

**Séance du 12 décembre 2018**

**Rapport N° 2018/557**

**CDG EXPRESS**

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

## 1 Préambule

Le projet CDG Express permettra d'apporter des bénéfices en matière de desserte de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle 2 et de rayonnement international de la métropole parisienne. Pour autant, les trains CDG Express circuleront pour partie sur le réseau exploité et seront par nature susceptibles d'avoir un impact sur les services franciliens.

Aussi, par sa délibération du 1<sup>er</sup> juin 2016, Ile-de-France Mobilités a affirmé son soutien au projet CDG Express et demandé à l'Etat de prendre, dans le cadre du projet CDG Express sous sa responsabilité, toutes les dispositions et mesures conservatoires permettant de garantir la poursuite de l'amélioration de la qualité de service sur les lignes B, K, H, E et P du réseau francilien.

Dans son courrier du 9 janvier 2018, l'Etat a adressé à Ile-de-France Mobilités le dossier d'approbation ministériel du projet CDG Express pour analyse et passage en conseil d'administration. Ses éléments ont été consolidés durant l'année 2018 au cours de réunions de travail ayant associé Ile-de-France Mobilités.

Ile-de-France Mobilités a pu, au travers de ses différents échanges avec les parties prenantes du projet CDG Express, faire valoir ses points d'attention et mener une expertise du dossier (confiée à un bureau d'études externe). Ils ont été relayés à l'Etat à différentes reprises. Ainsi par courriers du 11 mai 2017 et 24 mai 2018, Ile-de-France Mobilités a rappelé « *la nécessité que le projet CDG Express ne porte aucun préjudice à l'efficience de la production du RER B, de la ligne K et plus largement des lignes du réseau Transilien tant en situations nominale que perturbées, et qu'il n'obère pas la bonne intégration des projets de développement et de modernisation devant s'intégrer aux réseaux de Paris Nord et de Paris Est (Eole, Schéma Directeur P+E, Bi-Pôle Gare du Nord-Gare de l'Est, ...).* »

Par son courrier du 24 mai 2018, Ile-de-France Mobilités a aussi formulé son souhait d'avoir un engagement ferme de la part de l'État quant à l'absence d'impact de CDG Express sur l'exploitation des lignes du réseau Transilien et du RER B. Cet engagement n'est toujours pas parvenu à Ile-de-France-Mobilités.

Ile-de-France Mobilités a par ailleurs sollicité l'avis des exploitants RATP et SNCF Mobilités (réponses en date du 07 août 2017 et 23 août 2017). Sur cette base, l'implication des opérateurs a permis de consolider le projet. Les deux entreprises ont été à nouveau sollicitées par Ile de France Mobilités pour rendre un avis formel sur l'Avant-projet CDG Express (courriers envoyés le 8 octobre 2018).

Au travers de ses échanges avec Ile-de-France Mobilités, l'Etat a fait valoir la prise en compte des demandes de l'AOM. Toutefois, Ile-de-France Mobilités maintient ses points d'attention afin de garantir les résultats de performance promis par l'Etat et les maîtres d'ouvrages du projet.

D'autre part, les travaux de CDG Express s'organisent dans un système ferroviaire contraint, sous exploitation et en concomitance avec d'autres travaux majeurs à préserver (Schéma Directeur RER B Sud, régénération du réseau, adaptation des infrastructures à l'arrivée des futurs MING, interconnexions au GPE...). Cette séquence doit faire l'objet d'une attention particulière, afin de maintenir un service suffisant pour les voyageurs franciliens pendant ces

travaux et préserver la capacité à réaliser les projets de fiabilisation et de modernisation du réseau déjà décidés.

**La présente délibération vise donc à émettre un nouvel avis sur le projet CDG Express, au regard des éléments d'avant-projet communiqués par l'Etat.**

## **2 Rappel des objectifs et caractéristiques du projet CDG Express**

### **2.1 Un projet concourant au rayonnement de la région capitale...**

L'amélioration de la desserte ferroviaire de l'aéroport Charles-de-Gaulle représente un enjeu majeur pour la compétitivité économique et commerciale de Paris et de sa région. L'aéroport a accueilli en 2013 plus de 40 millions de passagers hors correspondance aérienne, dont les deux tiers résident hors d'Ile-de-France. **L'objectif du projet CDG Express de création d'une liaison dédiée et rapide entre Paris et l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle est d'être attractif notamment auprès des touristes étrangers et des voyageurs d'affaires par le temps de parcours et la lisibilité de son offre et de renforcer ainsi l'attractivité de la métropole de Paris.** En créant les conditions idéales pour l'accès des passagers aériens, le projet CDG Express doit participer à l'image positive de la capitale à l'international.

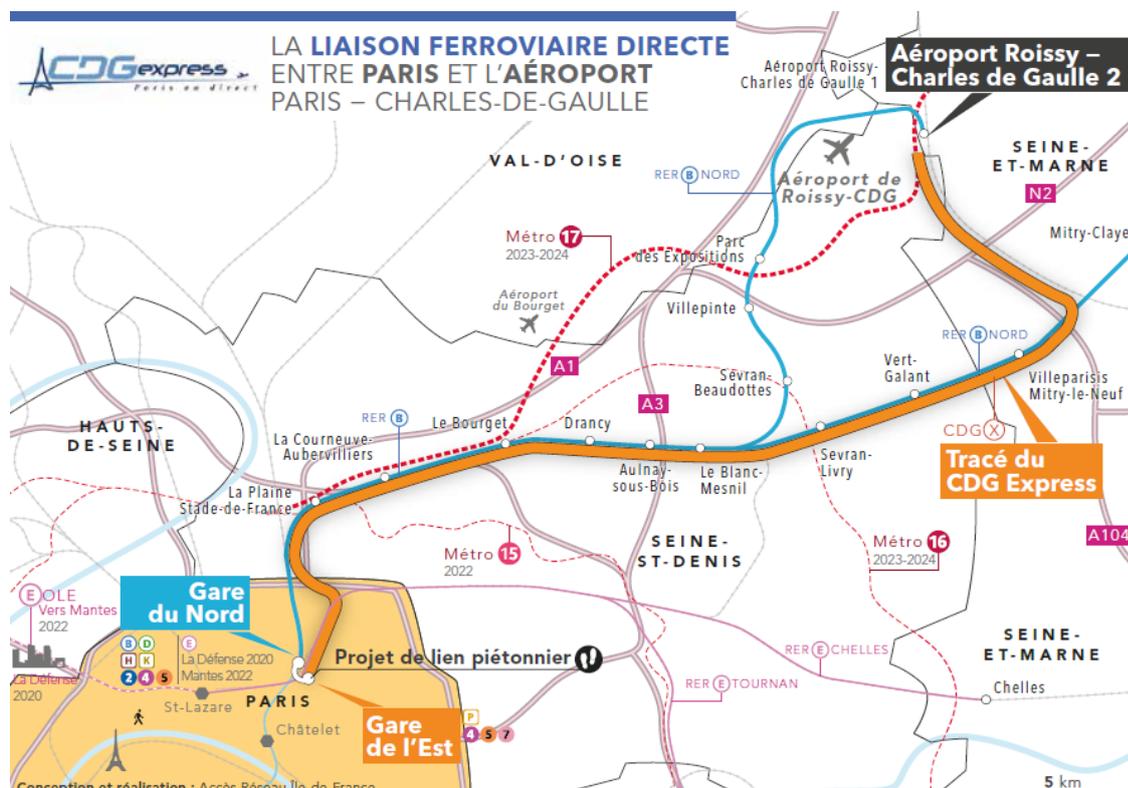
Les études de trafic du projet CDG Express mettent en avant les effets du projet en faveur d'une décharge du réseau routier (la part modale de la route - voitures et taxis - pour accéder à l'aéroport est limitée à 40% en 2025, au lieu de 56% dans la situation actuelle) et en matière de diminution de la pollution.

Le projet CDG Express vise un train toutes les 15 minutes avec un temps de trajet de 20 minutes.

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports confie à l'Etat la maîtrise d'ouvrage du projet « CDG Express ».

L'Ordonnance du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une ligne ferroviaire entre la gare de Paris-Est et l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle prévoit que l'Etat attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris une concession de travaux ayant pour objet la réalisation d'une ligne ferroviaire dédiée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'Aéroport Paris – Charles-de-Gaulle.

