

Vivre sans CDG Express



Présentation de l'association Intercommunes

VSCDGEXPRESS constituée le 26.11.01 et déclarée à la Préfecture du Raincy le 21.12.01, a vu le jour dès la Concertation préalable, par la volonté des riverains, révoltés à l'annonce du projet du GIE CDG Express.

Le Conseil d'Administration comporte 16 membres élus dont :
1 Président, 1 Trésorier, 1 Secrétaire, 1 Commissaire aux Comptes,
5 Vice-Présidents et 7 membres, représentant les adhérents de :

Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Bondy, Tremblay-en-France, Les Pavillons-sous-Bois, Villepinte, opposés au projet actuel du CDG Express.

Notre objectif

- Envisager les améliorations nécessaires notamment sur le réseau existant du RER B
- S'opposer à la création de cette voie ferroviaire nouvelle entre Paris et Roissy CDG
- Mettre en place tous les moyens légaux pour combattre le projet

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



Coordonnées :

Roger Chevalier - Vivre sans CDG Express - 28 rue Edgar Quinet - 93270 Sevrans
Tél. : 06.62.08.11.16 - Courriel : vivresans.cdgexpress@free.fr

1. LES OBJECTIFS DU CDG EXPRESS

Le projet pharaonique présenté par le GIE est issu d'un constat selon lequel : « **la ligne B serait saturée et ne pourrait plus évoluer** » il poursuit 5 objectifs :

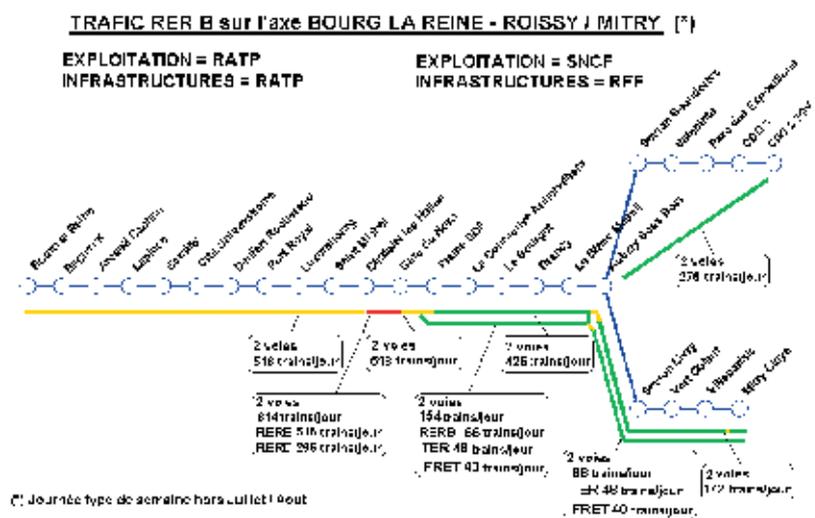
- 1) Proposer un service centré sur les besoins des voyageurs aériens
- 2) Recentrer la ligne B du RER sa vocation première, le transport des voyageurs franciliens
- 3) Décharger les autoroutes A1 et A3 de 3 millions de véhicules annuels

4) Remettre à disposition de la capitale une large part des 20 % du parc de taxis parisiens qui, aujourd'hui, servent à la desserte de l'aéroport CDG et manquent tant à Paris

5) Offrir un système de transport entre Paris et l'aéroport CDG digne de la première destination touristique mondiale

Aujourd'hui, la desserte de l'Aéroport de Paris par le RER B c'est :

- **Une ligne « bricolée »** : la liaison vers l'aéroport s'est faite dans l'urgence bien après la mise en service de CDG1
- **Un réseau datant des années 60**, dimensionné pour la circulation de trains de marchandises et de voyageurs (grande banlieue)
- **Une exploitation irrationnelle et bicéphale (RATP/SNCF)**, conduisant à une ligne de RER manquant cruellement d'homogénéité
- **Un partage problématique des voies avec le RER D**, entre Châtelet et Gare du Nord
- **Un RER B noyé dans le flux global des trains du réseau Nord**
- **Une absence totale d'investissements sur sa partie Nord**, depuis la mise en service du RER en 83



