



PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Paris, le **04 FEV. 2019**

Le Préfet de la région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

A

Madame la ministre des transports

Vous m'avez confié, par lettre du 19 décembre 2018, une mission de concertation avec les élus des territoires concernés par le projet de liaison directe entre l'aéroport Charles de Gaulle et le centre-ville de Paris (CDG Express). Cette mission a pour objet de préciser les conditions de la réalisation du CDG Express, d'examiner, en association étroite avec IDFM, les propositions des élus sur sa future mise en œuvre, de formuler des recommandations adaptées pour garantir sa neutralité sur l'exploitation du réseau existant et sur le maintien du niveau de service des transports du quotidien en phase travaux, notamment des RER B et RER D.

Les délibérations récentes et expressions publiques des principales collectivités concernées par le projet, comme les prises de position des représentants des usagers, ont en effet mis en lumière le besoin d'une concertation plus approfondie sur le projet. Les inquiétudes se concentrent avant tout sur la réalisation de la phase travaux, dans un contexte où les usagers sont confrontés à une qualité de service fortement dégradée. Un travail important de clarification, de précision et de transparence a été effectué avec SNCF réseau pour exposer l'impact mesurable du projet en phase d'exploitation comme en phase travaux. Ce temps d'écoute et de dialogue a été particulièrement apprécié de l'ensemble des participants aux différentes réunions.

Ces réunions ont été préparées en étroite collaboration avec Île-de-France Mobilités ainsi qu'avec SNCF Réseau, Aéroports de Paris, la Délégation interministérielle aux Jeux Olympiques et Paralympiques et les entreprises ferroviaires exploitant actuellement le RER B, Transilien et la RATP. Un cycle de sept réunions a été organisé :

- le 11 janvier avec la présidente du conseil régional, les exécutifs de la région d'Île-de-France et d'IDFM et les principaux représentants des milieux économiques ;
- le 17 janvier avec les parlementaires du territoire de la ville de Paris ;
- le 18 janvier avec les représentants des Conseils départementaux non concernés directement par le tracé du projet (78, 91, 92, 94 et 95) ;
- le 24 janvier avec les associations d'usagers ;
- le 25 janvier avec les élus des départements de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis directement concernés par le tracé du projet CDG Express (parlementaires, conseils départementaux, établissements publics territoriaux, maires et élus municipaux) ;
- le 25 janvier également avec les représentants de la Métropole du Grand Paris, de l'Association des maires d'Île-de-France et l'Association des élus du RER B Sud ;
- le 30 janvier avec la Ville de Paris (adjoint à la maire de Paris, maire du 18ème arrondissement et représentant des arrondissements concernés).

La concertation conduite a confirmé l'inquiétude des élus et le malaise croissant des usagers des transports vis-à-vis du risque d'une dégradation subie et progressive de leurs conditions de déplacement, liée aux travaux de réalisation du CDG express et plus globalement sur l'axe ferroviaire Paris Nord. Cette inquiétude et ce malaise sont renforcés par le report du calendrier de mise en service de la ligne L17 Nord du Grand Paris Express. **Elle confirme la nécessité absolue d'une réaffirmation de la priorité donnée par le gouvernement à l'amélioration des transports du quotidien** et à sa traduction en termes d'engagements financiers de l'Etat aux côtés de la Région d'Île-de-France, à l'actuel CPER comme au suivant.

L'ensemble des participants (élus et associations) s'est montré réellement réceptif aux éléments précis d'explication sur le modèle économique du projet (notamment l'absence de subventions publiques) ainsi que sur **la démonstration de sa neutralité globale sur le fonctionnement du RERB après sa mise en service**, grâce notamment à la réalisation d'installations de retournement prévues sur le RERB. S'il est établi que l'exploitation du CDG Express a un impact négatif en situation très perturbée après la mise en service, des mesures d'adaptation de l'exploitation du CDG Express pourraient être définies et mises en place, dans le respect des prérogatives de SNCF Réseau qui a la responsabilité d'allouer les capacités sur les voies ferroviaires.

