



Séance du 12 décembre 2018

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20181212-2018-557-DE
Date de télétransmission : 13/12/2018
Date de réception préfecture : 13/12/2018

Délibération n° 2018/557

**AVIS D'ILE-DE-FRANCE MOBILITES
SUR L'AVANT-PROJET DE CDG EXPRESS**

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** le code des Transports et notamment son article L 2111-3 dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2016-157 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du Schéma directeur de la région Ile-de-France ;
- VU** la délibération du conseil n°2013/172 du 10 juillet 2013 approuvant le dossier de Schéma directeur du RER B Sud ;
- VU** la délibération du conseil n°2015/259 du 5 mars 2014 approuvant le dossier d'Avant-Projet modificatif relatif au prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU** l'avis délibéré de l'autorité environnementale en date du 6 avril 2016 sur la liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express ;
- VU** l'avis délibéré de l'autorité environnementale en date du 25 juillet 2018 sur la liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express ;
- VU** le dossier d'enquête publique modificatif du projet CDG Express communiqué au STIF le 11 mars 2016 ;
- VU** le dossier d'approbation ministériel du projet CDG Express communiqué à Ile-de-France Mobilités le 9 janvier 2018 ;
- VU** le rapport n°2018/557 ;
- VU** l'avis de la Commission des investissements du 6 décembre 2018 ;

CONSIDERANT les bénéfices apportés par le projet CDG Express en matière de desserte de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle 2 et de rayonnement international de la métropole ;

CONSIDERANT les bénéfices en matière de décharge du réseau routier et de diminution de la pollution ;

CONSIDERANT les gains de ponctualités substantiels acquis sur le RER B depuis la mise en service de l'opération RER B Nord+, les sauts de qualité de service attendus des investissements du Schéma Directeur RER B Sud et du Schéma Directeur Matériel Roulant de juillet 2016 ;

CONSIDERANT la nécessité de poursuivre l'amélioration de la qualité de service sur les lignes du réseau de transport collectif placé sous la responsabilité du Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;

CONSIDERANT la nécessité de permettre l'atteinte des objectifs de performances et de qualité de service des projets de développement du réseau Paris-Est (EOLE, interconnexion du GPE...) ;

CONSIDERANT les enjeux de coordination de l'ensemble des travaux sur le RFN et de préservation de conditions de transports acceptables pendant la période 2020-2024 ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : compte-tenu de l'urgence à améliorer les lignes RER et transilien et la liste des travaux à réaliser sans attendre pour améliorer le service sur ces lignes, demande à l'Etat de suspendre les travaux CDG Express tant que toutes les garanties demandées aux articles suivants n'auront pas été données ;

ARTICLE 2 : demande à l'Etat de préciser si le calendrier de mise en service du CDG Express avant les Jeux Olympiques 2024 est atteignable sans dégrader la qualité de service sur les lignes RER B, H, K, E et P, notamment aux heures de pointe, et sans entraîner le report dans le temps de travaux indispensables à l'amélioration des conditions de transport sur ces lignes ;

ARTICLE 3 : dans le cas contraire, demande à l'Etat de fixer un nouveau calendrier pour lequel l'Etat peut s'engager sur l'absence d'impact sur la qualité de service des lignes RER et Transilien en interface avec le projet CDG Express ainsi que sur la réalisation rapide de travaux indispensables à l'amélioration des conditions de transport sur ces lignes ; notamment l'Etat, et ses entreprises (SNCF Réseau, Paris Aéroport, SNCF Mobilités), doivent prendre toutes les dispositions et mesures conservatoires permettant de garantir la poursuite de l'amélioration de la qualité de service sur les lignes de RER et de transilien, et permettant en particulier :

a. Pour la période de travaux :

