Demande de précisions des garants de la CNDP sur la concertation du projet de Terminal 4

Contribution de la Préfecture de Région (DRIEA)
pour les réponses des pouvoirs publics

Demande de précisions n°16, 18 et 19 « accessibilité »

➔ **Il conviendrait au maître d'ouvrage de préciser avec les services de l'Etat les actions envisagées pour faire face à l'augmentation du trafic routier et aux engorgements déjà présents.**

Plusieurs opérations d'aménagement du réseau structurant du nord de l'Ile-de-France contribuent à améliorer la desserte de l'aéroport de Roissy. Parmi ces projets figurent notamment le contournement Est de Roissy (CER) ainsi que le développement de nouvelles mobilités telles que les voies réservées pour encourager les mobilités partagées, le covoiturage, les mobilités propres (véhicules à très faible émission) et la circulation des bus et des taxis.

1 - Le projet de Contournement Est de Roissy (CER) a été déclaré d'utilité publique le 22 septembre 2003 par décret du Premier ministre après avis du Conseil d'État, suite à l'enquête publique menée en 2002.

Il s'agit de construire 9km d'autoroute à 2x2 voies et 7 km de rétablissement de la RD212, entre l'échangeur de Compans et l'échangeur de A1/A104. En outre, la DUP prévoit que cette autoroute à 2x2 voies soit élargissable à 2x3 voies entre le nouvel accès Est à l'aéroport et l'échangeur A1/A104.

Le CER participe au bouclage de la « Francilienne », un ensemble de voies rapides contournant Paris à une distance d'une trentaine de kilomètres. Ce bouclage va permettre de faciliter les liaisons avec Cergy, Marne-la-Vallée et la liaison avec les radiales A16, A15, A1, A4, A5, A6 et A10.

Illustration 1: La Francilienne et la localisation du CER

La carte ci-dessous présente (en rouge) l'itinéraire majoritairement emprunté pour traverser le territoire d'Est en Ouest, et celui que permettra le CER (en violet) :

Illustration 2: itinéraire majoritairement emprunté en rouge

Localement, le CER va permettre de reporter une partie du trafic qui circule aujourd'hui sur des axes non dimensionnés à cet effet, saturés aux heures de pointe.

Plusieurs études ont été menées depuis 2015 afin d'étudier les modifications du trafic imputables au CER. Ces modélisations s'appuient sur l'état actuel de la situation, et anticipent les évolutions de trafic jusqu'en 2030. Ces différentes modélisations prennent notamment en compte le réseau interne à CDG, les dernières hypothèses de développement et de desserte de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle par Aéroports de Paris, en particulier la création du futur Terminal 4. Ainsi elles permettent de comparer la situation pour les usagers de la route avec et sans la réalisation du CER.