## 2.2 Mais un projet devant préserver les performances des lignes existantes avec lesquelles il partage des infrastructures



Les trains du CDG Express utiliseront successivement du nord au sud :

- 3 voies à quai en gare de L'Est, consommant une partie de la capacité résiduelle et de la souplesse de la gare,
- une infrastructure nouvelle dédiée pour se raccorder aux voies du réseau Paris Nord,
- les voies directes (DIR), actuellement empruntées par la ligne K et les TER Paris-Laon et contigües aux voies du RER B (dites voies BIS) entre La Plaine et Villeparisis,
- une infrastructure nouvelle dédiée jusqu'à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle,
- un terminus à l'aéroport utilisant les voies d'arrière-gare actuellement utilisées par les RER B à CDG 2.

**Le projet CDG Express doit ainsi impérativement prendre en compte le réseau exploité existant.**

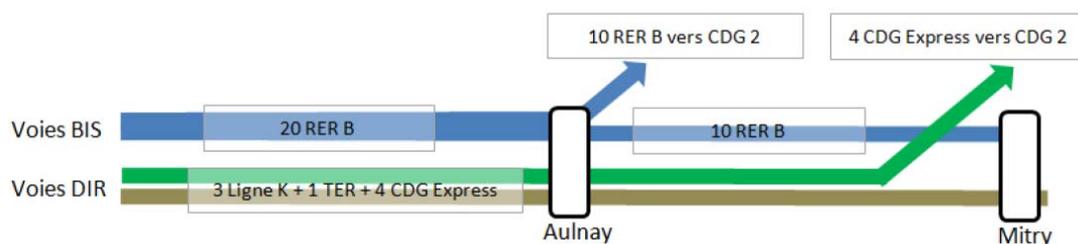
**Il convient ainsi de souligner que le RER B, ligne structurante du réseau avec 870 000 voyageurs par jour (24 000 voyageurs/jour en 2024 pour CDG Express), a pu bénéficier d'investissements importants, consentis par Ile-de-France Mobilités et ses opérateurs, la Région Ile de France et l'Etat, dont les effets bénéfiques pour l'exploitation sont à préserver (260 M€ pour l'opération B Nord+ et 370 M€ pour la rénovation des matériels roulants MI79).**

**La poursuite de l'amélioration de la qualité de service sur le RER B se fait dans le cadre :**

- **Du Schéma Directeur RER B Sud** qui prévoit des d'investissements complémentaires au nord de la ligne (atelier de Mitry, retournements du Bourget), au sud (tirioir d'Orsay, modernisation du site de Massy...), mais aussi à l'échelle de la ligne (projet NEXTEO, ATS+...).

- **Du Schéma Directeur Matériel Roulant voté en juillet 2016 qui prévoit notamment l'arrivée anticipée des futurs matériels roulants MING, plus capacitaires et plus adaptés aux contraintes de la ligne B, dès 2025**, ce qui suppose d'importants travaux d'adaptation des infrastructures au nord et au sud de la ligne, à organiser d'ici 2024 et donc pendant les travaux CDG Express.

**La plateforme de 4 voies au nord de Paris Nord est partagée entre différentes circulations.** Depuis septembre 2013, le RER B circule en situation nominale sur deux voies (dites voies BIS), qui lui sont dédiées entre Paris Nord et Mitry-Claye afin d'offrir un service amélioré à 20 trains en période de pointe entre Paris et Aulnay (10 par branche au-delà d'Aulnay). Les 2 voies contigües (dites voies DIR) sont aujourd'hui empruntées par la ligne K, les TER et le fret. **Ces voies DIR seront utilisées par les trains CDG Express en situation nominale.**



*Figure 1 : Utilisation des voies BIS et DIR en situation nominale à l'heure de pointe à la mise en service de CDG Express*

Aujourd'hui en cas de perturbations sur les voies BIS, les trains du RER B sont amenés à emprunter les voies DIR afin de maintenir un maximum de RER B en circulation. Très occasionnellement, lors de situations fortement perturbées, les trains de la ligne K et du TER sont réciproquement envoyés sur les voies BIS, réduisant le nombre de RER B en circulation. **Les circulations CDG Express et la ligne K seront donc amenées à partager les mêmes voies que le RER B en situations dégradées.**

**Le projet CDG Express adaptera le terminus de CDG 2 du RER B, avec la suppression des tiroirs d'arrière gare du RER B dont les fonctionnalités sont à restituer par le projet.**

**Le projet CDG Express utilisera une partie des capacités de la gare de Paris-Est.** Or, les projets de développement du réseau Paris-Est, en particulier le projet EOLE, conduiront à modifier les horaires (attaches) des trains de la ligne P et donc leur agencement en gare de l'Est. Il convient de s'assurer que le projet CDG Express est compatible avec la grille d'exploitation du projet EOLE, qui a été bâtie sans CDG Express.

**Enfin, les travaux CDG Express s'organisant de 2019 à 2024** doivent être en grande partie réalisés sur l'infrastructure empruntée par les lignes B et K (plateforme de voies), P et E (adaptation de la gare de l'Est).

**Afin de s'assurer de la prise en compte effective par le projet CDG Express de dispositions et mesures conservatoires, en faveur de l'amélioration ou a minima du maintien de la qualité de service des lignes du réseau de transport collectif francilien, Ile-de-France Mobilités a engagé une nouvelle expertise des éléments d'avant-projet communiqués par l'Etat dont les conclusions sont fournies ci-après.**

### **3 Rappel de la délibération du 1<sup>er</sup> juin 2016 et suites données par CDG Express**

**Sur la base des attentes exprimées dans le rapport accompagnant la délibération du 1<sup>er</sup> juin 2016 (éléments signifiés dans un encadré), il est proposé ci-après d'éclairer le niveau de réponses apportés par le projet CDG Express, ainsi que les points d'attention résiduels d'Ile-de-France Mobilités.**

Le STIF demande la mise en place d'aménagements à CDG 2 pour préserver le niveau de qualité de service et de desserte actuel du RER B, tant en nominal qu'en situation perturbée.

Pour rappel, le projet CDG Express est amené à créer son **terminus en arrière de la gare CDG 2 du RER B**. En conséquence, les **trois tiroirs d'arrière gare du RER B seront supprimés**.

**En compensation CDG Express va créer 4 emplacements de garage** (soit 1 position de plus) pour le RER B entre CDG 1 et le Parc International des Expositions (PIEX). 2 positions sont orientées vers Paris et 2 vers CDG 2. Afin d'augmenter la capacité à injecter des trains vers CDG 2 (début de période de pointe) sans cisailer les voies, **il a été demandé à SNCF Réseau de confirmer l'autorisation de garer des trains à quai à CDG 1**. SNCF Réseau a exprimé cette capacité et s'engage à obtenir les dérogations nécessaires (les matériels actuels du RER B et le futur MING disposant de dispositifs de freinage adaptés au stationnement sur voies principales pour éviter toute dérive intempestive).

**Pour autant, l'absence de voies en arrière gare de CDG 2 contraindra la ligne B en cas de forte perturbation**. En effet, il ne sera plus possible d'y placer un train de réserve d'exploitation. Celui-ci sera positionné à quai à CDG 1 et ne pourra donc pas partir de CDG 2 de manière inopinée. **Il en résulte que dans quelques cas le service sera rendu partiel et limité à CDG 1**. Les voyageurs pourront poursuivre leur trajet via le prochain train à destination ou au départ de CDG 2, ou via CDGVAL.

D'autre part, la **gestion des coupes-accroches** (capacité à passer d'un train composé de 2 rames à un train composé d'une seule rame et réciproquement pour s'adapter à la fréquentation du RER B en fonction des périodes horaires) se révélera plus contrainte sans ces installations d'arrière gare. L'AVP de CDG Express indique clairement que « le RER B devra adapter son plan de transport pour traiter les coupes de fin de soirée » (p.128). Lors de ses échanges avec l'Etat et SNCF, Ile-de-France Mobilités a questionné les surcoûts d'exploitation liés à cette contrainte d'exploitation.