La préoccupation principale de l'ensemble des parties prenantes porte sur la dégradation des transports du quotidien (principalement le RERB) en phase travaux du projet d'ici 2024. Cette problématique est, par construction, liée à l'étude de l'impact des travaux des 15 grands projets sur l'axe ferroviaire Paris Nord à cette échéance. La somme des travaux attendus d'ici 2024 sur l'axe ferroviaire Paris Nord aura nécessairement un impact sur la qualité de service des transports du quotidien avec ou sans le projet CDG Express, en raison de nombreux projets d'amélioration du transport du quotidien rendus nécessaires par le sous-investissement en termes de régénération depuis de nombreuses années.

Une première conclusion du travail de coordination en cours mené, à la demande du Premier ministre, sur cet axe démontre un impact acceptable, pour les années 2019 et 2020, sur la qualité de service du RERB. Cet impact est comparable à celui de 2018. Cependant, la totalité des travaux à conduire, à partir de 2021 et jusqu'en 2024, va nécessiter des coupures de circulation importantes sur cet axe ferroviaire.

Des solutions inédites et ambitieuses, permettront de limiter l'impact des travaux pour les voyageurs du quotidien : fermetures longues l'été associées à un plan de transports de substitution anticipé, compris des usagers et robuste ; augmentation du temps de travail de nuit pour SNCF réseau ; réduction de l'impact des limitations temporaires de vitesse, etc. Ces solutions, en cours d'étude, ne seront connues et leur efficacité démontrée qu'à l'issue de la mission de coordination fin mars 2019. **Il est souhaitable d'annoncer dès à présent la volonté de mettre en place ce plan d'actions ambitieux sur la phase travaux. Cette communication devrait rappeler que les arbitrages privilégieront impérativement le transport du quotidien y compris, s'il le fallait, en proposant un décalage de la mise en service du projet et une éventuelle réduction de ses fonctionnalités.**

De mon point de vue, **rien ne s'oppose aujourd'hui à la signature du contrat de concession** permettant le démarrage effectif des travaux sécurisant la réalisation du CDG Express et préservant la possibilité de respecter l'objectif d'une mise en service pour les JO et JOP. **La décision de signature du contrat d'exploitation, compte-tenu des incertitudes pesant sur l'impact des travaux entre 2021 et 2024, pourrait intervenir à l'issue de la mission de coordination sur l'axe ferroviaire Paris Nord fin mars.**

Vous trouverez ci-après la liste des recommandations techniques et le rapport détaillé en cinq points :

- 1) constat général des attentes et acquis de la séquence de concertation,
- 2) impact de la phase travaux du projet,
- 3) positions exprimées lors des réunions,
- 4) propositions de suites à donner,
- 5) calendrier de réalisation du projet.

Synthèse des propositions

Phase travaux du projet CDG Express

- Proposition 1 : proposer la mise en place d'ateliers dans les communes impactées par le tracé pour la définition de mesures compensatoires phoniques complémentaires
- Proposition 2 : lancer une réflexion sur la création d'un fonds d'indemnisation des voyageurs en cas d'incident
- Proposition 3 : privilégier des coupures de circulation plus adaptées aux travaux longs à mener et moins impactantes pour les transports du quotidien
- Proposition 4 : prévoir des plans de transport de substitution adaptés notamment pour les coupures longues
- Proposition 5 : mettre en place un observatoire de la qualité de service de la ligne
- Proposition 6 : mettre en place un comité de suivi des travaux
- Proposition 7 : Nommer un « ambassadeur CDG Express »

Phase exploitation du projet CDG Express

- Proposition 8 : confirmer la réalisation préalablement à sa mise en service, des investissements prévus dans le cadre du CDG Express sur les voies du faisceau nord, en gare et avant-gare de Paris Est et sur le secteur de Pantin
- Proposition 9 : apporter les garanties financières de l'Etat pour le financement du projet de terminus partiel du Bourget
- Proposition 10 : affirmer l'absence de priorité des circulations du CDG Express vis-à-vis des circulations des transports du quotidien
- Proposition 11 : intégrer l'ensemble des exploitants, y compris de CDG Express, dans le cadre d'un centre de commandement unique des RER B et D à préfigurer
- Proposition 12 : mettre en place un comité d'exploitation réunissant les exploitants, SNCF Réseau, IdFM et l'État pour préparer la phase de mise en service

Maintenir un investissement de haut niveau pour les transports du quotidien

- Proposition 13 : maintenir un haut niveau d'investissement pour l'État sur le CPER entre 2019 et 2025 avec une priorité donnée aux RER/Transiliens