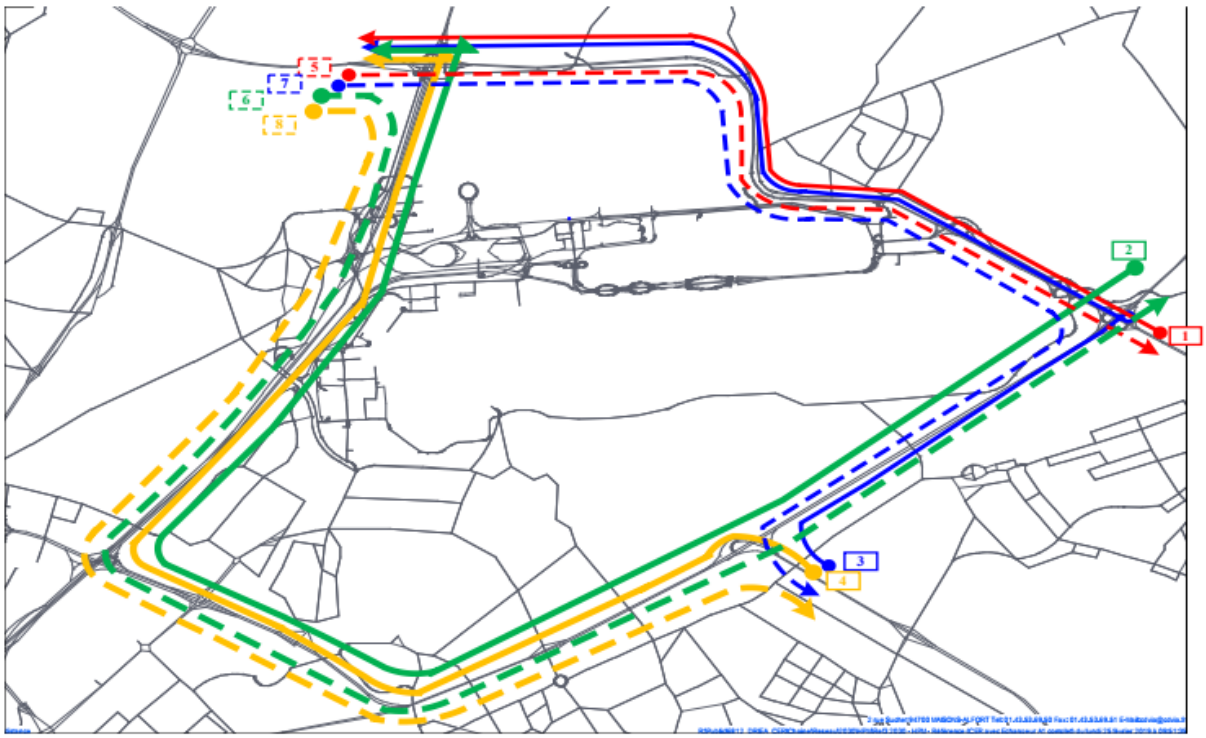
Dès 2024, à la mise en service du contournement, près de 60 000 véhicules par jour emprunteront la section autoroutière. Les simulations de trafic montrent que depuis l'élargissement de la RN1104 à 2x2 voies entre l'échangeur de Compans et l'accès Est à CDG, les conditions de circulation se sont nettement améliorées sur cette section avec quelques difficultés qui demeureront à l'approche du giratoire RN1104/Rue de la Fossette, au niveau du carrefour à feux entre la RD212-RN1104/RD401 au Mesnil-Amelot, sur la RN2 au nord de l'échangeur de Compans.

Dès sa mise en service, la section autoroutière du CER va permettre aux usagers de réduire ainsi leur temps de parcours de façon non négligeable :

Les gains de temps en 2030 pour quelques trajets à titre d'exemple, à l'heure de pointe du matin (voir schémas ci-dessous) :

- entre l'échangeur de Compans et la RN104 côté Cergy (trajet 1 et 5 ci-dessous) : gain de plus de 8 minutes avec le CER, sur un trajet de 15 minutes environ sans le CER ;
- les usagers empruntant les trajets 2 et 6 bénéficieront d'un gain de temps significatif s'ils décident d'emprunter le CER ;
- entre l'A104 et la RN104 côté Cergy en passant par le nord de l'aéroport (trajets 3 et 7 ci-dessus) : gain de 7 à 8 min avec le CER pour un trajet d'environ 18 minutes sans le CER ;
- les usagers empruntant les trajets 4 et 8 actuellement bénéficieront d'un gain de temps significatif s'ils décident d'emprunter le CER.

TEMPS DE PARCOURS		HORIZON 2018			HORIZON 2030 Fil de l'eau			HORIZON 2030 avec CER		
	ITINERAIRE	Distance en m.	HPM Temps (min)	HPS Temps (min)	Distance en m.	HPM Temps (min)	HPS Temps (min)	Distance en m.	HPM Temps (min)	HPS Temps (min)
1	Rd212 Compans -> RN104 Cergy via RN1104 (Rd212)	9 570	10 min 59 s	09 min 12 s	9 570	15 min 57 s	13 min 14 s			
	Rd212 Compans -> RN104 Cergy via CER							9 370	07 min 24 s	05 min 47 s
2	RN2 -> RN104 Cergy via A1	21 875	19 min 34 s	16 min 16 s	21 875	23 min 13 s	21 min 42 s	21 825	22 min 07 s	21 min 12 s
3	A104 ->RN104 Cergy via RN1104 (Rd212)	14 610	14 min 18 s	12 min 42 s	14 610	19 min 38 s	17 min 23 s			
	A104 -> RN104 Cergy via CER							14 410	11 min 08 s	10 min 01 s
4	A104 -> RN104 Cergy via A1	17 195	16 min 52 s	13 min 41 s	17 195	19 min 57 s	18 min 58 s	17 145	18 min 44 s	18 min 56 s
5	RN104 Cergy -> Rd212 Compans via RN1104	9 960	10 min 03 s	11 min 38 s	9 960	14 min 14 s	14 min 29 s			
	RN104 Cergy -> Rd212 Compans via CER							10 060	06 min 47 s	07 min 59 s
6	RN104 Cergy -> RN2 via A104 et A1	21 475	16 min 13 s	15 min 39 s	21 475	21 min 44 s	19 min 50 s	21 475	20 min 46 s	19 min 16 s
7	RN104 Cergy -> A104 via RRd212-RN1104	14 680	13 min 13 s	14 min 08 s	14 680	17 min 58 s	16 min 41 s			
	RN104 Cergy -> A104 via CER							14 780	10 min 39 s	10 min 12 s
8	RN104 Certy -> A104 via A1	16 615	13 min 30 s	12 min 59 s	16 615	18 min 48 s	16 min 30 s	16 615	17 min 46 s	15 min 53 s



