pas prendre en charge le coût des protections hygiéniques. Et, avec la baisse de leur DGFL, les lycées ne peuvent supporter cette charge financière supplémentaire et a pour conséquence l'accroissement de la précarité menstruelle des lycéennes.

Selon l'association Règles élémentaires, 4 millions de femmes sont aujourd'hui victimes de précarité menstruelle en France et 53% d'entre elles ont déjà manqué des enseignements à cause de leurs règles¹. La précarité menstruelle reste d'actualité et est source d'inégalité.

C'est pourquoi, il apparaît nécessaire que la Région Ile-de-France mette en place une véritable politique sur les équipements menstruels en prenant en charge l'intégralité des coûts, afin qu'ils ne soient plus à la charge des lycées.

Par cet amendement, nous demandons un rattrapage financier de la DGFL par lycée afin de prendre en charge le coût des protections périodiques.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

¹. Source : [Enquête règles et école, Règles Élémentaires x OpinionWay, Octobre 2023](#)

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025**Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026****Texte de l'amendement :**

Un article additionnel est ajouté à la délibération et rédigé comme suit :

“L'exécutif régional engage un travail de transparence, de réflexion et de bilan sur la politique numérique qu'il a enclenchée dans les lycées avec l'ensemble de la communauté éducative. Tou·tes les élu·es régionaux·les y participeront.

Ainsi, et dans l'immédiat, un moratoire sur la pérennisation de la nouvelle plateforme régionale numérique de contenus pédagogiques régionale est instauré.”

Exposé des motifs :**MANUELS SCOLAIRES EN ILE-DE-FRANCE : LA LIBERTÉ PÉDAGOGIQUE ATTAQUÉE**

Cette nouvelle rentrée dans les lycées franciliens est marquée par la reprise en main par Valérie Péresse des outils de savoirs dans les lycées franciliens. En imposant une plateforme de contenus unique, d'un côté, et en restreignant drastiquement le financement des manuels papiers, de l'autre côté, la Région attaque la liberté pédagogique des enseignant·es des lycées franciliens et exerce une ingérence dans les salles de cours franciliennes. En dépit du rêve de Valérie Péresse de pouvoir ouvrir des écoles régionales à sa main comme elle demandait à pouvoir le faire en septembre 2023 dans une « *Saisine de l'Etat pour un choc de décentralisation en Ile-de-France* », la Région n'a à être un éditeur scolaire, ni un Ministère de l'Education Nationale bis.

À travers cette plateforme, la majorité régionale enclenche aussi une nouvelle étape dans la numérisation à outrance des lycées dont elle n'a semble-t-il pas mesuré les conséquences.

Premièrement, avec la plateforme, il n'y aura plus de pluralité des auteur·es et des contenus. La Région impose un format unique, un contenu unique et un acteur unique. C'est prendre le risque d'un appauvrissement des objets de savoirs accessibles facilement aux enseignant·es, voire à une ingérence dans les contenus de cours. Cela participe aussi à attaquer la liberté pédagogique des enseignant·es qui n'ont pas toutes et tous adopté le format numérique. La réduction des dotations régionales pour l'achat de manuels structurés est une remise en cause forte des droits des professeur·es à user pleinement de leur liberté pédagogique. Alors que la présidente de Région souhaitait combattre « les éditeurs en situation de monopole », c'est aussi paradoxalement offrir une rente unique à un acteur économique qui n'est pas un spécialiste des contenus pédagogiques. Ce choix interroge fortement. En s'arrogeant et en régionalisant la politique éducative, Valérie Péresse attaque le caractère national de l'éducation de nos enfants.

Deuxièmement, cette plateforme a de nombreuses insuffisances pour l'accompagnement pédagogique des élèves à besoins particuliers (PAEH, Ulis, dyspraxiques, dyslexiques, etc.). En effet,

aucune adaptation pédagogique n'est possible pour eux·lles et le format "granulat" n'est pas adapté pour ces publics qui ont parfois des difficultés organisationnelles. Les enseignant·es se retrouvent obligé·es d'imprimer leurs cours pour leur permettre de suivre sereinement les enseignements. Il y a aussi un manque de contenus pour les filières technologiques, agricoles et professionnelles.