**En conséquence, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et Aéroport de Paris de :**

- **préserver la capacité de garer des trains du RER B à quai en gare de CDG 1 ;**
- **mettre en place l'ensemble des dispositions permettant de gérer en qualité le service aux voyageurs qui sera impacté en cas de suppression inopinée de desserte de CDG 2 générée par l'absence de train de réserve en bout de ligne ;**

- **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.**

Le STIF demande à ce que le projet CDG Express prévoie les aménagements nécessaires au maintien d'un nombre suffisant de circulations du RER B permettant la réalisation d'un plan de transport adapté et ne conduisant pas à la rupture d'interconnexion du RER B en gare du nord souterraine (en cas situation perturbée conduisant au partage des voies avec CDG Express).

Pour rappel, actuellement les RER B (20 trains par heure dans le sens de la pointe) ne partagent que très rarement leurs voies (BIS) avec d'autres circulations (K, TER Crépy-Laon). Un jour sur 4 en moyenne, il y a un dévoiement de plus de 10 RER B vers les voies attenantes (DIR).

En revanche lors de situations très perturbées, leur circulation est réduite à 10 trains par heure lorsqu'ils circulent sur les voies attenantes (DIR). Inversement lorsque les trains des voies DIR basculent sur les voies du RER B (BIS) ceux-ci sont limités à 14/16 trains par heure ; cependant cela reste très occasionnel (1 fois par mois en moyenne).

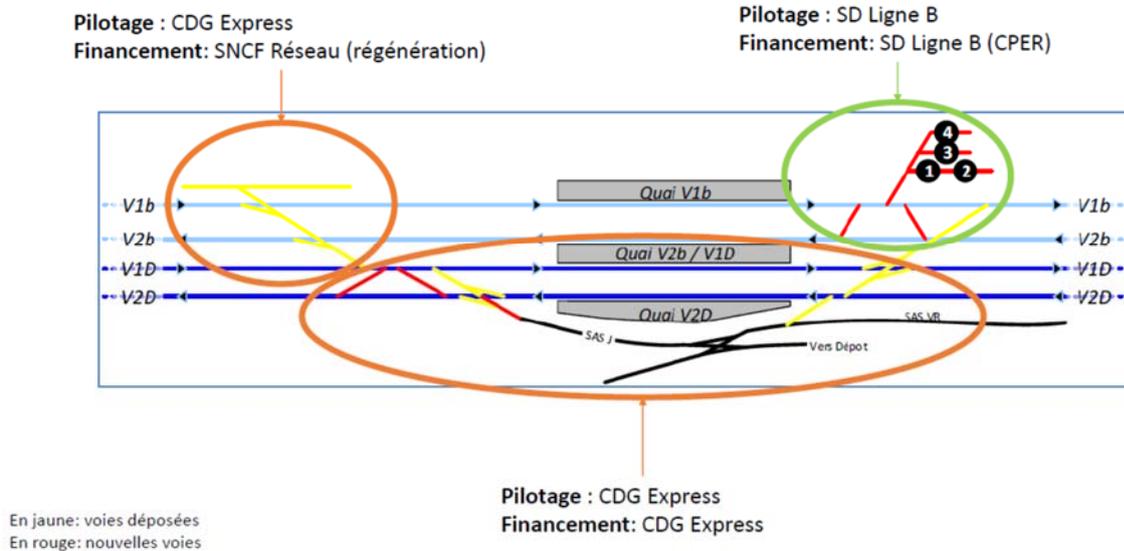
**Avec CDG Express (4 trains par heure et par sens), ces capacités diminuent mécaniquement.**

Afin de limiter ces impacts, le projet CDG Express prévoit de se limiter à 2 trains par heure en cas de partage des voies avec le RER B. Dans ces situations, cela conduirait à avoir 8 RER B (vs 10) sur les voies DIR et 12/14 RER B (vs 14/16) sur les voies BIS (avec une occurrence accrue du fait de l'augmentation des circulations avec CDG Express).

**Afin de faciliter ce partage des voies (enjeu de bascule rapide vers un plan de transport dégradé stabilisé), CDG Express prévoit la reprise de certains aiguillages stratégiques à Aulnay, Le Bourget, La Plaine Stade de France afin d'avoir des vitesses de transition plus élevée et d'augmenter le débit en ligne.**

**Le projet de terminus provisoire du Bourget prévu au Schéma Directeur RER B Sud a été pris en compte par CDG Express, avec un aménagement commun du plan de voies. Ce dispositif permettra d'amener davantage de RER B jusqu'au Bourget en cas d'interruption de 2 des 4 voies au sud de cette gare ou depuis le nord jusqu'à cette gare en cas d'interruption plus au sud. Ce projet, qui comprend des positions de garages pour évincer rapidement les trains rendus surnuméraires par une situation perturbée, doit impérativement être réalisé d'ici à la mise en service de CDG Express. Il permet en effet de maintenir un nombre de trains suffisants dans le tunnel entre Chatelet et Gare du Nord pour éviter une rupture d'interconnexion.** Cette demande est relayée par ailleurs dans la délibération relative à l'approbation de la convention de financement des études et premiers travaux du terminus provisoire du Bourget, soumise à l'approbation du Conseil du 12 décembre 2018 (voir rapport et délibération ad hoc).

## LE BOURGET – PERIMETRES DE TRAVAUX ET DE FINANCEMENT



Dans le cadre du Grand Paris Express, il est prévu que la ligne K desserve une des deux gares du RER B en correspondance avec le GPE (La Plaine ou le Bourget). Cet arrêt supplémentaire semble pris en compte dans la grille d'exploitation de CDG Express, selon l'étude d'exploitation en annexe 5 (p.12) qui prévoit l'arrêt de tous les trains de la ligne K en gare du Bourget.

Pour rappel, les impacts sans aménagements CDG Express avaient été évalués à -1 points de ponctualité sur le RER B et - 4 points sur la ligne K.

L'occurrence des incidents à l'horizon CDG Express et les aménagements prévus sont, selon l'Etat et SNCF Réseau, de nature à neutraliser ces effets. Les études AVP n'ont pu qualifier les gains associés aux investissements du fait des limites des outils permettant cette évaluation. L'expertise d'Ile-de-France Mobilités n'a pu infirmer cette expression de CDG Express.

Il est à noter que le niveau de performance exigé dans le cadre du projet CDG Express, ainsi que le niveau de fiabilité du nouveau matériel roulant CDG Express, ainsi que la régénération du réseau par SNCF sont de nature à réduire les aléas sur l'axe.

**En conséquence, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et Aéroport de Paris 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 ;**
- **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);**
- **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 ;**

- **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 ;**

Le STIF demande à ce que le projet CDG Express préserve le niveau de service des lignes K et H, et ne diminue pas la ponctualité de ces lignes.
---

Le projet CDG Express a été calibré, pour ses propres besoins de performance, pour s'intercaler au sein des circulations préexistantes sur les voies DIR. L'expertise IDFM a montré la nécessité de réorganiser la grille d'exploitation étudiée par SNCF Réseau. Il s'agira principalement d'invertir les sillons CDG Express et de la ligne K afin de constituer des marges d'exploitation plus importantes. La poursuite des études le permettra.

Par ailleurs, l'accès du RER B en gare de Paris Nord Surface en cas de situation perturbée serait de nature, du fait des nouvelles installations intégrées par CDG Express en avant-gare, à impacter l'exploitation de la ligne H, dont le niveau de performance et ses évolutions futures sont à préserver. Après avoir émis des alertes en la matière, Transilien a pu considérer que les installations CDG Express pourraient suffire à maintenir l'accès de 10 RER B/heure en gare de Paris Nord Surface. Des études complémentaires ont été lancées par Transilien afin de pouvoir lever les derniers doutes.

**En conséquence, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités 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 ») ;**
- **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 ;**

Le STIF demande le maintien de la capacité d'accueil des RER E (10 trains) en gare de Paris Est en situation dégradée.

Le STIF demande à ce que le projet CDG Express préserve des capacités d'accueil suffisantes des trains de la ligne P et Intercités en gare de Paris-Est, permettant la mise en place d'un service efficace (desserte, temps de parcours, robustesse) du RER E et de la ligne P à l'occasion du prolongement du RER E à l'Ouest, de l'interconnexion à la ligne 15 du Grand Paris Express et du prolongement du RER E à Roissy en Brie.