La création de cette liaison superfédatatoire entre gare de l'Est et CDG serait justifiée par le fait que les besoins des passagers aériens et des usagers du quotidien seraient différents. Les passagers aériens, réclamant rapidité, régularité, sécurité et convivialité. Il nous semble que les besoins des usagers du quotidien

sont pourtant peu différents. Pourquoi créer une nouvelle liaison alors qu'entre Paris et Aulnay s/Bois, RFF dispose en plus des 2 voies du RER, de 2 voies sous utilisées (moins de 154 trains par jour dont 66 RER) que la SNCF se permet de fermer à toute circulation 2 h par jour pour maintenance ?

2. LES RISQUES ENGENDRÉS PAR LES TRAVAUX ET L'EXPLOITATION DU CDG EXPRESS

Nous sommes aussi très préoccupés des conséquences que ce tunnel occasionnera aux riverains, tant lors des travaux que lors de son exploitation :

- Le tunnel doit traverser **des zones de gypse antéludien, d'où la crainte d'effondrement ou d'affaissement** d'habitations (les chantiers avec tunnel font régulièrement la Une des médias: Toulouse, Séoul, Eole, Météor)
- Une **nappe phréatique peu profonde** en provenance du plateau de Montfermeil se trouve sur l'actuel projet du tracé, elle est même **parfois perpendiculaire au tracé** comme à Sevran. La présence d'un tube maçonné et bétonné peut conduire à d'importantes **perturbations au niveau de la circulation et de l'écoulement des eaux, ainsi**

que des phénomènes d'assèchement des sols provoquant des fissures dans les habitations (d'après un récent Plan de Prévention des Risques naturels, la totalité du tracé est en zone moyennement exposée sur ce point)

- Dans les villes traversées par le tunnel, le projet engendre déjà **une dévalorisation immobilière de leur patrimoine**
- **La base Chantier prévue sur le site de la Poudrette à Pavillons-sous-Bois** est aussi une source d'inquiétudes pour les habitants de l'autre rive du canal de l'Ourcq. Comment imaginer qu'une telle « usine à gaz » puisse cohabiter en toute quiétude avec les riverains et ce, pendant plusieurs années ? Pour quel bénéfice en retour ?

L'accident récent du chantier Météor nous **scandalise** ; les 11 km de tunnel prévus dans des terrains instables et dans des zones fortement urbanisées nous font craindre le pire (le modèle Heathrow Express a connu en 1994 un effondrement d'une partie de son tunnel, ce qui a retardé sa mise en exploitation d'1 an). L'étude SCETAUROUTE conclue que « les tassements en surface ne doivent pas être sous-estimés ni considérés comme un aspect mineur du projet » et préconise un enfouissement plus important du tracé.

3. LE FINANCEMENT DE CDG EXPRESS : UNE NÉBULEUSE QUI COÛTERA CHER AU CONTRIBUABLE

Les dernières estimations du budget prévisionnel du projet datent de 2001. Le coût total était évalué à 800 millions d'euros, soit près de 6 milliards de francs. Ce budget pharaonique est principalement dû aux travaux d'infrastructures estimés à 610 millions € dont 500 millions € consacrés au forage du tunnel (soit 60 % du budget total).

Malgré la note émise début 2002 par le Conseil Général des Ponts & Chaussées (selon cette étude le projet n'arrive à rembourser sa dette qu'à partir d'un trafic de 7,5 millions de passagers) et les divers risques de dérapage financier évoqués lors des débats publics, le GIE persiste et signe.

Côté estimation des recettes de fréquentation, l'optimisme prédomine.

Les projections financières sur la rentabilité du projet ont été réalisées sur une fourchette allant de 7 à 10 millions de passagers par an, soit environ 28 % des passagers de Roissy. La clientèle « affaires » constitue le marché cible du CDG Express qui est appelé à stagner au profit du tourisme de masse. Cette prévision a été négligée dans les projections de trafic du CDG Express.