Troisièmement, nous réclamons depuis des années un état des lieux sur l'impact des dispositifs régionaux numériques sur les élèves. À l'heure où la Suède revient sur sa politique éducative 100% numérique, ou - plus proche encore de nous - la région Occitanie reviendrait aux manuels papiers, il nous semble important de mener ce travail de bilan et d'en tirer toutes les conclusions avant de déployer et d'imposer une telle plateforme. Des études scientifiques sur l'impact dans l'apprentissage et les troubles comportementaux éventuels chez les lycéen·nes nous semblent indispensables.

Enfin, alors que nous sommes un pays qui encadre les droits d'auteurs, il est capital que nous ayons tous les éléments sur la rémunération des créateur·ices des contenus. Il n'est pas normal que la représentation régionale ne soit pas informée du partenariat développé avec l'Éducation Nationale et les différentes académies d'Ile-de-France.

C'est pourquoi nous demandons :

- **le retour à un choix libre des manuels par les enseignant·es sans exclusion de format particulier et l'octroi de moyens afférents sans fléchage spécifique.**
- **un moratoire sur le développement de cette nouvelle plateforme numérique dans l'attente d'études scientifiques sur l'impact dans l'apprentissage et les troubles comportementaux éventuels chez les lycéen·nes.**
- **une consultation approfondie des enseignant·es, des organisations syndicales et des associations de parents d'élèves.**
- **une information complète des conseiller·es régionaux·les sur le partenariat développé avec l'Éducation Nationale.**

Les rapports de force incessants et irréfléchis de la Droite régionale pour faire de nos lycées des établissements 4.0 nuisent gravement à la scolarité des lycéen·nes, à la liberté pédagogique des enseignant·es et aux droits d'auteur·es.

Kader Chibane

Président du groupe
Pôle Écologiste



Vianney Orjebin

Président du groupe
*La France Insoumise et
Apparentés*



Conseil régional
Pôle Écologiste
Socialiste, Écologiste et Radical
La France Insoumise et Apparentés
La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-030 : FINANCEMENT RÉGIONAL DU FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 - DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES PUBLICS POUR 2026 DOTATION DE FONCTIONNEMENT SPÉCIFIQUE CONTRÔLES TECHNIQUES OBLIGATOIRES ET CONTRATS D'ENTRETIEN OBLIGATOIRES (CTO-CEO) POUR 2026

Texte de l'amendement :

Un article additionnel est ajouté à la délibération et rédigé comme suit :

“L'exécutif régional fournira le montant de la Dotation globale de fonctionnement des Lycées 2026, calculée sur l'ancien barème, aux élu·es régionaux·les, ainsi que les données intermédiaires de la DGFL 2026 sur le nouveau barème.”

Exposé des motifs :**METTRE FIN À L'OPACITÉ DE LA DGFL 2026**

Depuis quatre ans, le règlement d'intervention pour le calcul de la Dotation globale de fonctionnement des lycées (DGFL) a évolué. Le nouveau barème ne permet pas aux élu·es régionaux·ales de connaître les montants exacts pour chaque dépense engagée, puisque les données intermédiaires ne sont pas présentes dans le rapport. De plus, le référentiel ayant intégralement changé, il nous est impossible de vérifier l'exactitude des données avancées par l'exécutif régional, et donc de l'évolution de la DGFL pour l'ensemble des lycées.

Si l'exécutif régional a ajouté, à la DGFL 2026, les dotations de fonctionnement consolidées 2016 et 2026 par lycées, il n'en est pas moins qu'il ne répond pas à notre demande initiale.

En effet, nous demandons la transmission de l'ensemble des données intermédiaires ayant permis de calculer la DGFL 2026 ; ainsi que le calcul de la DGFL 2026 sous l'ancien barème, afin d'évaluer les variations des dotations par lycée.

La Région, dont les lycées constituent l'une des principales compétences, a le devoir d'être exemplaire et transparente et l'exécutif doit permettre à l'ensemble des élu·es de disposer de tous les documents et éléments sur lesquels il s'appuie pour procéder à sa prise de décision et à l'élaboration de ses rapports et délibérations.