Propositions spécifiques à la ville de Paris

- Proposition 14 : poursuivre et renforcer les réflexions menées sur des mobilités innovantes
- Proposition 15 : mettre en place un groupe de travail prospectif sur l'aménagement du quartier de Porte de la Chapelle en vue des Jeux Olympiques

1. Le constat d'une concertation nécessaire pour la bonne compréhension du projet et appréciée par les élus et associations

Les élus ou leurs représentants se sont montrés particulièrement réceptifs aux éléments précis d'explication exposés sur les enjeux d'attractivité du projet, son modèle économique et l'impact du projet tant en phases travaux que d'exploitation. Ils estimaient en effet avoir été jusqu'à présent, relativement peu informés sur le projet, en particulier sur trois points :

- l'utilité et la nécessité du projet en ce qu'il renforce l'attractivité touristique et économique du territoire francilien, participant au rayonnement international de la région et permettant de réduire la part modale du trafic routier.
- l'explication du modèle économique du projet CDG Express, qui ne nécessite aucune subvention publique, qui n'a pas d'impact notamment sur la capacité de l'État à financer ou SNCF Réseau à investir dans les trains du quotidien (CPER, régénération) ;
- la démonstration de l'atteinte de la neutralité du projet sur la qualité de service des transports du quotidien (et notamment le RER B) en phase exploitation, priorité de l'ensemble des élus rencontrés. L'explication pédagogique et technique du travail mené depuis quatre ans par la DGITM, SNCF Réseau et IDFM pour compléter et améliorer le projet CDG Express afin de garantir, à sa mise en service, la neutralité globale du CDG Express sur les transports du quotidien, est particulièrement pertinente ;
→ IDFM, conscient du travail collectif réalisé et en cours, a, au fil des trois réunions,, progressivement affirmé sa position pour reconnaître que le projet serait effectivement neutre du point de vue des circulations du quotidien à sa mise en service sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des conditions mentionnées dans sa délibération du 12 décembre 2018.

Les associations se sont en revanche montrées moins réceptives à ces éléments.

2. L'impact de la phase travaux du projet : une problématique complexe et en cours de travail qui doit être articulée avec la démarche de concertation sur l'axe Nord

La problématique de l'impact de la phase travaux du projet CDG Express est plus difficile à appréhender pour les élus, et encore davantage pour les associations, pour les raisons suivantes :

- la somme des travaux attendus d'ici 2024 sur l'axe ferroviaire Paris Nord (réalisation des interconnexions du Grand Paris Express au Bourget ou à Sevrans, travaux de modification des infrastructures pour les adapter au nouveau matériel roulant, travaux d'accessibilité des gares, travaux du schéma directeur du RER...) aura nécessairement un impact sur la qualité de service des transports du quotidien avec ou sans le projet CDG Express (en raison de nombreux projets d'amélioration du transport du quotidien rendus nécessaires par le sous-investissement en termes de régénération depuis de nombreuses années) ; cette nécessité de travaux et leur impact sont méconnus et semblent difficiles à accepter socialement en l'état actuel de l'expression citoyenne. Au surplus, une grande partie des travaux réalisés d'ici 2024 sur l'axe auront un impact sur les conditions de circulation du RER B sans porter d'améliorations visibles du RER B à court terme. C'est pour instruire ce sujet majeur à l'échelle de l'axe ferroviaire Nord que le Premier ministre m'a missionné d'Île-de-France pour éclairer les conditions qui permette la réalisation des travaux sur l'axe dans le respect des conditions de déplacement des franciliens.