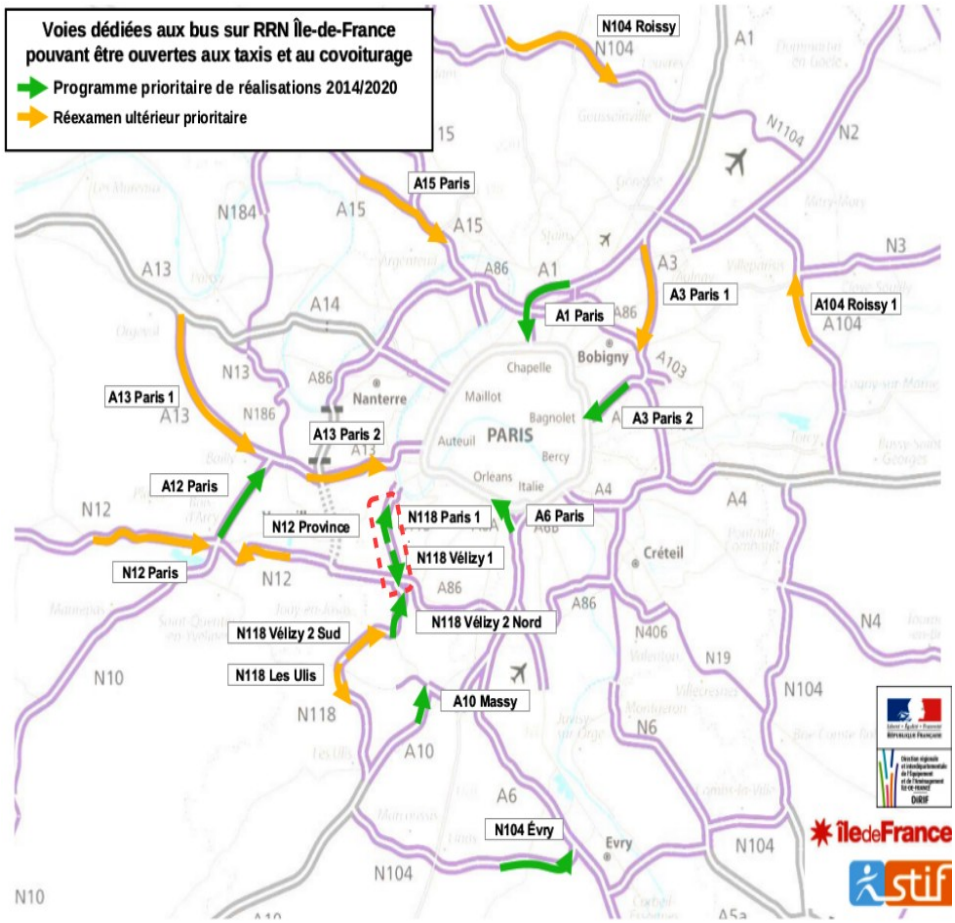
2 – La réalisation de Voies réservées

La voiture est utilisée en moyenne pour 38 % des déplacements régionaux quotidiens et pour 50 % hors Paris (Enquête Globale Transports 2010) : elle est le principal mode motorisé utilisé en Île-de-France.

