

Colloque thématique n°1 du débat public CDG Express : « Le transport aérien et le projet »

Ouverture

Alain ALMERAS, Président de séance
Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Messieurs les élus, Messieurs les présidents, Mesdames et Monsieur, je vous souhaite au nom de la Commission particulière du débat public (CPDP) une matinée de contacts et d'échanges, puisque comme vous le savez, la Commission nationale du débat public confie à la Commission particulière le soin d'organiser le présent débat. Nous participons aujourd'hui à un colloque thématique, c'est-à-dire un travail d'information et d'échange sur une question particulière.

Je voudrais insister sur le fait que le présent débat public se situe très en amont d'une décision. Il s'agit à ce stade d'étudier un problème et d'en identifier les éventuelles insuffisances, dans le cadre d'une concertation préalable. Nous éclairons la décision qui sera prise par les Pouvoirs publics, au terme de nouvelles études, de mettre en œuvre ou non le projet. Nos travaux sont préalables à une enquête publique qui débouchera elle-même éventuellement sur une déclaration d'utilité publique de l'ouvrage. Le débat public vise donc à recueillir des opinions, dans le respect du droit de chacun d'être informé et de donner son avis.

Le colloque thématique de ce matin sera consacré aux liens entre le transport aérien et le projet. Il constitue une première phase informative, alors que la deuxième phase sera celle des avis, des opinions, de la concertation et de la consultation. Nous aborderons tout d'abord la question de l'avenir de la plateforme aéroportuaire de Roissy, avant d'analyser les problèmes de la desserte.

Philippe MARZOLF, qui préside la CPDP m'a confié la présidence de cette réunion. Dans la mesure où nous avons signé un code d'éthique réaffirmant notre indépendance et notre neutralité, et conformément à la loi, je ne peux prendre position sur le fond du débat. Aussi avons-nous demandé à Paul de BREM de bien vouloir animer cette réunion. Ma fonction se bornera à veiller au bon déroulement du travail d'information auquel nous allons nous consacrer.

Paul de BREM, je voudrais vous remercier d'être des nôtres ce matin. Nous lisons toujours avec intérêt les articles qui portent votre signature dans la presse généraliste ou dans la presse spécialisée sur les questions l'aéronautique. Vous avez également une grande habitude de l'animation de débats.

Colloque thématique n°1

« Le transport aérien et le projet »

Table ronde n°1 : Quel avenir pour la plate-forme de Roissy ?

François-Michel GONNOT, Député de l'Oise, Président de la Mission d'information Assemblée nationale ;

Jean-Pierre BLAZY, Député-maire de Gonesse, Président de l'Association Ville/Aéroport ;

Gérard SOUCHARD, Président de la Commission Activités aéroportuaires ;

Jean-Pierre CATALAA, Chargé de mission auprès du Directeur général de l'Aviation civile ;

Gilles BORDES-PAGES, Directeur du développement d'Air France ;

Roger LERON, Président de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires) ;

Jean-Yves VALIN, Directeur de la Stratégie Aéroports de Paris.

Le débat est animé par Paul de BREM, journaliste.

Paul de BREM

Roissy Charles-de-Gaulle est un monde à part. C'est le plus grand aéroport de France, le second d'Europe et l'un des plus importants au monde. Il couvre 3 250 hectares, une surface équivalente au tiers de Paris. Avec Roissy Charles-de-Gaulle, les chiffres donnent le tournis : 75 000 personnes ont un emploi dans la zone aéroportuaire. A lui seul Air France y emploie plus de 30 000 personnes. La capacité hôtelière atteint au total 1 750 chambres. On comprend dès lors que pour ce géant ait été inventé le mot « d'aéroville ». Il n'est pas impossible que le géant grandisse encore si aucune mesure de contrainte n'est exercée, le nombre de passagers devrait presque doubler en vingt ans, passant de 48 millions à près de 90 millions. Le veut-on ? Le peut-on ? A quel prix ? Nos invités vont tenter de répondre à cette question, mais j'invite les personnes aujourd'hui présentes dans le public à intervenir pour poser des questions, car c'est la finalité du débat public que d'y répondre.

Monsieur VALIN, vous êtes Directeur de la Stratégie chez Aéroport de Paris. Etes-vous en mesure de nous dire à quel rythme se poursuit la croissance du transport aérien ?

Jean-Yves VALIN

La croissance du trafic aérien doit s'évaluer sur le moyen terme. Si nous connaissons actuellement une petite dépression consécutive au SRAS, à la guerre en Irak et au 11 septembre 2001, on peut estimer qu'en moyenne la croissance du trafic se situe entre 3 et 5% par an. Elle s'appuie sur la croissance économique générale, le développement des échanges internationaux et l'extension du temps libre, qui stimulent l'appétence pour les voyages.

