

Christian Gerondeau, expert indépendant, spécialiste du RER

Les cahiers d'acteurs sur le projet de liaison ferroviaire Paris / Charles-de-Gaulle



Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Christian Gerondeau fut en son temps un acteur majeur du réseau actuel du RER dont il fit profondément modifier les plans au début des années 1970, alors qu'il était conseiller auprès du Premier Ministre. Il est l'auteur du seul ouvrage de synthèse sur le RER (La Saga du RER et le maillon manquant ; Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées), qui suggère également de nouvelles solutions pour la desserte des aéroports parisiens.

Coordonnées :

Christian Gerondeau
Fédération Française des Automobile-Clubs et Usagers de la Route
76 avenue Marceau – 75008 PARIS
Tél. : 01 56 89 20 70
Fax : 01 47 20 37 23
ffac.gerondeau@wanadoo.fr

UNE DESSERTE FERROVIAIRE EXPRESS DE L'AÉROPORT CHARLES-DE-GAULLE EST SOUHAITABLE MAIS SA RÉALISATION N'EST PAS ACQUISE.

La desserte ferrée actuelle de l'aéroport Charles-de-Gaulle est loin d'être satisfaisante et il est donc souhaitable de relier celui-ci au centre de l'agglomération par une liaison dédiée de qualité.

tisseurs privés, et ce sont en définitive eux qui prendront la décision de réaliser ou non le projet, et non les pouvoirs publics. Il faudra donc qu'ils soient convaincus de la viabilité financière de celui-ci.

Mais la mise en œuvre d'un tel projet n'a rien d'acquise. L'essentiel du financement devra provenir d'inves-

Trois hypothèses qui pourraient être soumises à leur examen sont décrites ci-après.



HYPOTHÈSE 1 : LE PROJET ACTUEL



**Variante de desserte
du parc d'exposition de Villepinte
au Sud-Est de celui-ci.**

La première est celle qui fait l'objet du dossier soumis au Débat Public. Elle appelle, de la part de l'auteur de la présente fiche, trois remarques.

- **C'est la durée globale du trajet qui compte.** Il faudra additionner en effet le temps d'accès à la station centrale de l'aéroport, le temps d'attente de CDG-Express, le parcours (15 minutes) puis le trajet interne à Paris jusqu'à la destination finale. Des mesures menées sur le terrain ont montré qu'entre une arrivée à la Gare de l'Est et la dépose en taxi dans le quartier des affaires (8^{ème} arrondissement), il fallait compter une demi-heure en heure creuse. Or une grande partie des utilisateurs d'une éventuelle liaison express aura besoin d'un taxi dans Paris, puisque 80% des utilisateurs de

l'aéroport de Charles-de-Gaulle ont des bagages enregistrés. C'est dire qu'au total, entre l'aéroport d'arrivée à Charles-de-Gaulle et la destination finale dans Paris, il faudra compter très nettement plus d'une heure. Dans ces conditions, beaucoup seront d'autant plus tentés de prendre un taxi direct depuis leur aéroport d'arrivée jusqu'à leur destination finale que les heures d'encombrement des autoroutes sont largement minoritaires, si l'on tient compte des heures creuses, des week-ends, des jours fériés, des périodes de vacances, etc. (voir à ce sujet « La saga du RER » ouvrage cité plus haut).

- **Une deuxième remarque est relative à la desserte du parc d'exposition de Villepinte.** À partir du moment où une nouvelle liaison ferrée à grande capacité

passerait à proximité de celui-ci, il serait coupable de ne pas la mettre à profit pour sa desserte. Sur un plan pratique, la première solution qui vient à l'esprit consiste à détourner l'itinéraire actuellement prévu pour la liaison CDG-Express, afin que celui-ci passe en lisière Sud-Est du parc de Villepinte où serait implantée une nouvelle station de desserte de ce dernier. Cette station ne serait ouverte qu'à l'occasion des salons, et serait desservie par des trains spécialisés qui n'interféreraient donc pas avec la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Le surcoût éventuel lié à la modification du tracé initialement envisagé devrait logiquement être apporté par le parc des expositions, de même que les frais (acquisition et exploitation) liés aux trains qui le desserviraient, étant entendu que les recettes acquittées par les utilisateurs pourraient lui revenir pour l'essentiel.

Une autre solution, proche de celle qui est évoquée ci-dessus, consisterait comme le suggèrent les responsables du parc de Villepinte, à utiliser la gare actuelle du RER B, au prix d'un détour plus important.

Les suggestions faites ci-dessus garderaient toutes leur pertinence dans le cas des hypothèses 2 et 3 qui seront évoquées ci-après.

- **Un dernier point mérite enfin d'être mentionné quant au projet actuel.** Celui-ci laisse entendre que la Gare de l'Est serait, à peu de choses près, contiguë à la Gare du Nord et aux lignes de métro et de RER (B et D) qui la desservent, ainsi qu'à la station souterraine « Magenta » de la ligne E du RER. Sur une carte, les distances représentent peu de choses. Mais dans la pratique, il en va tout autrement. En fait, la Gare de l'Est n'est commodément desservie que par les 3 lignes de métro qui y ont une station (4, 5 et 7), et ceci restera vrai malgré les travaux prévus.