- que les travaux CDG Express soient organisés pour donner la priorité aux travaux nécessaires à la remise en qualité du service des RER B et D, et en particulier l'adaptation des infrastructures nécessaires à la mise en service des MING dès 2025, les opérations du Schéma directeur RER B Sud dont le terminus provisoire du Bourget – incontournable avec le projet CDG Express, la régénération du réseau, les interconnexions au réseau Grand Paris Express ;
- des capacités de réalisation de travaux suffisantes, y compris d'entretien, après la mise en service de CDG Express à la hauteur des enjeux ferroviaires et franciliens ;
- de limiter au maximum les impacts des travaux CDG Express sur le service aux voyageurs du réseau Transilien et de prévoir des moyens de substitution adaptés ;
- d'assurer une qualité de service suffisante des RER B, D et du Transilien ligne H pendant les travaux CDG Express, en garantissant la poursuite de l'amélioration de la ponctualité sur la ligne constatée depuis la mise en service de la nouvelle offre

RER B Nord+ fin 2013 afin d'atteindre un taux de ponctualité minimum de 90 % pour les RER B circulant pendant cette période.

b. Pour les situations perturbées :

- de préserver la capacité de garer des trains du RER B à quai en gare de CDG 1 ;
- de mettre en place l'ensemble des dispositions permettant de gérer en qualité la question des suppressions inopinées de desserte de CDG 2 liées à l'absence de train de réserve en bout de ligne ;
- d'évaluer les conséquences, y compris financières pour Ile-de-France Mobilités, de la suppression des capacités à réaliser des coupe-accroches de matériel à CDG 2 ;
- de mettre en œuvre d'ici sa mise en service l'ensemble des aménagements prévus par CDG Express pour accompagner son insertion sur le réseau exploité ;

c. Pour les situations fortement perturbées :

- de prévoir l'ensemble des dispositions qui permettront de bénéficier d'infrastructures et de matériels roulants fiables CDG Express, à même de réduire le nombre d'aléas sur l'axe Paris-Aulnay-Roissy-Mitry (PARM) ;
- de prévoir des mesures de régulation et d'exploitation permettant d'agir par anticipation, de manière réactive et efficace en cas de situations perturbées sur l'axe PARM, afin d'atténuer les impacts sur le service voyageurs ; en privilégiant un rapprochement des acteurs opérationnels (CCU/CCR) et l'emploi de scénarios d'exploitation prédéfinis ;
- de mettre tous les moyens en œuvre (ressources et financements) pour assurer la mise en service du projet complet de terminus provisoire du Bourget – y compris ses garages –, composante indispensable au maintien d'un niveau de service minimum sur le RER B et la neutralisation des effets de CDG Express lors des situations fortement perturbées ;
- de reprendre les grilles d'exploitation sur l'axe PARM afin de préserver des marges d'exploitation suffisantes pour savoir gérer les petits retards en lignes des trains de CDG Express ou de la ligne K, et préserver ces trains les uns vis-à-vis des autres (éviter les effets « boule de neige ») ;
- de préserver la capacité à envoyer un minimum de 10 trains RER B par heure en gare de Paris Nord Surface en cas de situation perturbée, et de demander à SNCF Mobilités la communication des compléments d'études prévus pour fin 2018 afin d'en démontrer la faisabilité ;
- de prévoir toutes les dispositions permettant de préserver la capacité en gare de Paris-Est pour:
 - ✓ y envoyer un minimum de 10 trains RER E par heure – y compris en heure de pointe - en cas de situation perturbée,
 - ✓ y intégrer les évolutions des attaches horaires liées aux développements d'offre prévus à terme sur les lignes E et P (électrification de la branche Provins de la ligne P, développement d'offres dans le cadre du projet P+, prolongement des missions du RER E à Roissy-en-Brie...);
- d'exiger du futur exploitant de CDG Express l'absence d'impacts du projet sur les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens ;

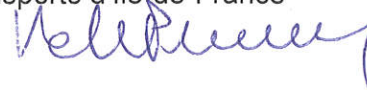
- de prévoir, qu'en cas de non atteinte de l'objectif de non dégradation du service lors des situations perturbées, qu'une réduction du nombre de trains CDG Express en circulation soit appliquée jusqu'au maintien d'un seul train CDG Express par heure de pointe et par sens.

ARTICLE 4 : de demander aux opérateurs RATP et SNCF de confirmer l'absence globale d'impact des circulations du projet CDG Express sur le fonctionnement des lignes existantes qu'ils exploitent, considérant les conditions listées à l'article 1 ;

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

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

La présidente du Conseil
du Syndicat des Transports d'Île-de-France



Valérie PÉCRESE