- le programme d'étude et de travaux (et les coupures de circulation inhérentes) sur l'axe ferroviaire Paris Nord a été construit sur l'hypothèse de réalisation du CDG Express et, en conséquence, supprimer CDG Express ne résout rien à court terme : il ne dégage pas de capacité de SNCF Réseau pour réaliser l'ensemble des opérations prévus en 2019 et 2020. Ce constat est difficilement acceptable pour les personnes rencontrées ;
- les conclusions de la mission de coordination sur l'axe ferroviaire Paris Nord que m'a confiée le Premier ministre ne seront rendues que fin mars ; ce n'est qu'à cette échéance qu'il sera possible de confirmer l'impact des travaux sur les trains du quotidien et de présenter un scénario qui optimise la robustesse des lignes Transilien et TER du secteur et permet d'assurer les déplacements des franciliens notamment aux heures de pointe. Ce travail cadrera également les attentes vis-à-vis de l'organisation des offres de substitution en cas de coupure des circulations. Le fait de renvoyer aux conclusions de la mission de coordination Paris Nord a rendu l'exercice de concertation plus délicat ;
- la programmation des travaux pour les années 2019 et 2020 (majoritairement, des travaux pour gagner en robustesse sur le RERB¹), qui concourt à la neutralité en phase exploitation de l'impact du projet CDG express, est d'ores et déjà en partie figée, les élus se trouvant dès lors sans marge de négociation pour débattre de l'opportunité du projet CDG Express ou même du décalage de son calendrier ;
- les élus, IdFM et les usagers ont montré leur vive sensibilité, non pas sur les coupures de lignes en week-end ou en été (lorsqu'ils sont programmés dans des proportions raisonnables), mais sur les travaux de nuit ainsi que sur les limitations temporaires de vitesse (LTV) qui peuvent être très pénalisantes sur les services à l'heure de pointe. Or, le travail technique opéré entre SNCF Réseau, IDFM et les entreprises ferroviaires pour qualifier les différentes coupures et leurs impacts est en cours : s'il est défini pour les jours et nuits de coupures pour 2019 et 2020, il n'offre une visibilité qu'à 6 mois pour les LTV et leurs conséquences sur la qualité du service du RERB. Il subsiste donc des marges d'optimisations importantes et utiles qu'il conviendra d'apporter en conclusion de la mission Paris Nord pour la programmation des travaux par SNCF Réseau ;
- le travail sur l'efficacité des plans de transport de substitution est en cours, mais doit être poursuivi en s'appuyant sur des retours d'expériences d'opérations passées. Le peu d'éléments concrets à apporter à ce stade a été source d'inquiétudes pour les élus et les associations d'usagers quant aux conséquences pour le transport du quotidien (offre de service, retard sur ses déplacements...). C'est un point important qu'il conviendra d'approfondir et cadrer précisément pour apporter les garanties attendues par les élus et usagers. C'est une attente légitime dont la réponse doit permettre de mieux mesurer (et relativiser) l'impact de la phase travaux du CDG Express sur les conditions de circulation sur le RERB et la nature des transports de substitution proposés (et l'allongement des temps de parcours pour l'utilisateur).

→ SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires (Transilien et RATP) sont conscients de la fragilité de l'argumentaire déployé sur la phase travaux. SNCF Réseau a opéré depuis le début de la concertation un saut qualitatif dans la connaissance, la précision et l'explication du programme de coupures 2019 et 2020 et de ses conséquences et a pris conscience de la nécessité d'avancer plus rapidement sur la qualification des coupures 2021 à 2024 ainsi que la définition des leviers de

1 Les travaux du programme CDG Express, prévus en 2019 et 2020, sont nécessaires et auraient en tout état de cause dû être réalisés pour le confortement de la circulation des trains du quotidien (régénération de voies au niveau de La Plaine, du Bourget, de Drancy et du Blanc Mesnil, régénération et modification des caténaires au niveau du Bourget, de la Plaine,, de la Plaine, d'Auversvilliers et de Villeparisis).

robustesse susceptibles d'être mises en œuvre. Un important travail d'explication (et de persuasion) d'IDFM a été réactivé et doit être poursuivi de manière continue (voir **4. propositions**) mais ce travail technique n'est pas visible, sans résultat concret, pour les élus comme pour les associations d'usagers.