Une grande partie du réseau routier national non concédé (RRN) d'Île-de-France (1300 km repartis entre autoroutes non concédées, routes nationales à fort trafic et bretelles d'échange) doit absorber au quotidien une demande de l'ordre de 80 000 à 250 000 véhicules/jour par axe, soit 4,0 à 4,5 millions d'usagers quotidiens en moyenne. Cette forte demande conduit à des congestions quotidiennes (100 à 300 km de bouchons) au cours des périodes de pointe du matin et du soir (pendant 4 à 6 heures cumulées) en semaine. La demande de déplacements en région Île-de-France a vocation à augmenter, en lien avec le développement des territoires. La diversité des réponses prévues pour faire face à ce besoin n'évite pas une forte mobilisation du réseau routier. Compte tenu des contraintes environnementales et économiques, la capacité du RRN Île-de-France n'a pas vocation à évoluer de façon sensible dans les années à venir. Une plus grande maîtrise du trafic en consolidant l'offre de déplacements constitue ainsi un objectif prioritaire.

Le développement de voies dédiées en permanence (affectation statique) ou en fonction des conditions de circulation (affectation dynamique) aux transports en communs, taxis, au co-voiturage constitue une des solutions explorées.

Dans ce cadre, l'État, la Région et Ile-de-France Mobilité ont retenu un programme prioritaire de réalisation sur la période 2014/2020 de 9 voies dédiées aux bus, pouvant être ouvertes aux taxis, sur le réseau routier national non concédé en Ile-de-France.
Ce programme est financé à parité par l'État et la Région.



<u>Voies prioritaires desservant l'aéroport :</u>

- **Voie bus et taxis d'A1 sens Province → Paris , 5 km mise en service depuis 2009**

- **Voie bus A3 Sens Province → Paris, en cours de réalisation**

La Voie bus et taxis sur A1 :

La voie est réservée aux bus et aux taxis sur l'autoroute A1 et s'étend sur 5km de la voie rapide de l'A1 (voie de gauche) dans le sens Province-Paris entre le barreau de liaison (Courneuve) vers A86 et Saint-Denis.

Mise en service en avril 2009, soit depuis plus de 10 ans, cette voie n'a ce statut particulier que les jours ouvrés entre 6h30 et 10h00, et reste autorisée à tous les véhicules le reste du temps.
Simultanément, la voie de droite du boulevard périphérique extérieur est neutralisée au niveau de la Porte de la Chapelle, entre la bretelle de sortie vers l'autoroute A1 et la bretelle d'entrée en provenance de l'autoroute A1, pour faciliter l'insertion des usagers de l'autoroute A1. La voie réservée est exploitée à l'aide d'une signalisation dynamique installée sur l'autoroute A1 sens province-Paris et sur le Boulevard périphérique extérieur.

En 2015, l'État régional a réalisé une étude qui a permis de faire ressortir les résultats suivants :
• Par rapport à la situation de 2008, le projet induit une nette amélioration des temps de parcours sur l'A1 entre Roissy et le BPE de – 5 min pour les véhicules autorisés et de -3 à -4 min pour les usagers normaux entre 7h et 10h ;
• Les gains sur l'A1 sont obtenus sans trop détériorer les temps de parcours pour les usagers du boulevard périphérique extérieur (BPE) entre les portes de Bagnolet et de la Chapelle (+3 à +5min) ou ceux de l'A3 en durcissant les conditions d'accès au BPE (+2 à +3 min).
• Pondéré par les débits, le temps total perdu sur le BPE reste deux fois plus faible que le temps total gagné sur l'A1 (+300 et 450 veh.h perdues sur le BPE entre 7h et 9h contre -600 à -900 véh.h gagnées sur l'A1).
Bien entendu, il faut rester prudent sur l'interprétation de ces chiffres, d'autres paramètres que la voie réservée ayant pu faire varier les temps de parcours sur A1 et sur le BPE entre 2008 et 2015, mais ces résultats sont encourageants.

Dans le cadre de la préparation des Jeux olympiques et paralympiques (JOP 2024), les services de l'État étudient l'extension de cette voie en amont vers Roissy, ainsi que la mise en œuvre d'une nouvelle voie en parallèle dans le sens Paris-province.