Le dérapage budgétaire est inévitable dans ce plan financier (voir exemples anglais/suédois ci-dessous). De même les indemnités pour les nuisances et dégâts potentiels liés aux travaux ne sont toujours pas pris en compte à ce jour.

L'assurance affichée par les promoteurs du projet repose sur un parti pris certain : faire porter le risque financier par les Etablissements

publics (RFF, SNCF et ADP). La note d'analyse des Ponts & Chaussées estime qu'ils devront financer ce projet jusqu'à hauteur de 330 millions € avec de fortes probabilités de ne pas récupérer ces investissements. Rappelons les bilans 2001 : RFF affichait une dette de 25,8 milliards €, SNCF 7,1 milliards et ADP 2 milliards (sans commentaire). Comme Orlyval ou le Stade de France, c'est le contribuable qui comblera le déficit.

4. CDG EXPRESS COMPARÉ À SES MODÈLES

	HEATHROW EXPRESS	ARLANDA EXPRESS	CDG EXPRESS
Temps de parcours	15 min à 20 min	20 min	17 min
Fréquence (trains/heure)	4	4	4
Longueur du parcours	27.5 km	42 km	25 km
Coût initial	525M€⁽¹⁾		760 M€
Coût	760 M€⁽¹⁾	500 M€	800 < ? < 1 200 M€
Tunnel	6.4 km	8.6 km	11km
Mise en service	1999	2000	2012 ?
Nbre de voyageurs envisagé	10 millions	7.5 millions	8 millions ? hypothèse GIE
Nbre de voyageurs réalisé 2002	4.9 millions	2.3 millions	3.1 millions* hypothèse VSCDG
<small>* extrapolation à partir des résultats d'Heathrow Express et Arlanda Express</small>			
Passagers aériens aéroport	63 millions	19 millions	48 millions
Prix de l'aller simple	11.7£ 16.5€ (first) 18.8£ 26.8€	180 Sk 20€	15,25 €
Baisse de circulation automobile	1 million		3 millions ? Hypothèse GIE

(1) Le surcoût pour Heathrow Express est de 45 %

Les tunnels des deux autres projets sont situés **dans ou à proximité** des zones aéroportuaires (zones non urbanisées).

Heathrow Express et Arlanda Express sont **bien en deçà des prévisions de trafic** ayant justifié leur construction (respectivement 2 et 3 fois moins) ; pourtant Heathrow ne souffre que de la concurrence d'un métro « poussif » (55 min entre le centre de Londres et l'aéroport « Piccadilly Line »).

Arlanda Express souffre de la concurrence des taxis et des bus à peine moins rapides mais beaucoup moins chers. **Arlanda Express au bord de la faillite est contraint d'augmenter ses tarifs de 50 %** (13,3€ à 20€) depuis sa mise en service en décembre 99 !

De même pour **Heathrow Express** (présenté par le GIE CDG Express

comme un succès !), le trafic stagne -2 % entre 2000 et 2001, **est obligé d'augmenter les siens de 17 %** (de 14,1 à 16,5€). A la recherche de la rentabilité, pour collecter le moindre voyageur, Heathrow Express va prochainement marquer 5 arrêts intermédiaires sur son parcours (RER ?).

Pour un trafic de 48 millions de voyageurs aériens le GIE table sur une clientèle potentielle de 8 millions de passagers (l'hypothèse basse est de 6 millions de passagers), pour mémoire les 63 millions de voyageurs aériens d'Heathrow engendrent moins de 3,4 millions de passagers (-10 % entre 2000 et 2001) sur l'Heathrow Express, les autres 1,5 millions (+30 % entre 2000 et 2001) étant constitués par **les usagers du quotidien !** En appliquant un ratio identique la clientèle potentielle du CDG Express n'est même pas de

4 millions de passagers et vraisemblablement compte tenu de la concurrence directe (même origine et même destination) du RER B devrait se situer en dessous de 3 millions.

La baisse de trafic automobile estimée par le GIE CDG Express à 3 millions d'automobiles est surréaliste ; Heathrow Express en déclare 1 million ! Pour CDG Express, une baisse maximale de 500 000 véhicules par an serait moins irréaliste.