3. Synthèse des réunions

3.1. Réunion avec la Région Ile-de-France

Valérie PECRESSE, a rappelé qu'elle est, par principe, favorable au projet, mais qu'elle ne souhaite aucune dégradation de la qualité de service des transports du quotidien pendant la phase travaux ce qui reste difficile à imaginer au regard des travaux sur l'axe Nord avec ou sans CDG Express. Elle souhaite également un engagement de l'État sur le fait que la poursuite du CDG Express est compatible avec la livraison du nouveau matériel roulant MING (Matériel interconnecté de nouvelle génération) en 2025 ainsi que la mise en service au plus tôt du nouveau système d'exploitation Ncxco. En d'autres termes, elle est attentive à ce qu'il n'y ait pas d'effet d'éviction, aussi bien sur la capacité à financer les projets en faveur de l'amélioration des transports du quotidien, que dans leur programmation. Pour la suite de la concertation, il s'agit de démontrer que les usagers du quotidien ne sont pas relégués au second plan. Elle a insisté sur la nécessité de répondre précisément aux points de la délibération d'IDFM du 12 décembre 2018 et souhaite un engagement des entreprises ferroviaires sur un taux de régularité de 90% du RER B (non atteints depuis 2015), y compris pendant la phase travaux.

3.2. Réunion avec les parlementaires parisiens

Le dialogue s'est révélé constructif avec les parlementaires parisiens qui se sont montrés sensibles au fait d'être écoutés et de recevoir une information plus complète sur le sujet. Elise FAJGELLES, a rappelé son soutien au projet en insistant sur les bénéfices attendus pour l'aménagement du quartier de la Gare de l'Est. Pierre LAURENT, opposé au projet, a insisté sur la gêne occasionnée pour les usagers des transports du quotidien, laquelle pourrait donner lieu à un fort mécontentement parmi ceux-ci voire à une mobilisation contre le projet. Philippe DOMINATI a en revanche affiché son opposition au projet, dont il juge le modèle économique non viable et regrette en particulier le choix d'un financement par taxe aéroportuaire.

3.3. Réunion avec les conseillers départementaux (78, 91, 92, 94, 95)

Si l'ensemble des conseils départementaux étaient représentés par leurs services, seul un élu était présent (Philippe SUEUR, 1^{er} vice-président au développement économique du conseil départemental du Val d'Oise). La réunion s'est néanmoins révélée constructive et opportune notamment dans les phases d'explication du projet et de démonstration de sa neutralité sur le RER B en phase d'exploitation. Les personnes présentes ont alerté sur le niveau de tension actuel des usagers, ont demandé une priorisation des projets améliorant les transports du quotidien (MING notamment), et attendent que soient précisées les informations sur la phase travaux au-delà de 2020.

3.4. Réunion avec les associations d'usagers

Un grand nombre d'associations étaient présentes, représentant les intérêts d'un large spectre d'usagers. Toutes ont marqué, à des degrés divers, leur opposition au projet. Une majorité était opposée à son principe même, et considérait qu'il faudrait privilégier les investissements pour la rénovation du RER B et pour la création de la future ligne 17 du Grand Paris Express. Les arguments récurrents ont porté sur les sujets suivants : modèle économique du projet non viable et reposant sur des subventions publiques, projet élitiste destiné à une clientèle étrangère et aisée,

mauvaise qualité du débat démocratique et opacité des décisions, absence de nécessité du projet pour les Jeux olympiques, et impact prévisible inacceptable sur les transports du quotidien, tant en phase travaux qu'en phase exploitation. La réunion a permis d'apporter des informations précises, de renforcer la transparence sur le projet et ses enjeux, ce qui a été apprécié par les associations. Elles sont cependant restées défiantes vis-à-vis de la construction des informations transmises. Certaines associations se sont déclarées prêtes à des actions de protestation contre le projet.

3.5. Réunion avec les élus des départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne

La réunion a été marquée par une forte affluence, avec des parlementaires et élus locaux issus de l'ensemble des territoires concernés. Si les élus sont majoritairement opposés au projet, l'opposition la plus vive est venue des élus des territoires les plus directement affectés par les travaux (notamment la maire de Mitry-Mory). Les communes de Mitry-Mory, Saint-Denis et Drancy ont mis en avant le besoin d'approfondissement des mesures compensatoires, notamment s'agissant des questions de bruit. Leur principale préoccupation est l'amélioration des transports du quotidien sur leur territoire, qu'ils veulent voir priorisée par rapport au CDG Express. Ils alertent en outre sur la difficile acceptabilité sociale du projet par les usagers, qui pourrait donner lieu à des mouvements sociaux. Ils se sont néanmoins montrés réceptifs vis-à-vis des informations qui leur étaient présentées.