La Voie Bus sur A3 :

L'opération est décomposée en deux phases :

La phase 1, en cours, concerne une section de 1,3km, depuis l'insertion de l'A186 sur A3 sens province-Paris jusqu'à la sortie vers la gare routière internationale à la Porte de Bagnolet. Cette section est implantée sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU)

Le dispositif prévu est permanent et nécessitera une réduction de la vitesse autorisée de 90 à 70km/h sur 1,3km environ avec la mise en place d'un contrôle sanction automatisé, d'une part, pour contrôler la vitesse des usagers sur les voies de circulations et, d'autre part, pour garantir le contrôle de l'usage de la voie dédiée.

L'aménagement est prévu pour la circulation de 2 lignes de bus RATP, environ 10 bus/h. Sa configuration particulière (BAU en tunnel) ne permettra toutefois pas de l'ouvrir à d'autres usagers que les bus.

La phase de prolongement prévue sur un linéaire d'environ 900 m (depuis l'insertion de l'A86) a fait l'objet d'une analyse de son opportunité. Sa réalisation pourrait intervenir en 2022 après les travaux de réalisation du tramway T1 par le CD93.

La révision du schéma directeur des voies réservées :

L'État en région, la Région Ile-de-France et Île-de-France Mobilités ont entrepris à l'été 2018 les premières analyses en vue de l'actualisation du schéma directeur de 2014 en étudiant particulièrement les voies dont le réexamen était jugé prioritaire. Le résultat de cette actualisation pourra être présentée d'ici la fin 2019.

Conclusions de la CNDP sur la concertation Terminal 4
Contribution de la DRIEA pour la réponse des pouvoirs publics
à la demande de précision n° 16

➔ **Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser de manière concrète les moyens mis en oeuvre pour faciliter l'accès et raccourcir les temps de parcours vers l'aéroport pour les communes les plus proches de la plateforme, dont Goussainville et Mitry-Mory.**

L'amélioration de l'accès à la plateforme passe par une intervention coordonnée sur les infrastructures aussi bien routières, que dédiés aux modes actifs ou aux transports en commun. A ce titre, il s'agit d'une intervention partenariale qui engage l'ensemble des pouvoirs publics et Aéroport de Paris.

S'agissant de l'amélioration des accès routiers, le contournement Est de Roissy, en cours de travaux, apportera une réponse concrète en réduisant la pression routière sur les accès actuels et contribuera à réduire les phénomènes de congestion sur certains axes (voir réponse spécifique).

La desserte en transport en commun est également un enjeu essentiel sur lequel l'État, au côté des collectivités et d'Île-de-France Mobilités est pleinement engagé. Cela passe par des investissements massifs sur le RER B pour en améliorer la performance, notamment avec le déploiement de nouveau matériel roulant à partir de 2025 et la mise en place d'un système de pilotage automatique des trains. Le projet de liaison CDG Express vise également à réduire la pression routière sur la plateforme pour concourir à améliorer les accès. Enfin, la construction de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express à horizon 2030 pour la desserte de l'aéroport est une réponse importante aux enjeux de déplacements. Ainsi, des investissements importants sont consentis par les pouvoirs publics et notamment l'État pour améliorer substantiellement l'accessibilité en modes lourds de l'aéroport afin d'inciter au report modal.

Au-delà des modes lourds, les études conduites par Ile-de-France Mobilités ont identifié plusieurs axes structurant pour des liaisons bus transversales de qualité. Ces liaisons permettent de répondre finement aux déplacements quotidiens en reliant de manière plus efficace les zones d'emplois et les zones d'habitation : liaison Goussainville – Parc des Expositions ; liaison Villiers-le-Bel Roissypôle ; liaison Garges Sarcelles – Roissypôle.

Sur cette base, l'État, la Région et les collectivités ont décidé d'engager dès 2019 les études pour réaliser raidement les aménagements nécessaires. Cela permettra d'apporter des gains de temps de parcours et une régularité accrue pour les liaisons bus avec une fréquence qui pourra être renforcée. C'est une réponse pragmatique aux besoins de déplacement et qui apportera des évolutions concrètes à court terme.