Paul de BREM

Certains chiffres font état en 2020 d'un doublement du nombre de passagers à Roissy Charles-de-Gaulle, si aucune contrainte n'est exercée. Comment allez-vous faire face à une telle inflation ?

Jean-Yves VALIN

Notre rôle est d'accompagner la croissance du trafic. ADP réalise à cette fin chaque année des investissements de 500 millions d'euros pour adapter ses infrastructures. Notre souci est d'anticiper le plus possible l'accroissement du nombre de passagers. C'est dans cette optique que de nombreux travaux sont en cours :

- la construction du Terminal 2E, pour 750 millions d'euros ;
- l'achèvement en 2007 du satellite S3, qui offrira aux terminaux 2E et 2F une capacité supplémentaire de 8 millions de passagers ;
- une nouvelle tour de contrôle, qui va permettre en 2004 de faire passer le nombre d'avions à l'heure de 105 à 120.

Si de nombreux investissements visent un accroissement de nos capacités, beaucoup sont liés à des accroissements de la qualité et de la sécurité de nos prestations. Nous sommes aujourd'hui en train de rénover le Terminal 1, qui connaît de ce fait une baisse de capacité. Il faut en tout état de cause appréhender le fait l'hypothèse de 55 millions de passagers sur laquelle est basé le projet CDG Express sera rapidement atteint. Quelle que soit l'évolution future du trafic aérien, le projet a donc toute sa pertinence dès aujourd'hui.

Paul de BREM

Monsieur François-Michel GONNOT, vous avez présidé la mission d'information parlementaire sur l'avenir du transport aérien français. Le précédent gouvernement s'était déclaré favorable à la construction d'un troisième aéroport en Ile de France pour 2015. Le site de Chaulnes avait même été pressenti à cet effet. La mission parlementaire que vous avez présidée et qui a remis son rapport en juillet dernier a remis en question cette approche, alors que selon beaucoup la construction d'un troisième aéroport aurait permis de désengorger la plate-forme Roissy Charles-de-Gaulle. Sans revenir sur les raisons qui ont justifié l'abandon du troisième aéroport, car ce n'est pas l'objet de notre débat, j'aimerais savoir que sont les conséquences que cette décision pourrait avoir sur Roissy Charles-de-Gaulle.

François-Michel GONNOT

Je crois que la France d'aujourd'hui ne peut pas se permettre de limiter le trafic aérien. Nous avons intérêt, sur le plan économique et social, au développement du transport aérien. Le problème est plutôt de savoir comment la puissance publique peut essayer d'organiser le développement de ce trafic, particulièrement en Ile de France et sur le grand Bassin Parisien.

Face à cette problématique, il faut avoir un jugement raisonnable, étant entendu que je crois que nous sommes arrivés aujourd'hui en Ile de France à une situation intenable pour les riverains des plates-formes aéroportuaires. Ce constat est le résultat d'une situation qui a été mal gérée, et sans doute même non-gérée.

En ce qui concerne Roissy, il faut faire en sorte d'en gérer la croissance prévisible, quelles que soient les crises à court terme, tout en la conciliant avec les intérêts des riverains.

Paul de BREM

Est-ce possible ? Le rapport fait état d'une situation explosive...

François-Michel GONNOT

Nous proposons de limiter le trafic, en termes de mouvements, à la hauteur de ce qu'il est aujourd'hui, c'est-à-dire compris entre 500 000 et 550 000 mouvements par an (contre 210 000 sur Orly). Je précise que l'on appelle « mouvement » un atterrissage ou un décollage. Nous proposons de préserver le *hub* entre Orly et Roissy Charles-de-Gaulle, c'est-à-dire un système de correspondances rationnellement régulé permettant d'amener les passagers vers n'importe quel autre point du monde. Le *hub* de Roissy, qui se place au premier rang en Europe est en effet un des atouts majeurs de la France, avec 16 000 correspondances contre 9000 à Londres et 5000 à Francfort. Je rappelle par ailleurs qu'Air France a su se placer, grâce à cet outil unique, en tête des grandes compagnies aériennes, puisqu'elle est une des rares à gagner de l'argent dans un contexte extrêmement difficile. La question est donc de savoir comment le gérer autrement, en conciliant la croissance nécessaire du trafic, les intérêts d'Air France, et les préoccupations des riverains.

Paul de BREM

Comment concilier ces contraintes apparemment contradictoires ?