3.6. Réunion avec les élus de la Métropole du Grand Paris (MGP), de l'Association des maires d'Ile-de-France (AMIF), et de l'Association des élus du RER B Sud

Le président de la MGP a rappelé son soutien au projet au nom d'une vision métropolitaine et pour le respect de l'engagement international de la France dans le cadre des Jeux olympiques. Les autres membres du Bureau de la MGP présents, ainsi que la vice-présidente de l'AMIF, tout en marquant leur inquiétude, étaient avant tout demandeurs de précisions sur le projet et ses modalités de réalisation. Le président de l'association des élus du RER B Sud a cependant marqué son opposition au projet dans la mesure où il entraînera une dégradation de la qualité de service sur le RER B, qu'il juge déjà inacceptable. Une demande de partage dans la durée des programmations de travaux a été formulée.

3.7. Réunion avec la Ville de Paris

La maire de Paris était représentée par Jean-Louis MISSIKA, adjoint chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité. Eric LEJOINDRE, maire du XVIIIème et un représentant du maire du Xème arrondissement étaient présents. Jean-Louis MISSIKA a marqué son scepticisme sur le projet et la viabilité de son modèle économique ; il a proposé d'étudier avec l'État la pertinence de solutions alternatives plus innovantes (voitures autonomes et taxis volants, notamment). Il a également, appuyé par Eric LEJOINDRE, fait savoir son inquiétude vis-à-vis de l'impact des travaux sur l'aménagement du quartier de la Porte de la Chapelle et a insisté pour que soient mises en place des solutions de substitutions routières robustes et innovantes. La réponse aux points d'attentes précis de la Ville de Paris sur la coordination des travaux de l'Arena 2 et du CDG Express sera donnée lors d'une réunion spécifique début mars, présidée par Vincent POURQUERY de BOISSERIN, coordonnateur interministériel chargé du projet CDG Express.

3.8. Contribution des milieux économiques

Parallèlement à ce cycle de réunion, les milieux économiques ont adressé un certain nombre de contributions témoignant de leur soutien à ce projet qui bénéficiera à l'attractivité de la région capitale.

D'une manière générale, les réunions font ressortir une forte attente d'affirmation de la priorité portée par le gouvernement en faveur de l'amélioration des transports du quotidien qui peut se traduire par la nécessité d'un haut niveau d'investissement pour l'État, sur le CPER actuel et le suivant, et son engagement à investir sur Nexteo B/D (540 M€), seul projet qui apportera un gain visible de qualité de service sur les RER B et D avec le nouveau matériel roulant.

4. Propositions issues des échanges

4.1. Sur la phase travaux du projet CDG Express :

4.1.1. A l'issue de la concertation CDG Express (décisions février 2019)

- ➔ **Proposition 1** : proposer la mise en place d'ateliers dans les communes impactées par le tracé (demande exprimée par Mitry-Mory, Saint-Denis et Drancy) pour la définition de mesures compensatoires phoniques complémentaires (comme précédemment sur Eole) : enveloppe prévisionnelle de 15 M€ disponible sur le projet CDG Express, pour une dépense prévue à ce stade à hauteur de 7 M€ ;
- ➔ **Proposition 2** : lancer une réflexion sur la création d'un fonds d'indemnisation visant le dédommagement en cas d'incidents de chantier perturbant le trafic sur le RER B notamment ; cette demande est fortement portée par la présidente de Région et a déjà fait l'objet de premiers échanges techniques entre la DGITM et IDFM dans un cadre général. Si une telle mesure devait être envisagée, cela devrait être à l'échelle régionale pour les grands chantiers ou à titre exceptionnel pour les travaux du CDG Express. Le financement de cette mesure resterait néanmoins à trouver. SNCF Réseau est assez réservé sur la pertinence d'un tel fonds craignant une contagion des demandes d'utilisateurs pour tout incident lié à la libération tardive des voies en cas de travaux.

4.1.2. A l'issue de la démarche de coordination axe ferroviaire Paris Nord (décisions fin mars 2019, effets attendus sur les ITC² dès 2021)

- ➔ **Proposition 3** : privilégier des ITC plus adaptées aux travaux longs à mener et moins impactantes pour les transports du quotidien : fermetures longues (deux à quatre semaines) l'été, allongement du temps de travail pendant les fermetures de nuit, programmation des limitations temporaires de vitesse pour en réduire l'impact sur les usagers.
- ➔ **Proposition 4** : prévoir des plans de transport de substitution adaptés notamment pour les coupures longues. SNCF Réseau, en lien avec SNCF Mobilités, doit produire, pour la fin de la démarche axe nord, une stratégie à ce sujet, en lien avec les gestionnaires de voirie et les autres lignes de transport (RERD et E notamment). Elle fera ensuite l'objet d'un approfondissement au cours de l'année 2019 pour aboutir à des plans ambitieux de substitution .

