

Paris, le 1er juillet 2020

Réponses d'Île-de-France Mobilités aux demandes de précision des garants de la Commission nationale du débat public dans leur bilan de la concertation du 18 mars 2020 relative au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

La présente note apporte des réponses aux demandes de précision concernant l'ensemble des parties prenantes n°4 et n°5.

Demande de précision n°4

Il conviendrait que la Région Hauts-de-France et Île-de-France Mobilités, autorités organisatrices des transports, précisent leurs intentions quant à la politique tarifaire qui sera en vigueur sur cette liaison ferroviaire.

La tarification de services de transports collectifs franciliens relève du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. On ne peut préjuger de sa décision le moment venu.

Toutefois, l'application de la tarification francilienne (abonnements et billets origines-destinations à un prix calculé sur la base des principes en vigueur à l'horizon d'une mise en service du projet Roissy-Picardie) est évidemment une des options possibles, comme c'est le cas aujourd'hui sur les TER qui assurent des arrêts en Île-de-France.

Demande de précision n° 5

Il conviendrait que les pouvoirs publics, les autorités organisatrices des transports concernées et SNCF Réseau précisent, de manière opérationnelle, l'articulation et la complémentarité des différents moyens de transports existants et futurs, voire leur priorisation, pour assurer la cohérence et l'efficacité du maillage. L'expression du public montre combien l'enjeu des mobilités sur le territoire est source d'inquiétude au quotidien. Cette préoccupation est prise en compte par les autorités organisatrices des transports, tant en Région Hauts-de-France qu'en Région Île-de-France. La liaison ferroviaire Roissy-Picardie a, notamment, pour objectif d'améliorer cette desserte au quotidien des deux Régions concernées.

Le territoire du Grand Roissy est un enjeu majeur pour Île-de-France Mobilités compte tenu de son importance économique et de sa dynamique de développement.

La desserte ferrée est aujourd'hui assurée par trois lignes structurantes : les RER B (1 million de voyageurs par jour) et D (660 000 voyageurs) et la ligne K. A l'avenir, la desserte sera complétée par la ligne 17 du Grand Paris Express.

Île-de-France Mobilités est engagée aujourd'hui dans un effort sans précédent pour améliorer l'offre sur le réseau ferré existant. Les lignes de RER et de train ont en effet souffert d'un sous-investissement pendant de nombreuses années. Elles sont aujourd'hui de plus en plus sollicitées alors que leur fréquentation augmente et souffrent encore d'un manque de fiabilité. C'est tout particulièrement le cas sur la ligne D du RER.

→ Sur le RER D, de premières améliorations ont été apportées grâce à l'évolution du schéma de desserte au sud de la ligne. L'extrémité sud de la ligne a été séparée des missions interconnectées qui circulent du nord au sud. En effet, un des points noirs était

situé en gare de Corbeil Essonnes. La ponctualité s'est nettement améliorée de +3,2 points passant de 83,5 % en 2018 à 86,7 % en 2019 (avant les mouvements sociaux de fin d'année). Toutefois, cette ponctualité est encore en-dessous de l'objectif fixé par Île-de-France Mobilités à la SNCF.

- Pour l'améliorer, plusieurs actions sont en cours pour changer le matériel roulant :
 - Un nouveau matériel roulant a été commandé, le RER Nouvelle Génération, RER NG. Environ 140 trains seront achetés pour un investissement de 2,5 milliards d'euros.
 - L'arrivée de ce nouveau matériel nécessite des adaptations importantes des installations électriques au sud de la ligne pour un investissement de 200 millions d'euros.
 - Il est également nécessaire d'adapter les ateliers de la ligne (atelier des Joncherolles au nord et ateliers de Villeneuve-Saint-Georges au sud) pour un investissement de 700 millions d'euros.

Des trains neufs, c'est plus de confort pour les voyageurs, c'est aussi moins de pannes et donc une régularité améliorée.

- Pour améliorer la régularité du RER D, il est aussi nécessaire d'agir sur la signalisation.

L'exploitation des RER B et D est liée puisqu'ils empruntent les mêmes voies dans le tunnel Chatelet Les Halles – Gare du Nord. Ce sont ainsi 1,6 million de voyageurs quotidiens et 1 000 trains qui l'utilisent chaque jour et qui sont impactés par les conditions d'exploitation du tunnel.

Améliorer ces conditions de circulation est donc crucial. Pour cela, un nouveau système d'exploitation et de signalisation est à l'étude. Il permettra de diminuer l'espacement entre les trains et de mieux rattraper les retards. C'est le système Nexteo. Il sera notamment très utile pour assurer une circulation plus régulière des trains dans le tunnel commun RER B / RER D pour près de 900 M€.

L'appel d'offres qui devait être lancé début 2020 a été repoussé par SNCF Réseau sans concertation avec Île-de-France Mobilités et le projet prend donc du retard alors qu'il est essentiel pour les Franciliens. SNCF Réseau doit revenir au calendrier initial.

- Pour les déplacements du quotidien et notamment pour l'accès aux emplois de la plateforme, le réseau ferré ne peut répondre à tous les besoins. En effet, une majorité des salariés qui travaillent sur la plateforme ou dans les zones d'activité alentour résident à moins de 15 km de l'aéroport.

La desserte par bus est donc essentielle. Environ 30 lignes desservent la plateforme aéroportuaire directement.

De nombreuses évolutions de ces lignes de bus ont été décidées par Île-de-France Mobilités ces dernières années permettant des renforts d'offre sur des lignes existantes et des créations de lignes.

A l'avenir, l'enjeu sur ces lignes, outre le développement de l'offre sera de garantir les temps de parcours et cela malgré l'augmentation de la circulation routière. Cela passera par la réalisation d'aménagements de voirie pour favoriser la circulation des bus.

Enfin, concernant le projet Roissy-Picardie, Valérie Pécresse a écrit en janvier 2020 au premier ministre Edouard Philippe pour donner le point de vue de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités sur ce projet. Ce courrier est joint en annexe à la présente note.