François-Michel GONNOT

Si nous partons de la volonté de limiter à 510 000, voire 550 000 le nombre de mouvements sur Roissy, il faut envisager de retirer à cet aéroport certaines parts de marché. La Commission parlementaire propose donc d'enlever de Roissy tout ce qui n'a rien à y faire, à savoir :

- Le trafic tout cargo, dont le passage par Paris n'est pas une nécessité, soit 38 000 mouvements ;
- le trafic charter, qui pourrait très bien partir de la grande Région parisienne, à condition de prévoir de bonnes liaisons de transport ;
- les vols militaires, correspondant aux déplacements de quelques ministres, mais surtout les mouvements du contingent français entre la Métropole et le reste du monde, soit 10 000 mouvements ;

- une partie des liaisons d'affaires, étant entendu que les responsables d'entreprises sont le plus souvent employés dans des sociétés basées à l'Ouest de Paris, et qu'ils pourraient décoller du Bourget (25 000 à 30 000 mouvements) ;
- les vols des compagnies *low cost*.

Paul de BREM

En d'autres termes, vous recommandez de délocaliser une grande partie de ce qui n'est pas le trafic passager vers d'autres plates-formes en Ile de France, de façon à réduire le nombre de mouvements au-dessus de Roissy Charles-de-Gaulle...

François-Michel GONNOT

Il ne s'agit pas de réduire, mais de contenir le trafic en termes de mouvements et non de passagers. Cette précision est importante car l'emport moyen de Roissy (nombre de passager par vol) est relativement bas par rapport à ce qui se fait ailleurs. Or la taille des avions de demain devrait permettre d'accroître considérablement cette variable.

Paul de BREM

Monsieur Jean-Pierre BLAZY, vous êtes Député-maire de Gonesse, une ville limitrophe de l'aéroport. Que pensez-vous du fait qu'un couvre-feu ait été imposé à Orly, avec l'interdiction de tout mouvement aérien entre 23 heures 30 et 6 heures, ainsi qu'un plafonnement, depuis 1994, à 250 000 mouvements par an.

Jean-Pierre BLAZY

Je voudrais souligner le fait qu'au terme huit mois de débat public, la construction d'un troisième aéroport en Ile de France a été abandonnée. La concertation sur ce sujet avait pourtant été de bonne tenue et je regrette que la décision du précédent gouvernement de construire cette nouvelle infrastructure ait été remise en cause depuis l'alternance. J'espère donc que le présent débat public servira, lui, à quelque chose.

Depuis quelques années, l'Association Ville/Aéroport regroupe des élus dont la volonté est rendre conciliable le trafic aérien avec la qualité de vie des habitants de leur commune. Il faut à cet égard préciser que nous ne sommes pas opposés au développement du trafic aérien. Sachant que nous sommes confrontés à des problèmes identiques à ceux auxquels sont confrontées les autres villes d'Europe, à commencer par Londres ou Amsterdam, nous prônons une croissance du trafic aérien qui soit compatible avec le développement durable, c'est-à-dire qui prenne en compte les exigences environnementales au même titre que les exigences économiques. Or force est de constater que l'on n'a pas avancé, un siècle après l'invention de l'aviation, sur le dossier de la conciliation de ce mode de transport avec les exigences du respect de l'environnement.

Paul de BREM

Comment réduire les nuisances du trafic aérien pour les populations survolées ?

Jean-Pierre BLAZY

La nuit est une question majeure. Des avions volent au-dessus de Gonesse la nuit, et leur nombre ne cesse de croître à cause du développement de l'activité de fret express. La croissance des vols de nuit est actuellement supérieure à celle des vols de jour.

Paul de BREM

Est-il exact que l'intensification du trafic aérien se traduit par une décote des habitations à la vente, et que certains revendent leur maison moins cher qu'il ne l'avait achetée ?

Jean-Pierre BLAZY

Pour en juger, il faudrait mettre en place un observatoire des valeurs immobilières. La hausse actuelle constatée s'agissant des prix de l'immobilier peut masquer une décote liée à la proximité de Roissy. De fait on observe un décrochage non seulement des prix, mais aussi des populations. Nous sommes confrontés à un risque de paupérisation accentuée des zones environnant l'aéroport de Roissy, alors même que cette paupérisation est déjà observée dans l'ensemble de la banlieue Nord. Une partie des habitants quitte nos communes pour être remplacés par des populations plus pauvres, ce qui constitue une évolution sociale que nous ne pouvons pas accepter. Un élu ne peut pas envisager que sa ville, son quartier n'ait pas d'avenir. Dans ce contexte, il faut admettre que l'on ne peut pas accepter un développement illimité et non maîtrisé d'un aéroport.