4.1.3. De manière pérenne sur la totalité de la phase travaux (décision février 2019)

- ➔ **Proposition 5** : mettre en place un observatoire de la qualité de service de la ligne. Pour être plus indépendant cet observatoire pourrait être piloté par l'Autorité de la qualité des services dans les transports (AQST). Ce point reste à analyser pour éviter tout doublon avec les systèmes existants auprès d'IDFM.

2 ITC : Interruption temporaire de circulation

- **Proposition 6 : mettre en place un comité de suivi des travaux** et des coupures de circulation associées sur l'axe pour suivre le taux de régularité vis-à-vis de la demande exprimée par IDFM (à noter que le taux demandé de 90 % n'a pas été atteint depuis 2015³), et permettre un dialogue constant avec les associations d'usagers (à articuler avec les comités de lignes existants animés par IDFM) ;
 - Comité technique de suivi des travaux associant étroitement SNCF Réseau, l'État, IDFM et les entreprises ferroviaires (RATP et Transilien), qui permettrait de mettre en place des retours d'expérience, de contrôler les résultats et de prévoir des mesures correctives continues ;
 - Comité de concertation sur le suivi des travaux, avec les mêmes entités que précédemment mais intégrant également les associations d'usagers.
- **Proposition 7 : Nommer un « ambassadeur CDG Express »**, interlocuteur unique qui assurerait le lien avec les territoires et plus précisément les élus et associations pendant toute la durée des travaux.

4.2. Sur la phase exploitation du projet CDG Express (décisions février 2019)

- **Proposition 8 : confirmer la réalisation, préalablement à la mise en service du CDG Express, de l'ensemble des investissements prévus sur financement CDG Express**, sur les voies du faisceau nord, en gare et avant-gare de Paris Est et sur le secteur de Pantin.
- **Proposition 9 : apporter les garanties financières de l'Etat pour le financement du projet de terminus partiel du Bourget** (voies et garages) prévu au Schéma directeur de la ligne B au titre du CPER sur la période 2020-2023, qui devra être réalisé avant la mise en service du CDG Express.
- **Proposition 10 : affirmer l'absence de priorité des circulations du CDG Express vis-à-vis des circulations des transports du quotidien**, dans le respect des prérogatives de SNCF Réseau qui a la responsabilité d'allouer les capacités sur les voies ferroviaires. S'il est établi que l'exploitation du CDG Express, à sa mise en service, a un impact négatif en situation très perturbée sur la ponctualité du RER B malgré les investissements réalisés pour améliorer sa robustesse, des mesures d'adaptation de l'exploitation du CDG Express pourraient être définies et mises en place.
- **Proposition 11 : intégrer l'ensemble des exploitants, y compris du CDG Express, dans les travaux en cours sur le rapprochement des acteurs opérationnels (CCU/CCR)** ; particulièrement pour permettre de fluidifier l'information avec l'exploitant CDG Express entre le CCU de Denfert et la CCR PARM de St Denis. Dans l'attente de ce rapprochement, le fonctionnement en efficacité de deux centres de commandement et la présence de l'exploitant CDG Express seront étudiés.
- **Proposition 12 : mettre en place un comité d'exploitation, qui préparera la mise en service et l'exploitation, notamment l'information voyageur, la mise en place des scénarios d'exploitation facilitant la réactivité et la prise de décision en cas de situation perturbée, etc.** Ce comité, placé sous l'autorité du préfet de la région Ile-de-France et de la présidente d'Ile-de-France Mobilités, regrouperait les exploitants du RER B, du transilien K, du TER Paris Laon, du CDG Express, et SNCF Réseau, l'État, IDFM, en lien avec la région des Hauts de France.