**Le RER E est amené en cas de forte perturbation (fermeture du tunnel) à être accueilli en gare de Paris Est Surface.** Le plan de transport actuel est calibré pour 10 trains/heure.

Le projet CDG Express neutralisant 3 quais et 2 voies en gare de Paris Est pour ses propres besoins (fonctionnement en corridor), il a été demandé de vérifier la capacité à maintenir l'accès de 10 RER E /heure y compris en période de pointe. Les études de SNCF R et l'expertise d'Ile-de-France Mobilités ont confirmé cette capacité théorique. Pour autant, elle suppose une réactivité opérationnelle en dégarant rapidement les trains de réserves (Transilien et TGV) stationnés à quai dans cette gare. A cet effet, CGD Express va investir dans la création de positions de garages dans la zone de Pantin.

Il convient de noter que les travaux du CDG Express neutraliseront temporairement 1 voie de plus ce qui pénalisera nécessairement les lignes E et P.

**En conséquence, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités 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...);**

Considérant les capacités limitées de maintenance et de remisage sur les réseaux RATP et SNCF, le STIF demande que le projet CDG Express n'impacte pas les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens.

Si le dossier AVP détaille bien les différentes bases-travaux envisagées pour la réalisation des travaux de CDG Express, leur compatibilité avec les projets en cours ou déjà prévus ainsi qu'avec les opérations de maintenance ou de régénération, n'est pas confirmée.

Par ailleurs, pour ce qui concerne la maintenance et le remisage du matériel roulant, ce point est renvoyé vers le futur exploitant. Il est simplement indiqué qu'une étude a vérifié la faisabilité d'implanter un site de maintenance et de remisage sur l'emprise dégagée à proximité de Paris

Est, sans plus de détails. Ainsi, les conséquences sur les circulations existantes (TN, TER, IC, ...) ne sont pas connues.

**En conséquence, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat:**

- **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.**

#### **4 Cas particulier des travaux CDG Express sur l'axe Nord du réseau francilien**

Les travaux CDG Express devront être réalisés sur le nord du réseau francilien et ce d'ici les JO 2024, alors même que d'autres travaux d'envergure sont aussi prévus sur la période 2020-2024.

A cet effet, SNCF Réseau a récemment engagé une démarche de coordination des travaux placée sous l'égide du Préfet de Région (lancement de la démarche le 30 octobre dernier). SNCF Réseau indique d'ores et déjà que la réalisation des travaux 2020-2024 ne pourra se faire sans activer des leviers en rupture et sans lisser la charge des travaux (au-delà de 2024).

Au regard des niveaux de performance encore insuffisants pour 1,5 millions d'usagers des RER B et RER D, le projet CDG Express se doit de préserver la capacité à entreprendre dans les calendriers prévus les autres projets franciliens :

- d'ici 2024 :
  - la régénération du réseau (caténaires...) ;
  - les opérations du Schéma Directeur RER B Sud voté en 2013 : travaux en zone RATP, terminus provisoire du Bourget, atelier de Mitry, ... ;
  - l'adaptation des infrastructures nécessaires à la mise en circulation des 1<sup>ers</sup> MING dès 2025 (et aux circulations techniques en 2024) ;
- ou post-2024 : NExTEO, particulièrement.

Côté SNCF Réseau, cette forte concentration de travaux a mené à la création d'un Plateau Paris-Nord 2024.

Le projet comporte plusieurs phases (en parallèle) :

- Diagnostic des projets en cours, portefeuille de travaux, capacités à faire ;
- Recherche d'idées et de leviers ;
- Elaboration de scénarios alternatifs / arbitrage.

**CDG Express a indiqué ses contraintes** : la perspective des JO 2024, assurer un service en régularité (temps de trajet de 20 min) et les exigences contractuelles du projet (concession de travaux et contrats d'exploitation assortis de pénalités financières) , en indiquant que ceci ne devait pas être perturbé, y compris après la mise en service de CDG Express.

**Cette position très exigeante ne peut se faire au détriment des dessertes du réseau Transilien.**

Compte tenu de l'ampleur du programme de l'ensemble de ces travaux sur l'axe Nord du RER B, le risque est que les impacts ne se limitent pas aux périodes de moindre trafic (week-ends, été ou soirées), mais touchent également les jours de semaine de plein trafic et induisent par ailleurs sur certaines périodes des limitations temporaires de vitesse en semaine (entraînant une réduction de la fréquence des trains).

**Ile-de-France Mobilités sera attentif à la préservation de conditions de transport pour ses voyageurs.**

**En conséquence, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat, à SNCF Réseau, SNCF Mobilités de :**

- **préserver, durant les travaux du CDG Express, le planning prévisionnel des travaux indispensables pour le déploiement des MING sur le RER B et des opérations qui participent à l'amélioration de la qualité de service (projets SDLB dont le terminus provisoire au Bourget – incontournable avec le projet CDG Express) ;**
- **préserver des capacités de réalisation de travaux, y compris d'entretien, après la mise en service de CDG Express à la hauteur des enjeux ferroviaires et franciliens ;**
- **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, et préserver la régularité des lignes aux heures de plein trafic.**

## **5 Conclusion**

Au regard des éléments d'avant-projet et des compléments d'information communiqués par l'Etat et SNCF Réseau, il peut être considéré, qu'à condition de mettre en œuvre l'ensemble des éléments formulés dans le présent rapport, le projet CDG Express :

- n'a pas d'impact sur les autres trains RER et Transilien en situation nominale, les activités étant réparties sur des voies distinctes ;
- a un impact limité sur le RER B en cas de situation légèrement perturbée (desserte de CDG 2) ;
- prévoit des investissements de compensation à même de limiter les impacts sur ces lignes en situation fortement perturbée.

En conséquence, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat et à ses concessionnaires :

- de s'engager sur la mise en œuvre de l'ensemble des investissements prévus à l'avant-projet, et ce d'ici à la mise en service de CDG Express, et de s'engager sur l'absence d'impacts sur la qualité de service des lignes RER et Transilien en interface avec le projet ;
- de prévoir, qu'en cas de non atteinte de cet 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.

A ces conditions, l'impact de CDG Express serait globalement neutre sur l'exploitation du réseau existant, au regard des bénéfices apportés par ailleurs par ce projet pour la métropole parisienne.

Les investissements prévus par CDG Express ont vocation à réduire les impacts potentiels de ce nouveau service de transport sur le réseau existant, notamment sur le RER B. Toutefois, Ile-de-France Mobilités maintient ses points d'attention afin de garantir les résultats de performance promis par l'Etat et les maîtres d'ouvrages du projet.

L'Etat affirme des bénéfices apportés par le projet CDG Express aux autres lignes du réseau francilien. D'une manière générale, Ile-de-France Mobilités fait valoir qu'il convient de rester mesuré sur d'éventuels effets positifs du projet CDG Express sur le fonctionnement du RER B.

En effet, au regard du niveau des études, certains impacts du projet (positifs ou négatifs) n'ont pu être mesurés. Ainsi, même si les investissements CDG Express sont de nature à supprimer certaines difficultés, leurs effets n'ont pu être strictement évalués :

- les effets et la durée des transitions pour retrouver un régime dégradé établi (partage des voies) ne peuvent être appréciés ;
- la suppression des tiroirs d'arrière gare de CDG 2 conduira dans certains cas à supprimer la desserte de cette gare ;

Certains points devront encore faire l'objet d'amélioration dans les phases ultérieures du projet CDG Express (études de PROjet, études d'exploitation avant mise en service, organisation des acteurs opérationnels et des plans de transport).

En tout état de cause, les investissements envisagés par CDG Express pour limiter son impact sur les circulations existantes devront être livrés pour sa mise en service. Tout report serait inacceptable pour les voyageurs des lignes Transilien.

Enfin, l'organisation des travaux doit être au cœur des préoccupations au regard des contraintes exportées sur les autres travaux d'amélioration du service à réaliser sur la même période (2020-2024) et des impacts pressentis sur le service aux voyageurs pendant ces années.

Afin de garantir une qualité de service suffisante pendant les travaux du projet CDG Express, Ile-de-France Mobilités demande à l'Etat de garantir la poursuite de l'amélioration de la ponctualité sur la ligne B 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.