Enfin, il peut être rappelé que la définition de l'offre relève de l'autorité organisatrice, Ile-de-France Mobilités. Cette dernière peut éventuellement déléguer à ces communes la compétence d'organiser des transports de rabattement vers l'aéroport si elles en font la demande.

Conclusions de la CNDP sur la concertation Terminal 4
Contribution de la DRIEA pour la réponse des pouvoirs publics
à la demande de précision n° 18

➔ Il conviendrait au maître d'ouvrage et aux pouvoirs publics de préciser l'ensemble des solutions mises en oeuvre pour minimiser l'impact des travaux du CDG Express sur le fonctionnement du RER B

La liaison, directe, rapide et fréquente que permettra le CDG Express entre Paris et l'aéroport de Roissy est essentielle pour assurer l'attractivité de l'Ile-de-France et de la France. C'est un enjeu économique majeur. Cette nouvelle offre de transport collectif adaptée aux besoins des passagers aériens est un facteur déterminant pour l'attractivité et la compétitivité de la région capitale. Elle concourt également à la décharge de la pression routière et des réseaux de transport du quotidien, comme le RER B.

Le projet s'est accompagné d'un travail étroit avec Île-de-France Mobilités afin de définir les conditions pour assurer la neutralité du projet par rapport aux circulations des trains du quotidien. Cela a notamment été confirmé dans la délibération d'Île-de-France Mobilités de 2016 et repris dans celle de décembre 2018. Il ressort de cela que les conditions existent et seront mises en œuvre pour assurer la neutralité du projet en exploitation, y compris en cas de circulation perturbée. C'est à ce titre que d'importants investissements sur le réseau du RER B notamment, mais également sur la ligne K et le TER Paris-Laon, ont été intégrés dans le programme de CDG Express. Cela représente environ 500M€ d'investissements, soit 30 % du coût total du projet pour moderniser les installations techniques et régénérer les infrastructures en vue de plus de robustesse, et pour améliorer l'exploitation et la gestion des incidents...

La concertation conduite en janvier 2019 par le Préfet de la région Ile-de-France sur le projet a permis de confirmer la neutralité des circulations du CDG Express vis-à-vis des trains du quotidien.

Le Gouvernement est également attentif aux conditions de réalisation des travaux et à leur impact sur les conditions de déplacement des Franciliens. C'est à ce titre que le Premier ministre a chargé le Préfet de région d'une mission de coordination de l'ensemble des travaux prévus sur l'axe ferroviaire Nord, soit quinze projets majeurs et d'importantes opérations de régénération. Le sujet dépasse la seule question du projet CDG Express. A l'issue d'un travail d'optimisation des projets et d'un plan ambitieux de transformation interne de SNCF Réseau pour améliorer la productivité en matière de travaux, le Gouvernement a décidé de privilégier un ordonnancement des travaux qui réduise l'impact sur les usagers du quotidien en repoussant la livraison du CDG Express en 2025.

Pour la suite, une démarche continue est mise en place afin de suivre l'impact réel des travaux sur l'axe Nord. Ce suivi sera réalisé par le comité de coordination de l'axe Nord qui se réunira régulièrement sous la présidence du Préfet de région. Ce comité aura notamment comme mission de s'assurer de la bonne réalisation des travaux et des mesures d'exploitation dans le respect des engagements pris au moment de la démarche axe Nord.

Conclusions de la CNDP sur la concertation Terminal 4
Contribution de la DRIEA pour la réponse des pouvoirs publics
à la demande de précision n° 19

➔ Il conviendrait à l'Etat et à la Région de préciser les améliorations envisagées sur le fonctionnement du RER B, avec le calendrier correspondant

Le CPER 2007-2013 puis le CPER 2015-2020 en Île-de-France font de l'amélioration des lignes de RER une priorité à travers la mise en place des schémas directeurs. Celui du RER B a notamment conduit à la modernisation de la partie nord de la ligne, dont le fonctionnement a été revu en profondeur. Il a été complété par la suppression de la relève des conducteurs à la gare du Nord et la mise en place d'une direction de ligne unifiée, au sein d'un centre de commandement unique, ayant pour objectif d'améliorer la coordination entre les deux exploitants de la ligne, à savoir la RATP et SNCF Mobilités. Enfin, le matériel roulant a été en grande partie rénové. Cette rénovation doit se poursuivre entre 2019 et 2021.