HYPOTHÈSE 2 : L'UTILISATION DE LA LIGNE E ACTUELLE

L'hypothèse 2 est commune à l'hypothèse 1 sur la quasi-totalité de la liaison nouvelle. Mais elle en diffère dans Paris. Au lieu d'arriver à la Gare de l'Est dans des installations à créer, les trains de CDG-Express en provenance de l'aéroport pénétreraient dans la capitale par la ligne E du RER et y auraient donc deux points de débarquement (ou d'embarquement) : les 2 stations souterraines « Magenta » (entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est) et « Haussmann-St-Lazare » au pied de la gare du même nom.

Ces 2 gares disposent d'une capacité considérable, pratiquement inutilisée aujourd'hui. Elles ont en effet 4 quais (fig. 1) et non 2 comme c'est le cas par exemple pour la ligne A du RER dont le trafic est pourtant 5 fois supérieur à celui de la ligne E. Il serait donc facile de réserver dans chaque station deux quais sur les quatre à un autre usage, tel que l'accueil des trains de CDG-Express. Une expertise serait nécessaire pour évaluer la cadence maximale de retournement des trains à Haussmann-St-Lazare. Au Japon, le terminus « Tokyo Station » de la ligne Chuo, qui ne dispose que d'un quai et de deux voies,

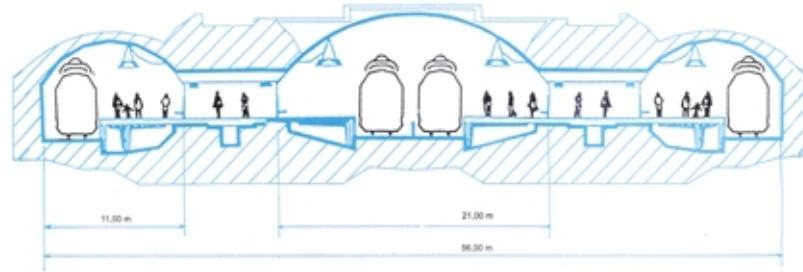


Fig. 1. RER ligne E : coupe des stations Magenta et Haussmann-Saint Lazare

« retourne » ainsi 30 trains à l'heure qui débarquent chacun 3 000 voyageurs aux heures de pointe (ouvrage cité plus haut). Les stations Magenta et Haussmann-St-Lazare disposent en outre de vastes espaces d'accueil qui pourraient être mis à profit (fig. 2 et 3).

Par rapport à l'hypothèse 1, l'hypothèse 2 présente des avantages et des inconvénients.

Parmi les inconvénients, il faut citer l'absence de possibilité d'enregistrement des bagages, encore que le caractère impératif de cette dernière reste à évaluer. Il faut également citer, pour ceux qui arrivent à Paris, la difficulté d'organiser commodément un chargement en taxi au voisinage des deux stations Magenta et Haussmann-St-Lazare.

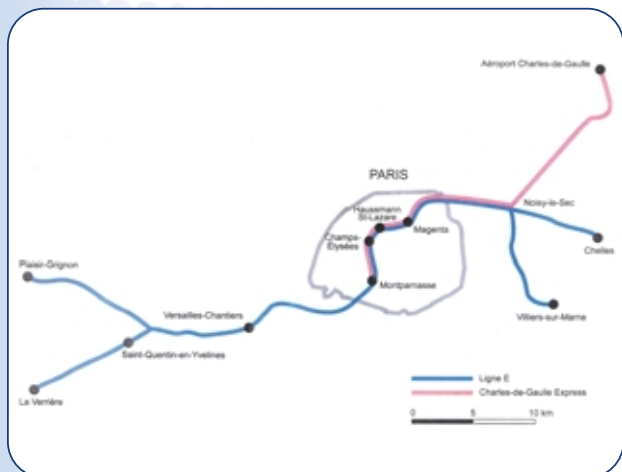
Mais l'hypothèse 2 présente aussi des avantages. Elle permet tout d'abord une économie de travaux en Gare de l'Est, puisque celle-ci ne serait plus desservie et ne devrait plus être aménagée.

Elle offre ensuite deux points d'arrêts dans Paris au lieu d'un, et notamment celui de Haussmann-St-Lazare, beaucoup moins excentré que la Gare de l'Est. Elle procurerait enfin aux utilisateurs potentiels de la ligne CDG-Express d'excellents raccordements aux réseaux de transports en commun. L'essentiel de Paris et le quartier d'affaires de la Défense lui-même auraient ainsi un accès très aisé à CDG-Express du fait de la correspondance à Auber avec la ligne A du RER.



Fig.2 et 3. À gauche, la demi-station latérale Haussmann-Saint-Lazare. À droite, l'espace souterrain de communication de la ligne E, station Haussmann-Saint-Lazare.

HYPOTHÈSE 3 : UNE SOLUTION GLOBALE



Projet ESOLE.

L'hypothèse 3 nécessite la réalisation d'un autre projet dans le sous-sol parisien.