## **6 Délibération**

### **Considérant :**

- 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,
- les bénéfices en matière de décharge du réseau routier et de diminution de la pollution,
- 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,

- 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,
- 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...),
- 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.

### **Il est proposé au Conseil :**

- Article 1 : de considérer, que si les conditions demandées aux articles suivants de la présente sont réunies, l'impact de CDG Express pourrait être globalement neutre sur l'exploitation du réseau existant, au regard des bénéfices apportés par ailleurs par ce projet pour la métropole parisienne ;
- Article 2 : de demander à l'Etat de s'engager sur l'absence d'impacts sur la qualité de service des lignes RER et Transilien en interface avec le projet CDG Express ;
- Article 3 : de renouveler auprès de l'Etat, et de ses entreprises (SNCF Réseau, Aéroport de Paris, SNCF Mobilités), l'exigence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France de prendre, dans le cadre du projet CDG Express sous sa responsabilité, toutes les dispositions et mesures conservatoires permettant de garantir la poursuite de l'amélioration de la qualité de service sur les lignes B, K, H, E et P du réseau francilien, et permettant en particulier :
  - a. Pour la période de travaux :**
    - exiger 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 ;
    - préserver des capacités de réalisation de travaux, y compris d'entretien, après la mise en service de CDG Express à la hauteur des enjeux ferroviaires et franciliens ;
    - 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 ;
    - 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 :**
    - préserver la capacité de garer des trains du RER B à quai en gare de CDG 1 ;

- 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 ;
- 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 ;
- 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 :**

- 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);
- 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 ;
- 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 ;
- 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 ») ;
- 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 ;
- 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...);
- exiger du futur exploitant de CDG Express l'absence d'impacts du projet sur les capacités de garage et de maintenance des trains franciliens ;
- 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.

\*\*\*

ANNEXES :

- COURRIER D'ILE DE FRANCE MOBILITES A L'ETAT EN DATE DU 11 MAI 2017
- COURRIER DE SNCF TRANSLIEN DU 23 AOUT 2017
- COURRIER DE RATP DU 7 AOUT 2017
- COURRIER D'ILE DE FRANCE MOBILITES A L'ETAT EN DATE DU 24 MAI 2018
- COURRIERS D'ILE DE FRANCE MOBILITES A RATP ET SNCF TRANSLIEN EN DATE DU 08 OCTOBRE 2018



## Le directeur général

DPI-PFP/ChD-JN - 17001920  
Affaire suivie par Christophe DENIAU  
Tel : 01.53.59.14.26  
[christophe.deniau@stif.info](mailto:christophe.deniau@stif.info)

Paris, le 11 MAI 2017

**Monsieur François POUPARD**  
**Directeur général**  
**DGITM**  
**Tour Séquoïa**  
**1 place Carpeaux**  
**92800 PUTEAUX**

Monsieur le directeur général,

*cher François,*

Je me félicite de la Déclaration d'Utilité Publique du projet CDG Express dont les atouts permettront d'accompagner le rayonnement de la région capitale.

Le travail d'études complémentaires engagé par l'Etat, maître d'ouvrage du projet, associant le STIF et les opérateurs des lignes existantes du réseau RER et Transilien, a permis des avancées concernant les impacts du projet sur le RER B, la ligne K et les projets structurants du réseau Paris-Est (EOLE, BVC, RER Est+).

La détermination du niveau de ces impacts et des mesures d'accompagnement à intégrer par le projet CDG Express est un facteur déterminant pour l'acceptation du projet.

Les expertises rendues par mes services début 2016 ont permis de mettre l'accent sur l'impératif de préservation du niveau de service des 870 000 usagers quotidiens du RER B, qui auront pu bénéficier d'ici à 2023 d'investissements massifs sur cette ligne sous le pilotage du STIF.

Votre rapport en réponse aux réserves et recommandations de la commission d'enquête formule la position de l'Etat en matière d'impacts sur le fonctionnement du réseau existant.

Je tiens à rappeler qu'en situation dégradée, CDG Express est susceptible d'avoir des impacts sur le RER B et la ligne K, puisque:

- les effets d'un report des circulations des voies DIR sur les voies BIS (circulées par le RER B) seront nettement accentués, ce qui conduira à ramener la fréquence du RER B de 20 à 12 circulations par heure avec des effets encore non mesurés pour les situations transitoires ;
- la saturation des sillons disponibles sur les voies DIR contraindra le RER B à ne plus en faire un usage quotidien, ce qui sera de nature à rigidifier son exploitation nominale ; en cas d'incident le RER B ne pourra plus y circuler qu'à une fréquence réduite (8 trains par heure contre 10 aujourd'hui) ;
- la suppression des voies d'arrière-gare de CDG 2 amènera à devoir limiter certaines circulations à CDG 1 en soirée et en cas de besoin de régulation, alors que le dispositif actuel constitue une soupape précieuse pour la ligne B et qu'il permet d'y stocker un train de réserve employé fréquemment ;



- les circulations CDG Express et de la ligne K seront très imbriquées, avec peu de marges opérationnelles pour atténuer les retards de quelques minutes des unes par rapport aux autres.

Il est donc primordial de déterminer les investissements nécessaires pour réduire les cas d'incidents et leur portée, mais aussi ceux à même de gommer ces impacts lorsque ces situations surviennent.

D'une part, le projet CDG Express doit garantir la capacité à réaliser les opérations du Schéma Directeur RER B Sud et la régénération du réseau qui constituent les facteurs de robustesse pour l'exploitation de la ligne.

Le projet de création de terminus provisoire du Bourget, essentiel à la ligne B pour garantir le maintien de l'interconnexion à Gare du Nord, revêt un caractère obligatoire avec CDG Express du fait des conséquences de reports de circulations sur les voies adjacentes en cas d'incident. Aussi, doit-il être réalisé concomitamment avec le projet de liaison aéroportuaire, avec une mobilisation financière de l'Etat dans le cadre du CPER ou dans tout cadre ad hoc.

D'autre part, le projet CDG Express doit prévoir et financer l'ensemble des mesures d'accompagnement à même d'assurer une exploitation combinée des lignes circulant entre Mitry-Claye et La Plaine Stade de France. Le projet intègre d'ores et déjà une part d'investissements compensatoires qui doit être précisée. En effet, au regard des pertes de souplesse d'exploitation redoutées un programme ambitieux et précis des mesures à engager au titre de votre projet est à définir.

Enfin, je reste très attentif aux effets de l'ensemble des travaux à réaliser sur cet axe structurant du réseau et sur le service aux voyageurs pour les années à venir. Une vision globale des impacts attendus doit être produite par SNCF Réseau en tant que gestionnaire de ces infrastructures et des circulations ferroviaires.

L'ensemble des éléments à même de mesurer les impacts sur le réseau existant ainsi que le bon niveau d'investissements à porter par CDG Express au titre de leur réduction sont à porter à la connaissance du STIF dans les études d'avant-projet que vous êtes en train de finaliser.

Sur ces bases, les règles d'exploitation communes à l'ensemble des circulations sur le plateau de voies PARM (Paris-Aulnay-Roissy-Mitry) seront à déterminer afin de limiter et maîtriser les impacts des trains CDG Express sur le réseau existant. Une convention d'usage liera à cet effet les deux AOT.

Vous pouvez compter sur la mobilisation de mes services pour la poursuite du travail engagé pour assurer le niveau de service attendu par nos voyageurs.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur général, l'expression de ma haute considération.

  
**Laurent PROBST**

Copie : M. Vincent POURQUERY de BOISSERIN coordinateur interministériel CDG Express



**SNCF TRANSILIEN**

34 rue du Commandant Mouchotte – 75699 PARIS CEDEX  
TÉL. : +33 (0)1 85 56 80 09

*17004777 du 28/08/17*

	Attri.	Copie	Rep. P&T	Rep. DG	Rep. Directe
DG		<i>8</i>			
CA#		<i>8</i>			
<i>PER-OF</i> DGA-EX.	<i>8</i>				
DGA-FR.					
<i>Info</i> DGA-DEV.		<i>8</i>			
R.V.T.					
COM					
A.C.					

SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE  
Monsieur Laurent PROBST  
Directeur Général  
39 bis- 41, rue de Châteaudun  
75009 PARIS

Le Directeur Général

Paris, le

DPI			
MGPE	Tram N.	API	
<i>PER</i>	Tram S.	PIC	
Copies : <i>AB/fait</i> <i>GF</i>			
O : attribution		R : réponse	
/ : information			

**23 AOUT 2017**

Monsieur le Directeur Général

Par courrier du 30 juin 2017, vous sollicitez l'avis de SNCF Transilien en tant qu'exploitant de la ligne K et co-exploitant avec la RATP de la ligne B afin d'éclairer l'avis que vous serez amené à émettre auprès de l'Etat. Votre questionnement portait sur les conséquences du projet CDG Express sur l'exploitation des lignes B et K ainsi que sur la nature des solutions complémentaires permettant de neutraliser les éventuels impacts de cette liaison ferroviaire.

Comme évoqué dans notre courrier du 29 avril 2016, nous partageons les points d'attention que vous soulevez:

- les conséquences de la suppression des tiroirs d'arrière-gare de CDG2,
- les conséquences du partage des voies pour l'exploitation de la ligne K en situation nominale et celle des lignes B et K en situation perturbée
- les impacts cumulés des travaux CDG Express sur le service aux voyageurs

De nombreuses réunions se sont tenues entre mi 2015 et début 2017 pour travailler avec les représentants du Gestionnaire d'Infrastructures du RFN et vos services sur ces différents points, la dernière réunion en date du 28 février dernier.

Depuis cette dernière réunion, les études d'Avant-Projet CDG Express que vous évoquez ont fait l'objet d'optimisations et ces évolutions ne nous ont pas encore été formellement présentées dans leur intégralité. Une réunion de présentation interne à l'entreprise, en présence des exploitants des lignes B et K, se tiendra au cours du mois de septembre 2017 afin de nous permettre d'appréhender l'ensemble des éléments évoqués.

Nous serons notamment soucieux :

- du phasage travaux envisagé pour garantir l'absence d'interruption d'utilisation de positions de garages dans la zone de l'aéroport ✓
- des délais de réalisation des mesures compensatoires prévues par le projet CDG Express ✓
- de la bonne articulation des études Avant-Projet et des délais de réalisation du projet de terminus provisoire (retournement et positions de garage) au Bourget inscrit au Schéma Directeur RER B Sud ✓
- du phasage travaux envisagé et des impacts cumulés de ces travaux entre 2019 et 2023 sur l'exploitation des lignes B et K

Nous tenons à vous assurer de notre engagement et notre vigilance dans le suivi de ce projet. Nous partageons bien évidemment votre volonté de réduire au maximum les conséquences de cette liaison aéroportuaire sur les circulations des lignes B et K et ne manquerons pas de revenir vers vous d'ici la fin de l'année afin de vous apporter nos éléments d'expertise.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de ma considération distinguée.

P.-O. Alain KRAKOVITCH





## Le directeur général

DPI-PFP/ChD-JN – 17002855 A  
Affaire suivie par Christophe DENIAU  
Tel : 01.53.59.14.26  
[christophe.deniau@stif.info](mailto:christophe.deniau@stif.info)

Paris, le

30 JUIN 2017

**Monsieur Alain KRAKOVITCH**  
**Directeur général**  
**SNCF Mobilités TRANSILIEN**  
**34 rue du commandant Mouchotte**  
**75699 PARIS CEDEX**

Monsieur le directeur général,

Je vous informe avoir reçu de la part de la DGITM, maître d'ouvrage du projet CDG Express, le volet des études d'avant-projet relatif à l'exploitation et aux interactions du projet avec les lignes du réseau exploité.

Dans la continuité de la délibération du Conseil du STIF du 1er juin 2016, mes services ont engagé l'expertise des études en question, avec l'appui des bureaux d'études TRANSAMO et ECHOFER.

Malgré les atouts du projet CDG Express pour le rayonnement de la région capitale, il convient de s'assurer que les effets du projet CDG Express sur le réseau exploité ont été suffisamment qualifiés, d'en déterminer le caractère acceptable et de prévoir tous les investissements nécessaires pour réduire les cas d'incidents et leur portée.

Le STIF a comme principaux points d'attention :

- les conséquences sur le RER B d'un partage des voies en situation perturbée et celles de la suppression des tiroirs d'arrière gare de CDG 2,
- le niveau d'imbrication des circulations avec la ligne K,
- les impacts cumulés des travaux CDG Express sur le service aux voyageurs.

Comme cela avait déjà été fait précédemment, je souhaite recueillir l'avis des exploitants des lignes B et K sur la portée du projet CDG Express sur l'exploitation de ces lignes et sur la nature des solutions complémentaires qui pourraient être demandées pour neutraliser les éventuels impacts du projet de liaison aéroportuaire.

Sur ces bases, le STIF sera amené à remettre un avis auprès de l'Etat, idéalement en juillet 2017, et le cas échéant, à appuyer des demandes d'investissements complémentaires que le projet CDG Express pourrait devoir intégrer d'ici à sa mise en service. De plus, dans l'optique de l'établissement d'une convention d'usage entre les lignes en mixité de circulation, votre avis permettra au STIF de fixer des premiers éléments de partage opérationnel des voies du faisceau PARM en situation perturbée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur général, l'expression de ma haute considération.

  
**Laurent PROBST**

Copie : M Philippe MARTIN directeur général adjoint opérations de transport et de maintenance RATP





S

STIF 07/08/17

A 17004541



Le directeur général adjoint

	Attribution	Copie	Rep. Pdte	Rep. DG	Rep. Directe
DG		✓			Monsieur Laurent Probst
CAB		✓			Directeur général
DGA-EX.		✓			Ile-de-France Mobilités
DGA-FR.		✓			41 rue de Châteaudun
DGA-DEV.	✓				75009 Paris
R.V.T.					
COM					
A.C.					

JRGA

SDG 2017-D -001700

Paris, le 2 août 2017

DPI 07/08			
MGPE		Tram N.	API
PPF	CHD	Tram S.	PIC
Copies : SP. MARTIN			
o : attribution		R : réponse	/ : information

Monsieur le Directeur général,

Par courrier du 30 juin dernier, vous sollicitez mon avis sur la portée du projet CDG Express sur l'exploitation de la ligne B.

Avant tout, je tiens à préciser que la RATP n'a pas eu transmission du volet des études d'avant-projet relatif à l'exploitation et aux interactions du projet CDG Express avec le réseau existant, et que le présent avis ne s'appuie donc pas sur ces documents sur lesquels vous m'indiquez avoir engagé une expertise tierce.

Par ailleurs, parmi les principaux points d'attention que vous citez, la RATP n'a pas à ce jour connaissance des impacts du projet en phase travaux, qui méritent effectivement une vigilance particulière, notamment vis-à-vis du respect du plan de transport fixé dans le contrat STIF-RATP. Sur ce sujet, comme sur la reconstitution des fonctionnalités des tiroirs d'arrière-gare d'Aéroport CDG2 et plus généralement l'ensemble des sujets ayant trait à la consistance de l'infrastructure SNCF Réseau, la RATP s'en remet à l'avis de SNCF Transilien, exploitant de la ligne B sur le domaine RFN.

Toutefois, la RATP a été associée, avec la Direction de Ligne Unifiée de la ligne B, aux réunions de travail organisées par l'Etat avec SNCF Réseau, ADP, le STIF et les exploitants, qui portaient notamment sur le partage de capacité des voies en situation perturbée.

L'arrivée du nouveau service CDG Express augmentera l'utilisation des voies DIR. En cas d'incident sur les voies BIS et/ou DIR, compte tenu des règles prévues de report des circulations, la capacité disponible pour l'offre résiduelle du RER B sera donc généralement moindre que dans des situations équivalentes aujourd'hui.

Nous avons cependant eu l'assurance du porteur de projet que grâce à l'utilisation des installations de retournement à La Plaine Stade de France, incluses dans le projet CDG Express, ainsi qu'à l'utilisation des installations de retournement au Bourget, prévues dans le cadre du schéma directeur du RER B Sud, l'offre résiduelle sera suffisante pour éviter de devoir rompre l'interconnexion à Gare du Nord. Il convient donc de s'assurer de la réalisation effective de ces investissements au moment de la mise en service de CDG Express.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, l'assurance de ma considération distinguée.