Kader ChibanePrésident du groupe
Pôle Écologiste**Jonathan Kienzlen**Président du groupe
Socialiste, Écologiste
et Radical**Vianney Orjebin**Président du groupe
La France Insoumise
et Apparentés**Céline Malaisé**Présidente du groupe
La Gauche Communiste
Écologiste et Citoyenne



Conseil régional

La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DU 24 SEPTEMBRE 2025

Rapport n° CR 2025-033 :

**CRÉATION D'UN TIERS-LIEU DÉDIÉ À L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE (IA) ET À L'INNOVATION
AU SEIN DU CAMPUS DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DE LA CMR PAUL VALÉRY**

Texte de la motion de rejet :

Le présent rapport est retiré de l'ordre du jour.

Exposé des motifs de la motion de rejet :

UNE SOUVERAINETÉ ARTIFICIELLE ?

L'objet de cette motion de rejet est principalement de s'opposer à l'idée d'une délégation de service public (DSP) pour le projet proposé et qui correspondrait davantage à une privatisation du lieu, et donc de ses enjeux, plutôt qu'à l'assurance d'une mission de service public. Une fois de plus, Valérie Pécresse assume la continuité de la politique macroniste, ici celle de dérégulation pour l'industrie numérique.

Le groupe LFI-A revendique la constance de son positionnement quant au développement de l'intelligence artificielle en Île-de-France. Lors de la délibération sur la "stratégie pour le numérique et l'intelligence artificielle responsable" que l'exécutif proposait au mois de mai dernier, nous avons affirmé notre confiance en la possibilité de faire de l'IA une technologie alliée face aux enjeux économiques et sociaux actuels, mais en appuyant fortement l'idée que celle-ci devait être partie prenante d'une planification globale au service de l'humain et de l'intérêt général.

Si celle-ci ne devait qu'être un outil aux mains des puissances privées, celle-ci ne ferait que participer à la catastrophe écologique avec des data centers on ne peut plus énergivores, au recul des droits humains avec le développement d'algorithmes de surveillance, racistes ou sexistes, chargés de la gestion des flux migratoires, etc, ou au soutien appuyé à l'amplification des conflits militaires comme le démontre l'essor des sociétés d'intelligence artificielle, telles que Palantir, se spécialisant actuellement dans le domaine militaire depuis la Silicon Valley en étroite collaboration avec l'administration Trump.

Aussi, si celle-ci ne devait être soutenue que par des investissements étrangers, ses données ou ses usages échapperaient absolument au contrôle et à la surveillance de la puissance publique française. C'est pourquoi nous nous étions opposés, en juin dernier, au projet de

campus de l'IA à Foujou, en Île-de-France, co-piloté par le fonds souverain émirati MGX et le géant états-unien Nvidia.

Souverainetés populaire et nationale, comme autant de souverainetés qu'il est primordial de garantir autour des enjeux du numérique et que la France insoumise défendra au Conseil régional, comme à l'Assemblée nationale.

C'est pourquoi nous nous opposons ici à la mise en DSP du projet du campus de l'IA dans l'établissement Paul Valéry car un tel projet devrait être mené en régie publique. Le rapport ici présenté par la majorité régionale reconnaît la mission de service public de ce tiers-lieu : qu'elle ne se contente alors pas de mots mais qu'elle le traduise en actes. Nous émettions des réserves, en mai dernier, quant au flou de la stratégie pour le numérique qu'elle proposait et nous pouvions y applaudir, d'une certaine manière, une reconnaissance de la nécessité d'une planification par la puissance publique. Pourtant, depuis, nous avons la confirmation que les belles intentions se traduisent, séance après séance, en offrandes au domaine privé avec des contreparties exigées extrêmement floues, voire quasi-inexistantes.

Une planification publique : voilà un carnet de route tourné vers l'intérêt général, les communs numériques et les besoins sociaux sans dépendance aux circuits financiers existants, car seul un pilotage collectif public permet de concilier des objectifs d'utilité sociale et écologique. Celui-ci saura associer chercheur·ses en IA et en sciences humaines et sociales, associations de défense des libertés, ou expert·es afin d'instruire et de conseiller la décision publique.

Notre objectif est simple et nous le rappelons encore : faire du numérique et de l'intelligence artificielle un bien commun et garantir la souveraineté publique et française dessus.

Le Président du groupe :
Vianney ORJEBIN

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sharp strokes that form a stylized, abstract shape.