Devant des estimations aussi peu réalistes, que penser également de la remise à disposition de la capitale de 20 % du parc de taxis (alors que dans le cas anglais c'est le contraire qui s'est produit, la mise en service d'Heathrow Express a provoqué une augmentation des taxis) !

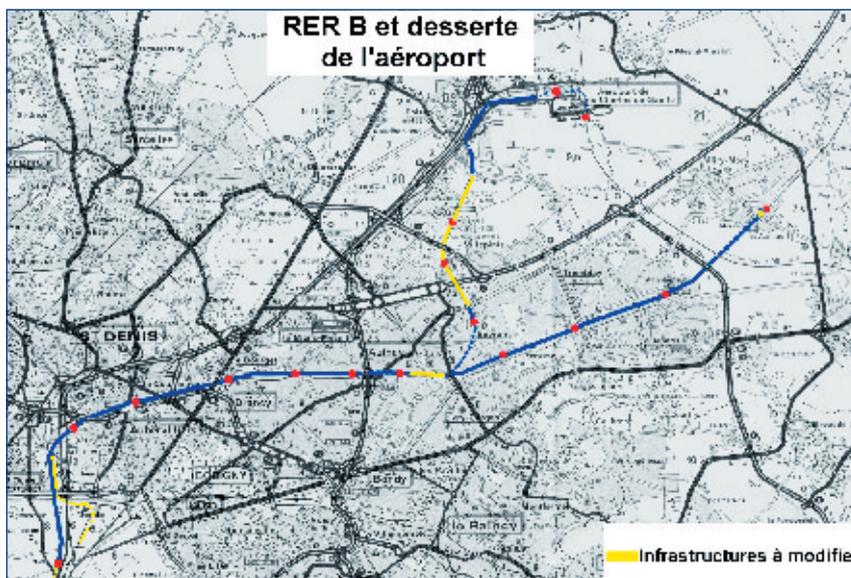
5. NOS PROPOSITIONS

Moyennant quelques évolutions et modifications des infrastructures existantes, il est possible de **faire circuler de nouveau**, comme en 1976, un « **Roissy rail** » entre Gare du Nord et CDG en 19 min pour un coût très inférieur au CDG Express.

La DATAR prône une meilleure utilisation des réseaux existants, nous ne comprenons donc pas la nécessité de voie nouvelle entre Paris et Roissy. **Les infrastructures existantes** (voies RER et voies Mitry) et sont loin de la saturation, sur les voies directes vers Mitry il n'y a que 154 trains qui circulent. La simple mise à niveau équivalent à celui de la RATP, des voies SNCF du RER B, permettrait d'en augmenter la capacité de 66 % et de faire circuler l'ensemble des RER sur 2 voies au lieu de 4 aujourd'hui.

Il s'agit essentiellement de :

- La mise aux «normes RATP» des infrastructures du RER B
- La création d'un saut de mouton après la gare d'Aulnay s/Bois pour permettre a ces navettes circulant sur les voies sous utilisées, de rejoindre les voies de Roissy
- Terminer la mise à 4 voies entre la sortie du tunnel de Sevran Beaudottes et CDG1 pour permettre la circulation de navettes directes vers l'aéroport (les ouvrages d'art et les emprises ont été prévus et réalisés pour 4 voies en 1976)
- **Une liaison ferroviaire entre la gare de l'Est et l'avant gare du Nord**, pour permettre à tout le réseau nord (TGV, Thalys, Eurostar, Grandes Lignes, TER, Banlieue, Roissy rail) de pouvoir accéder au quai de la gare de l'Est.



Si le besoin de faire une nouvelle liaison ferroviaire est absolument impératif et répond à des motivations inavouables, il faut prendre le risque que cette nouvelle liaison soit utile et ne se transforme pas en désastre financier, il serait donc beaucoup plus judicieux qu'elle

desserve le Parc des Expositions de Villepinte, le Parc des Expositions du Bourget et le Musée de l'Air, de plus elle serait tracée pour l'essentiel dans des zones non urbanisées et permettrait d'avoir un intérêt général et réduirait le risque d'échec financier.