Philippe Martin

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

Copie : M. Alain Krakovitch, Directeur général SNCF Mobilités Transilien



## Le directeur général

DPI-PFP/ChD-JN – 17002855 A  
Affaire suivie par Christophe DENIAU  
Tel : 01.53.59.14.26  
[christophe.deniau@stif.info](mailto:christophe.deniau@stif.info)

Paris, le 30 JUIN 2017

**Monsieur Philippe MARTIN**  
**Directeur général adjoint opérations**  
**de transport et de maintenance de la**  
**RATP**  
**54 quai de la Rapée**  
**LAC LA 53**  
**75599 PARIS CEDEX 12**

Monsieur le directeur général,

Je vous informe avoir reçu de la part de la DGITM, maître d'ouvrage du projet CDG Express, le volet des études d'avant-projet relatif à l'exploitation et aux interactions du projet avec les lignes du réseau exploité.

Dans la continuité de la délibération du Conseil du STIF du 1er juin 2016, mes services ont engagé l'expertise des études en question, avec l'appui des bureaux d'études TRANSAMO et ECHOFER.

Malgré les atouts du projet CDG Express pour le rayonnement de la région capitale, il convient de s'assurer que les effets du projet CDG Express sur le réseau exploité ont été suffisamment qualifiés, d'en déterminer le caractère acceptable et de prévoir tous les investissements nécessaires pour réduire les cas d'incidents et leur portée.

Le STIF a comme principaux points d'attention :

- les conséquences sur le RER B d'un partage des voies en situation perturbée et celles de la suppression des tiroirs d'arrière gare de CDG 2,
- le niveau d'imbrication des circulations avec la ligne K,
- les impacts cumulés des travaux CDG Express sur le service aux voyageurs.

Comme cela avait déjà été fait précédemment, je souhaite recueillir l'avis des exploitants des lignes B et K sur la portée du projet CDG Express sur l'exploitation de ces lignes et sur la nature des solutions complémentaires qui pourraient être demandées pour neutraliser les éventuels impacts du projet de liaison aéroportuaire.

Sur ces bases, le STIF sera amené à remettre un avis auprès de l'Etat, idéalement en juillet 2017, et le cas échéant, à appuyer des demandes d'investissements complémentaires que le projet CDG Express pourrait devoir intégrer d'ici à sa mise en service. De plus, dans l'optique de l'établissement d'une convention d'usage entre les lignes en mixité de circulation, votre avis permettra au STIF de fixer des premiers éléments de partage opérationnel des voies du faisceau PARM en situation perturbée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur général, l'expression de ma haute considération.

  
**Laurent PROBST**

Copie : M Alain KRAKOVITCH directeur général SNCF Mobilités TRANSILIEEN



**Le directeur général**

Paris, le

**24 MAI 2018**

DGA-EX/FER-ST/NP-CD/HNR-FM/18000984  
Affaire suivie par : Hortense NAQUET-RADIGUET  
Tel : 01 47 53 28 22  
Mél : [hortense.naquet-radiguet@iledefrance-mobilites.fr](mailto:hortense.naquet-radiguet@iledefrance-mobilites.fr)

**Monsieur Vincent POURQUERY DE BOISSERIN  
Coordonnateur Interministériel  
du Projet CDG Express  
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE  
CHARGÉ DES TRANSPORTS  
Tour Sequoia  
92055 LA DÉFENSE CEDEX**

Monsieur le Coordonnateur Interministériel, *cher Vincent,*

Par courrier du 9 janvier 2018, vous adressez à Île-de-France Mobilités le dossier d'approbation ministériel du projet CDG Express pour analyse et passage en conseil d'administration. Je vous remercie de cet envoi qui finalise un processus d'échanges importants entre Île-de-France Mobilités et la maîtrise d'ouvrage du projet.

Le conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 1<sup>er</sup> juin 2016, a rappelé l'enjeu régional du projet CDG Express. Île-de-France Mobilités est favorable au projet Charles de Gaulle Express qui permettra d'améliorer la desserte de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et d'assurer un report modal de la voiture particulière vers les transports sur rail. Il permettra également de décharger légèrement le RER B Nord. A ce titre, Île-de-France Mobilités est attentive au respect des délais et du calendrier prévisionnel de l'opération.

Je rappelle à votre attention les termes des deux courriers du 26 août 2015 et du 23 février 2016, affirmant la nécessité que le projet CDG Express ne porte aucun préjudice à l'efficacité de la production du RER B, de la ligne K et plus largement des lignes du réseau Transilien tant en situations nominales que perturbées, et qu'il n'obère pas la bonne intégration des projets de développement et de modernisation devant s'intégrer aux réseaux de Paris Nord et de Paris Est (Eole, Schéma Directeur P+E, Bi-Pôle Gare du Nord-Gare de l'Est, ...).

Île-de-France Mobilités souhaite avoir un engagement ferme de la part de l'État quant à l'absence d'impact de CDG Express sur l'exploitation des lignes du réseau Transilien et du RER B.

Les échanges auxquels a été associée Île-de-France Mobilités, et les documents reçus ne lèvent pas l'ensemble des interrogations sur la capacité du projet CDG Express à préserver les performances du réseau Transilien, notamment celles, acquises ou promises, du RER B. Île-de-France Mobilités a sollicité l'avis des exploitants RATP et SNCF. Par ailleurs, Transilien fait part de ses inquiétudes quant aux installations de signalisation qui seront mises en place pour CDG Express et les risques qu'elles pourraient présenter, y compris en situation nominale.

Ainsi, je vous demande de bien vouloir confirmer la mise en œuvre des investissements prévus pour réduire au maximum les impacts potentiels de CDG Express sur le réseau existant, notamment sur le RER B, en particulier la reconstitution des 4 positions de garages UM2 prévues entre les gares de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle/Terminal 1 (CDG 1) et le parc des Expositions (PIEX).

Pour cet aménagement, Île-de-France Mobilités demande la garantie d'avoir l'autorisation de stationner une à deux rames à quais en gare de CDG 1 sur voies principales en situation nominale y compris de nuit, et ce conformément à la demande exprimée notamment par SNCF Transilien en réunion du 6 février 2018..

Par ailleurs, il est indispensable de s'assurer que les capacités de report du RER B en gare de surface de Paris Nord soient suffisantes et effectivement exploitables en situation réelle. A ce titre, Île-de-France Mobilités a demandé que soit conservée la possibilité d'envoyer 10 trains du RER B en gare de surface de Paris Nord au regard des enjeux de prise en charge minimale des voyageurs. Or, les éléments présentés dans le dossier transmis ne garantissent pas la possibilité de renvoi de ces 10 trains en surface.

De même, Île-de-France Mobilités a demandé, dans son courrier du 23 février 2016 ainsi que dans l'avis du Conseil du 1<sup>er</sup> juin 2016, la prise en compte par le projet CDG Express du projet Eole, dont l'AVP a été validé par le Conseil du STIF du 5 mars 2014. Il a été noté la capacité du projet CDG Express à reporter au moins 10 RER E, en heure de pointe et en heure creuse, en surface de la gare Paris Est en cas de situation perturbée.

Dans le cadre du schéma directeur de la ligne B Sud, validé en 2013, la création d'un terminus provisoire a été prévue en arrière-gare du Bourget, comprenant la création de 5 positions de garage UM2. Le schéma de principe de cet aménagement a été validé par le conseil du STIF du 17 février 2016. Or, le schéma proposé dans le dossier transmis diffère de celui validé en 2016 sans pour autant proposer d'analyse sur les conséquences de ces évolutions sur l'exploitation du RER B. Il est indispensable que SNCF Réseau et SNCF Mobilités confirment à Île-de-France Mobilités l'efficacité du nouveau dispositif proposé pour gérer efficacement tous les cas de coupure de voies, sans rupture d'interconnexion sur le RER B. Les aménagements du Bourget, tels que prévus dans le schéma directeur de la ligne B Sud, doivent être réalisés dans le même calendrier que celui de CDG Express, y compris les 5 positions de garages initialement prévues pour le RER B.