Paul de BREM

Que pensez-vous de la proposition faite par la mission parlementaire de plafonner le nombre de mouvements ? A quel niveau pensez-vous qu'il faille fixer un éventuel plafond ?

Jean-Pierre BLAZY

Le rapport de la mission parlementaire propose de réaliser à Roissy une cinquième, puis une sixième piste, ce qui constitue une véritable provocation pour les voisins de Roissy. Proposer la construction de ces pistes pour des raisons prétendument environnementales est une véritable supercherie.

Paul de BREM

Le rapport fait valoir que la construction d'une cinquième piste permettrait de désengorger les pistes qui gênent 200 000 personnes.

Jean-Pierre BLAZY

C'est une supercherie, puisque d'autres populations seraient survolées, même si elles seront moins nombreuses. Les Franciliens considèrent que cela suffit. Je vous rappelle que tous les investissements réalisés autour de Paris et la logique de développement d'Air France sont au Sud. De même que l'affaire des couloirs aériens, qui étaient supposés limiter le survol de certaines zones, celle des nouvelles pistes est une supercherie, car finalement on les utilisera toutes jusqu'à saturation.

Paul de BREM

Gérard SOUCHARD, vous représentez IDF Environnement, une association de riverains qui s'opposent à un doublement du nombre de passagers aériens. Seriez-vous toutefois favorable à un développement de la plate-forme de Roissy Charles-de-Gaulle si on y plafonne les mouvements au niveau actuel ?

Gérard SOUCHARD

Le niveau des nuisances aériennes sonores s'est considérablement accentué depuis 10 ans. C'est la conséquence mécanique du fait que le trafic en Ile de France a augmenté de 50 % en dix ans et a doublé à Roissy. Nous sommes confrontés à un problème qui touche désormais l'ensemble des Franciliens et non plus seulement les riverains. On ne peut plus considérer, comme cela a été le cas auparavant que l'on a traité la question des nuisances aériennes lorsque l'on a amélioré la situation des riverains. La mise en place des nouveaux couloirs aériens en 2001 a montré qu'il faut avoir une appréhension des conséquences du trafic aérien au niveau du Bassin Parisien dans son ensemble.

Il faut aussi insister sur le fait que les franciliens constatent depuis de nombreuses années que les promesses des élus et des gouvernements ne sont pas tenues. L'arrivée d'un nouveau ministre des Transports et la remise en cause de la construction d'un troisième aéroport à Chaulnes **Erreur ! Signet non défini.** et la suppression du plafonnement du trafic à 55 millions de passagers constituent le dernier épisode de cette longue série de promesses non tenues. Dès lors, nous n'avons plus confiance, et nous voulons des actes et des écrits à l'appui des déclarations, afin que l'on ne puisse pas les remettre en cause à la faveur d'un changement de gouvernement.

J'entendais tout à l'heure François-Michel GONNOT évoquer un plafonnement à 500 000 des mouvements annuels à Roissy : je n'y crois pas, dans la mesure où cette proposition est contradictoire avec la perspective d'un trafic de 90 millions de passagers. Le rapport propose d'ailleurs un plafonnement de l'ordre de 700 000 à 800 000 mouvements par an. Il va de soi que si le gouvernement proposait de limiter le trafic à 500 000 mouvements, nous accepterions cet engagement, pourvu qu'il soit dûment acté par un décret.

Paul de BREM

La mission parlementaire propose d'utiliser les avions les plus modernes, comme l'A380 dont l'emport est de 600 passagers, ce qui permettrait une croissance du nombre de passagers transportés plus que proportionnelle à celle des mouvements. Avec l'A380, on pourrait en effet augmenter de 70 % le nombre de passagers en accroissant de seulement 30 % le nombre de mouvements.

Une question reste toutefois posée : a-t-on envie qu'une « grosse baleine » comme l'A380 passe tous les jours au-dessus de la tête des populations riveraines ?

Gérard SOUCHARD

Les caractéristiques techniques de l'A380 ne sont pas encore connues.

Paul de BREM

L'A380 est tout de même construit à partir d'un cahier des charges...