Ces différentes actions ont permis des progrès en termes de ponctualité. En 2009, elle était de 78 %. En 2018 elle est proche de 87 %.

Ces efforts seront poursuivis dans les prochaines années. D'ores et déjà, entre 2015 et 2017 ce sont 215 M€ qui ont été engagés en faveur de la partie sud du RER B. Ces investissements permettent :

- de réaménager des gares de la ligne comme La Croix de Berny, dont les travaux ont commencé, ou Robinson où les travaux sont prévus pour mi-2019 ;
- d'améliorer l'infrastructure en renouvelant la signalisation et en augmentant les capacités de retournement, à l'image du tiroir d'Orsay ;
- et enfin de préparer l'arrivée du nouveau matériel roulant.

En dehors des schémas directeurs, d'importants travaux de régénération de l'infrastructure sont également conduits. Ils concernent notamment les caténaires au nord de la ligne B.

En matière de matériel roulant, Île-de-France Mobilités a engagé le renouvellement complet des rames avec le déploiement des MING (matériel interconnecté nouvelle génération) à partir de 2025. Par ailleurs, le déploiement du système de pilotage et de signalisation NEXTEO sur les RER B et D est en cours d'études pour un déploiement qui devrait avoir lieu dès 2026. Ce projet conduirait à une meilleure fréquence et une plus grande régularité dans les circulations des trains du RER B comme cela a été constaté sur le RER A.

Enfin, il convient de rappeler que le projet CDG Express prévoit plus de 500 M€ pour les transports du quotidien., avec une grande partie consacrée à l'amélioration du RER B, notamment au travers de la construction d'installations de retournement offrant une plus grande robustesse à l'exploitation de la ligne.

Ces différents éléments témoignent de la volonté des pouvoirs publics, au sein desquels l'État prend toute sa part, d'améliorer la situation du RER B. Ils s'inscrivent dans un contexte plus général où des moyens considérables sont engagés pour la modernisation et l'extension des réseaux de transports en Île-de-France, au profit des usagers du quotidien.

Conclusions de la CNDP sur la concertation Terminal 4
Contribution de la DRIEA pour la réponse des pouvoirs publics
à la demande de précision n° 20

➔ Il conviendrait aux autorités publiques de préciser ce qui est prévu concernant le barreau de Gonesse, et de préciser les alternatives éventuelles

Le Préfet de région a réuni le 8 juillet 2019 les élus du Grand Roissy avec la présidente du Conseil départemental du Val d'Oise et le Conseil régional et Île-de-France Mobilités pour examiner la question des mobilités sur le secteur.

Cette réunion a permis de partager les conclusions des études réalisées par Île-de-France Mobilités sur le barreau ferroviaire de Gonesse. L'ensemble des partenaires ont pris acte du bilan socio-économique défavorable du projet malgré les recherches d'optimisations réalisées. Ces éléments ne permettent pas d'envisager une déclaration d'utilité publique. Dans ces conditions, les partenaires ont entériné l'abandon du projet du barreau ferroviaire de Gonesse inscrit au CPER.

L'ensemble des partenaires ont également partagé le constat que des solutions adaptées devaient être apportées pour répondre aux besoins de mobilités des habitats du secteur et notamment pour faciliter l'accès aux zones d'emplois. Ainsi, sur la base d'une étude conduite par Ile-de-France Mobilités, plusieurs axes structurants pour des liaisons bus transversales de qualité ont été identifiés. Ces liaisons permettent de répondre finement aux déplacements quotidiens en reliant de manière plus efficace les zones d'emplois et les zones d'habitation. Trois liaisons seront traitées en priorité :

- liaison Goussainville – Parc des Expositions ;
- liaison Villiers-le-Bel Roissypôle ;
- liaison Garges Sarcelles – Roissypôle.

Les aménagements projetés sur ces liaisons permettront d'apporter rapidement des gains de temps de parcours et une régularité accrue pour les liaisons bus avec une fréquence qui pourra être renforcée. Les études sont engagées et le Conseil départemental du Val d'Oise a accepté d'en assurer la maîtrise d'ouvrage. C'est une réponse pragmatique aux besoins de déplacements et qui apportera des évolutions concrètes à court terme.