3 Les derniers chiffres publiés par IdFM sont les suivants: 87,4% (1er trimestre 2018) ; 87% (2017); 88,5% (2016) ; 90,1% (2015) ; 88,1% (2014). L'objectif contractuel avec SNCF est de 94%, avec un seuil de pénalité supplémentaire à 90%.

4.3. Maintenir un investissement de haut niveau en faveur de l'amélioration des transports du quotidien

- **Proposition 13** : maintenir un haut niveau d'investissement pour l'État sur le CPER actuel et à venir avec une priorité donnée aux RER/Transiliens.

4.4. Propositions spécifiques à la ville de Paris

- **Proposition 14** : poursuivre et renforcer les réflexions menées par la Région d'Île-de-France et l'État (en lien avec IDFM) sur des mobilités innovantes (ex. : voie réservée connectée sur l'A1, création des hubs de mobilité en lien avec les Gares du Grand Paris) en y associant la Ville de Paris ;
- **Proposition 15** : mettre en place un groupe de travail prospectif sur l'aménagement du quartier de Porte de la Chapelle en vue des Jeux Olympiques.

5. Réaliser le projet du CDG Express dans un calendrier qui doit être précisé

5.1. L'objectif de mise en service pour les JOP 2024 est tenable sous conditions :

Conformément aux engagements pris lors de la candidature pour l'organisation des JOP 2024, la liaison CDG Express est programmée pour une mise en service avant juin 2024 (décembre 2023 dans les projets de contrats actuels). L'ensemble des démarches études et travaux du projet est aujourd'hui construite par SNCF Réseau pour respecter cet objectif.

Pour atteindre l'objectif JOP 2024, les études conduites par SNCF Réseau mettent en lumière un certain nombre de conditions à respecter dont l'impact précis, sur les conditions de déplacement des franciliens (et l'évaluation de leur dégradation), ne sera éclairé qu'à l'issue de la démarche Axe Nord. A ce stade, l'analyse collective conduite permet de considérer que la réalisation de ces travaux est techniquement faisable sur l'axe Nord. La majorité des travaux prévus en 2019 et 2020 consiste à réaliser les travaux sur le réseau existant pour améliorer les installations de retournement et engager la régénération nécessaire, leur démarrage rapide dès 2019 est donc souhaitable. Cependant, sur l'ensemble de la période 2019-2024, elle impose de maximiser les travaux dans les interceptions prévues, et d'envisager des coupures longues sur deux étés consécutifs. Cette maximisation entraîne structurellement une augmentation forte des risques d'incidents (somme des travaux concomitantes et multiplication des travaux en coactivité sur des périodes de temps de travail restreintes) qu'il n'a pas été possible d'objectiver et qui devront en tout état de cause faire l'objet de démarche de progrès de SNCF Réseau.

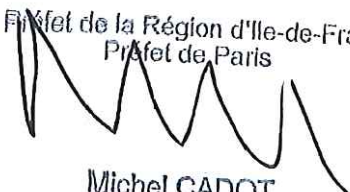
Au-delà de 2019 et 2020, le maintien de conditions de transports du quotidien non dégradé **en phase travaux**, notamment pour les RER B et D, n'est pas à ce stade garanti. L'analyse en cours doit démontrer d'ici fin mars que les travaux de CDG Express ne conduisent pas à reporter des travaux du transport du quotidien sur l'axe et que l'ensemble des travaux a un impact socialement acceptable.

5.2. La signature du contrat de concession est souhaitable dès à présent :

A l'issue de la concertation que j'ai conduite, il paraît souhaitable de signer le contrat de concession afin de permettre le démarrage effectif du projet et l'atteinte possible de l'objectif souhaité par le gouvernement d'une mise en service avant les JO et JOP.

La décision de signature du contrat d'exploitation, compte-tenu des incertitudes pesant sur l'impact des travaux entre 2021 et 2024, pourrait intervenir à l'issue de la mission de coordination sur l'axe ferroviaire Paris Nord fin mars. Dans l'hypothèse où l'absence d'impacts des travaux menées entre 2021 et 2024 sur les transports du quotidien, ne pouvait être démontrée dans les travaux à conduire d'ici mars prochain, il sera nécessaire avec SNCF réseau d'objectiver les gains, en termes de robustesse sur le fonctionnement du RERB, d'un éventuel décalage de quelques mois de la mise en service du CDG Express.

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris



Michel CADOT