Jusqu'à présent, il a été envisagé de prolonger la ligne E vers l'ouest et de la raccorder, sinon à la Gare St-Lazare puisque c'est physiquement impossible du fait d'une différence de niveau de plus de 30 mètres, du moins en amont de celle-ci à l'une des voies qui vont vers l'ouest. Ce prolongement a été envisagé, soit vers la banlieue ouest (ligne de Saint-Nom-la-Bretèche), soit vers la Normandie. Toutefois, aucune de ces 2 solutions ne paraît devoir déboucher à court terme, et notamment trouver un financement du fait de la grande faiblesse des trafics prévisibles. De même, la création d'une ligne F du RER reliant la Gare Montparnasse à la Gare St-Lazare figure-t-elle depuis longtemps dans les schémas régionaux. Mais elle ne paraît pas plus d'actualité. C'est pourquoi, tout en préservant

pour l'avenir la possibilité de ces divers projets, un autre paraît mériter d'être examiné. Il s'agirait de relier le terminus actuel de la ligne E à la Gare Montparnasse, avec une station intermédiaire située en bas des Champs-Élysées, donnant naissance à une liaison Est-Sud-Ouest à travers Paris, qui pourrait être baptisée « ESOLE » (ci-contre). Ce projet apporterait une solution à 3 problèmes :

- **Le premier est celui du désenclavement de la Gare Montparnasse.** Celle-ci est actuellement mal reliée au réseau métropolitain et beaucoup de ses nombreux usagers ont des conditions d'accès malaisées à Paris.
- **Le deuxième concerne la banlieue Est desservie par la ligne E, et qui se verrait offrir deux points supplémentaires d'accès à Paris.** La réalisation du « maillon manquant » améliorerait au total les conditions d'accès à Paris de plus d'un million d'habitants des banlieues Sud-Ouest et Est.
- **Le troisième avantage de la création de cet éventuel « maillon manquant » concerne le projet CDG-Express.** Celui-ci serait en effet profondément transfiguré au point de devenir remarquable.

CDG-Express aurait alors 4 points de débarquement ou d'embarquement dans Paris, desservant aisément toute la capitale. Il aurait un accès direct à 10 lignes de métro sur 14, et à 4 lignes du RER sur 5.

La station « Champs-Élysées-Clémenceau » pourrait comporter pour sa part un grand espace de départ et d'arrivée des taxis ainsi

que de pré-enregistrement des bagages. Sa localisation s'y prête particulièrement, car elle est sans doute située à l'endroit de Paris le plus facilement accessible par route. Quant à l'aménagement de la Gare Montparnasse, il pourrait s'inspirer directement de celui qui a été adopté Gare du Nord, avec le maintien en surface de certaines lignes de banlieue, le niveau bas étant réservé à 1 ou 2 liaisons, dont celle qui dessert Versailles et la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui se trouveraient ainsi beaucoup mieux reliées au cœur de Paris. Quatre quais seraient prévus dans les deux stations des Champs-Élysées et de la Gare Montparnasse, dont deux seraient réservés à CDG-Express.

Ainsi serait créée une desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle d'une qualité sans doute sans égale, avec un temps de parcours garanti de l'ordre d'une vingtaine de minutes avec les Champs-Élysées. Ce serait une excellente vitrine internationale dont il est tentant de rechercher si la mise en service ne pourrait pas coïncider avec les Jeux Olympiques de 2012, si la candidature de Paris était retenue.

Sur le plan financier, il serait logique que le « maillon manquant » soit financé en totalité ou en quasi totalité sur fonds publics. Cette jonction de quatre kilomètres est en effet clairement d'un intérêt régional. Un tel projet serait beaucoup plus justifié que d'autres qui sont actuellement envisagés. La liaison nouvelle entre Paris et l'aéroport serait pour sa part à la charge des futurs promoteurs de CDG-Express. Quant au « maillon manquant », il serait utile quel que soit, en définitive, l'itinéraire retenu entre Paris et l'aéroport.

CONCLUSION

Avant de conclure, une remarque s'impose. Tous les efforts pour améliorer la desserte avec Paris resteront de peu d'effets si, parallèlement, les trajets des passagers aériens au sein de l'aéroport ne sont pas organisés dans des conditions aussi parfaites que possible. Sinon, les usagers continueront à choisir la voie routière. Certes, le marché potentiel de CDG-Express est très important. Le chiffre d'affaires des seuls taxis peut être évalué à 300 millions d'euros par an à l'heure actuelle. Mais encore faut-il que l'alternative proposée soit suffisamment attractive.

En conclusion, il appartiendra aux éventuels financeurs de l'ouvrage de faire savoir quelle hypothèse retiendra leur préférence. Si seule la troisième de celles qui sont évoquées dans le présent document leur paraissait viable, il leur appartiendrait également de dire s'ils seraient d'accord pour une phase provisoire, qui pourrait être l'une des deux premières hypothèses évoquées ci-dessus, ou s'ils estimeraient qu'il faille mettre en service simultanément ou presque CDG-Express et le « maillon manquant » pour que le projet soit viable.