POUR CONCLURE : NOTRE POINT DE VUE GLOBAL SUR LE PROJET

Nous, riverains du projet CDG Express et utilisateurs du RER B sommes opposés à cette liaison **superfétatoire et improbable** entre la Gare de l'Est et ROISSY mais sommes favorables, au renforcement de l'offre de transport sur les infrastructures existantes de la ligne Paris Roissy Mitry.

CDG Express manque paradoxalement d'ambition : il n'augmentera que de 20 % (de 1 760 à 2 160 places assises par heure) l'offre existante de transport ferroviaire, sans incidence appréciable sur le trafic automobile. La capacité totale de transport journalier de CDG Express ne représente qu'une heure de fonctionnement en pointe du RER B !

L'accès à l'aéroport **est une des composantes de la problématique des transports** (grande ligne, Fret, TER, RER) de cette partie de l'Île-de-France. Apporter une solution au seul accès de l'aéroport, contrairement à ce qu'affirment les promoteurs du CDG Express **n'apportera aucune amélioration aux autres circulations**. Un investissement aussi important doit s'inscrire dans une démarche de développement durable, avoir une rentabilité forte pour la collectivité. Il serait particulièrement regrettable que la vision extrêmement réductrice du GIE CDG Express prévale sur une approche globale de résolution des circulations du Nord Est de l'Île-de-France.

Moyennant quelques évolutions structurelles, nous proposons **de faire circuler un Airport Express sur les emprises existantes**, et d'améliorer considérablement les

dessertes de la ligne B du RER **pour moins de 100 millions €** (en mettant au niveau technique RATP les emprises RFF).

Les hypothèses de dimensionnement du maître d'ouvrage semblent très optimistes : 8 millions de passagers aériens escomptés alors que Heathrow Express fait moins de 3,5 millions de passagers, pour une clientèle potentielle pourtant plus importante de 30 % et subissant une concurrence moins forte à l'instar de l'Arlanda Express ; si l'on ajoute un contexte social et économique peu favorable au transport aérien, ce **tunnel va devenir un gouffre financier** à moins de continuer l'inexorable dégradation du RER B.

Le GIE se trompe de cible, alors qu'il nous promet pour l'avenir une croissance de l'aéroport portée par le développement du tourisme de masse (ce que semble confirmer le développement des compagnies « Low Cost »), le GIE propose malgré tout un **projet élitiste** : une classe affaire ferroviaire principalement destinée à la clientèle affaire (75 % de la clientèle d'Arlanda Express).

Les adhérents de Vivre sans CDG Express « parfois passagers aériens », qu'ils soient riverains directement concernés par ce projet, utilisateurs journaliers du RER B, mais tous soucieux de la qualité de vie et de l'environnement, sont **totale-ment opposés à cet apartheid ferroviaire entre Paris Est et Roissy CDG** ; la luxueuse brochure éditée par le GIE, au nom du maître d'ouvrage, est bien à l'image d'un état d'esprit dont les Franciliens du 93

sont malheureusement depuis longtemps coutumiers. **Qui, parmi les promoteurs de CDG Express osera encore nous dire que ce type de projet relève de l'intérêt général et est donc « d'utilité publique » ?** D'ailleurs, quel meilleur symbole que l'avion pour stigmatiser « ceux d'en haut », survolant nonchalamment le quotidien de « ceux d'en bas » ?

Il nous paraîtrait donc sage, comme cela a été fait pour le 3^e aéroport, d'étudier objectivement et raisonnablement **les potentialités d'amélioration de l'offre de transport francilien, à partir des emprises existantes de RFF** afin de transformer ce futur désastre financier et technique, à l'image du système SK de CDG et du Val d'Orly, en un succès pour les franciliens et les passagers aériens.

L'Association VSCDG Express est convaincue que pour un montant très inférieur à l'investissement envisagé pour le CDG Express, il est possible de satisfaire, l'ensemble des besoins de transport présents et futurs des **usagers du quotidien** et des **clients de l'aérien**, avec les infrastructures existantes rénovées et adaptées.

PO/ Vivre sans CDG Express

BRIAND JL - CHEVALIER R -
DEFAIT B