Les travaux de CDG Express engendrent d'importants besoins capacitaires, en particulier des interceptions des circulations et des coupures de voies importantes. Ceux-ci viendront donc s'ajouter à ceux nécessaires aux travaux de développement, de régénération ou de maintenance déjà prévus. L'impact de ce cumul n'est, à ce jour, pas suffisamment analysé et les modalités d'acceptabilité de l'ensemble de ces travaux pour les voyageurs ne sont pas explicitées.

Concernant les plages travaux dédiées à CDG Express, il n'est pas envisageable que la priorité soit donnée à CDG Express, et ce potentiellement au détriment des autres projets, de régénération ou de modernisation, prévus sur l'axe. Vous voudrez bien me confirmer le cadre dans lequel peut s'inscrire Île-de-France Mobilités afin de préserver les calendriers des autres projets participant à l'amélioration du service aux voyageurs, notamment celui de l'adaptation des infrastructures liées à l'arrivée des futurs matériels roulant MING du RER B dès 2025.

Aux impacts pour les voyageurs s'ajoutent d'autres craintes liées à la disponibilité du personnel nécessaire à la réalisation des études et des travaux pour l'ensemble des projets déjà en cours. Pour rappel, la délibération du Conseil du STIF du 1<sup>er</sup> juin 2016 demandait un engagement formel de SNCF Réseau que « *les capacités des équipes techniques pour les travaux [...] ne seront pas impactées par la réalisation du CDG Express* ». Or, le dossier reçu n'apporte aucune garantie sur ce sujet. Je vous demande donc de garantir l'absence d'impact des travaux de CDG Express sur les autres travaux déjà prévus.

Enfin, les modalités de maintenance et de remisage des trains CDG Express ne sont pas évoquées dans le dossier transmis, laissant ainsi en suspens les interrogations sur l'impact qu'elles peuvent avoir sur les circulations et installations du réseau francilien.

L'ensemble des demandes exprimées par l'AOT francilienne doit donc être totalement intégré au projet CDG Express, afin de garantir sa pleine acceptation par l'ensemble des usagers des transports collectifs. Il convient donc de prévoir leur prise en compte dans la suite des études du projet CDG Express.

Je compte sur l'engagement de l'Etat afin que l'ensemble des projets évoqués dans le présent courrier soient réalisés dans le planning prévu, en particulier le terminus provisoire RER B du Bourget, élément essentiel du dispositif de partage des installations ferroviaires entre les différentes activités.

Vous trouverez joint à ce courrier le rapport du bureau d'études qu'Île-de-France Mobilités a mandaté (Transamo/Echofer) pour analyser l'ensemble des documents que vous avez transmis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Coordonnateur Interministériel, l'expression de ma haute considération.

  
**Laurent PROBST**

Copie : M. François POUPARD, Directeur Général des Infrastructures des Transports et de la Mer

**Le Directeur Général**

Paris, le **08 OCT. 2018**

DGA-EX/FER-ST/NP-CD/HNR/18005059

Affaire suivie par : Hortense Naquet-Radiguet

Mél : [hortense.naquet-radiguet@iledefrance-mobilites.fr](mailto:hortense.naquet-radiguet@iledefrance-mobilites.fr)

**Monsieur Philippe MARTIN**  
**Directeur général adjoint opérations**  
**de transport et de la maintenance**  
**RATP**  
**54 quai de la Rapée**  
**LAC LA 53**  
**75599 PARIS CEDEX 12**

Monsieur le Directeur Général,

Je vous informe avoir reçu de la part du Coordonnateur interministériel chargé du projet CDG Express, le dossier d'approbation ministériel qui a été transmis, par SNCF Réseau, à la DGITM. Celui-ci précise un certain nombre d'aspects techniques liés aux interactions entre les circulations qui, à l'avenir, sont susceptibles d'emprunter, dans certaines circonstances, les mêmes voies.

Ce dossier a fait l'objet d'une expertise réalisée avec l'appui des bureaux d'études TRANSAMO et ECHOFER, et d'échanges techniques entre Ile-de-France Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, la RATP et les représentants de l'Etat.

Malgré les atouts du projet CDG Express pour le rayonnement de la région capitale, il convient de s'assurer que les effets du projet CDG Express sur le réseau exploité ont été suffisamment qualifiés et que tous les investissements nécessaires pour réduire les cas d'incidents et leur portée ont bien été prévus.

Île-de-France Mobilités a comme principaux points d'attention :

- Les conséquences sur le RER B d'un partage des voies en situation perturbée et celles de la suppression des tiroirs d'arrière-gare de CDG2 ;
- Le niveau d'imbrication des circulations avec la ligne K ;
- Les impacts cumulés des travaux CDG Express sur le service aux voyageurs et leur compatibilité avec les autres travaux prévus sur l'axe, en particulier ceux bénéficiant aux lignes franciliennes.

Comme cela avait déjà été fait précédemment, je souhaite recueillir l'avis des exploitants des lignes B et K sur la portée du projet CDG Express sur l'exploitation de ces lignes et sur la nature des solutions complémentaires prévues pour neutraliser les éventuels impacts du projet de liaison aéroportuaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma haute considération.

**Pour le Directeur Général**  
**et par délégation**  
**Jean-Louis PERRIN**  
**Directeur Général Adjoint**  
**Laurent PROBST**

Copie : M. Alain KRAKOVITCH, directeur général SNCF Mobilités Transilien

**Le Directeur Général**

Paris, le

**08 OCT. 2018**

DGA-EX/FER-ST/NP-CD/HNR/18005059

Affaire suivie par : Hortense Naquet-Radiguet

Mél : [hortense.naquet-radiguet@iledefrance-mobilites.fr](mailto:hortense.naquet-radiguet@iledefrance-mobilites.fr)

**Monsieur Alain KRAKOVITCH**  
**Directeur général**  
**Sncf Mobilités TRANSILIEEN**  
**34 rue du commandant Mouchotte**  
**75699 PARIS CEDEX 12**

Monsieur le Directeur Général,

Je vous informe avoir reçu de la part du Coordonnateur interministériel chargé du projet CDG Express, le dossier d'approbation ministériel qui a été transmis, par SNCF Réseau, à la DGITM. Celui-ci précise un certain nombre d'aspects techniques liés aux interactions entre les circulations qui, à l'avenir, sont susceptibles d'emprunter, dans certaines circonstances, les mêmes voies.

Ce dossier a fait l'objet d'une expertise réalisée avec l'appui des bureaux d'études TRANSAMO et ECHOFER, et d'échanges techniques entre Ile-de-France Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, la RATP et les représentants de l'Etat.

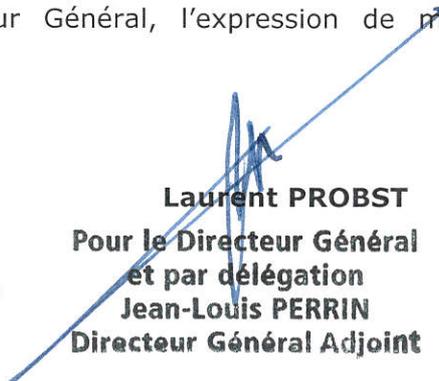
Malgré les atouts du projet CDG Express pour le rayonnement de la région capitale, il convient de s'assurer que les effets du projet CDG Express sur le réseau exploité ont été suffisamment qualifiés et que tous les investissements nécessaires pour réduire les cas d'incidents et leur portée ont bien été prévus.

Île-de-France Mobilités a comme principaux points d'attention :

- Les conséquences sur le RER B d'un partage des voies en situation perturbée et celles de la suppression des tiroirs d'arrière-gare de CDG2 ;
- Le niveau d'imbrication des circulations avec la ligne K ;
- Les impacts cumulés des travaux CDG Express sur le service aux voyageurs et leur compatibilité avec les autres travaux prévus sur l'axe, en particulier ceux bénéficiant aux lignes franciliennes.

Comme cela avait déjà été fait précédemment, je souhaite recueillir l'avis des exploitants des lignes B et K sur la portée du projet CDG Express sur l'exploitation de ces lignes et sur la nature des solutions complémentaires prévues pour neutraliser les éventuels impacts du projet de liaison aéroportuaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma haute considération.

  
**Laurent PROBST**  
**Pour le Directeur Général**  
**et par délégation**  
**Jean-Louis PERRIN**  
**Directeur Général Adjoint**

Copie : M. Philippe MARTIN, directeur général adjoint, RATP