Gérard SOUCHARD

Certes, mais on ne dit pas assez qu'un avion lourdement chargé a du mal à prendre son envol. On ignore à quelle vitesse et selon quelle pente il prendra de l'altitude. Certains avions lourds n'arrivent pas à prendre de l'altitude en cas de vent, de sorte qu'ils naviguent encore à moins de 1 200 mètres à 50 kilomètres de leur aéroport d'envol. On peut aussi se demander s'il faut prendre le risque de faire circuler ces gros avions dans une zone urbanisée. Il faut savoir à ce propos que les habitants qui les habitent sont obligés de remettre régulièrement en place les tuiles de leur toit à cause des turbulences engendrées par les gros porteurs. Et je ne parle pas de la catastrophe que serait l'écrasement d'un avion chargé de 300 000 litres de kérosène. Enfin, on ne connaît pas le bruit réel que fera l'A380. Aussi demandons, la réalisation d'une étude d'impact préalable à la mise en service de cet appareil, notamment en ce qui concerne l'Île de France.

Paul de BREM

Jean-Pierre CATALAA, comment réagit le Directeur général de l'Aviation civile aux arguments qui sont exprimés au sujet du développement du trafic aérien ?

Jean-Pierre CATALAA

J'ai été très intéressé par la teneur du débat, même si, je vous le rappelle, nous ne participons pas aujourd'hui à un débat sur l'opportunité de construire un troisième aéroport. La croissance du trafic est en revanche au centre du débat. Le Ministre des Transports, qui a été à l'initiative du lancement de la mission parlementaire, donnera son point de vue prochainement sur le rapport très riche qui en est le fruit. Parmi les propositions qui sont faites, certaines sont dans le droit fil de mesures qui ont déjà été engagées, à l'image de l'engagement qu'a pris Monsieur DE ROBIEN en juillet 2002.

Le plafonnement du nombre de mouvements ou du nombre de passagers à Roissy Charles-de-Gaulle ne me paraît pas être une bonne mesure. Comme Monsieur DE ROBIEN, je pense qu'il est plus réaliste de plafonner le trafic en termes de nuisances sonores. Cela suppose que l'on adopte un indice de bruit qui pondère très fortement la nuit et que l'on mette en place des capteurs de bruits et des micros. Dans cette logique, nous proposons d'imposer que le bruit généré par le trafic aérien soit au maximum égal à celui qui a été constaté entre 1999 et 2001. Cette approche a le mérite de prendre en compte le fait que les nuisances engendrées par les petits et les gros porteurs ne sont pas les mêmes.

J'indique à ce propos que la décision qui a été prise en avril 2002 d'interdire les vols correspondants au chapitre II, c'est-à-dire ceux qui génèrent un bruit important, a permis une réduction sensible des nuisances sonores pour les riverains.

Paul de BREM

Monsieur Gilles BORDES-PAGES pouvez-vous nous faire une révélation, en tant que Directeur du développement Air France, au sujet de l'annonce de la fusion entre Air France et KLM, la première compagnie de transport hollandaise ? Quelles conséquences cette opération pourrait-elle avoir pour la plate-forme de Roissy ?

Gilles BORDES-PAGES

Aucun communiqué n'ayant été publié par les deux directions concernées, vous comprendrez que je ne puisse m'exprimer sur ce sujet. Il se trouve d'ailleurs que British Airways négocie aussi avec KLM. J'attendrai de voir un document signé avant de m'exprimer sur la question. Cela dit, le rapprochement de grandes compagnies existantes me semble participer d'un mouvement de consolidation obligatoire, car il y a trop d'acteurs sur le marché aérien européen. La déréglementation qui le caractérise, a conduit à une absence de rationalité dans le développement dont le premier effet est l'absence de rentabilité, puisque les compagnies aériennes européennes dans leur ensemble détruisent sur de longues périodes de la valeur. La consolidation qui pourrait avoir lieu entre Air France et un de ses partenaires de SkyTeam n'entraînera en tout état de cause pas la disparition d'une marque commerciale. Dans ce domaine, nous imiterons l'attitude de PSA qui a laissé vivre la marque Citroën aux côtés de Peugeot après la fusion des deux constructeurs automobiles, et cela ne serait-ce que pour préserver les parts de marché des deux entreprises.

Paul de BREM

D'aucuns expliquent qu'une alliance entre KLM et Air France permettrait à l'opérateur français de se développer à Schiphol, l'aéroport d'Amsterdam, de sorte que le trafic serait allégé à Roissy.

Gilles BORDES-PAGES

Il faut rappeler que le transport aérien répond à un besoin économique et social. On ne peut pas imaginer un développement économique dans notre pays si nous limitons les moyens qui le rendent possible. D'un point de vue social, on constate que plus le niveau de vie d'une population s'élève, plus l'aspiration aux voyages croît. Il s'agit là d'un besoin primaire, puisqu'il vient juste après celui d'accéder à la propriété. Les économistes s'accordent à dire que l'élasticité de la consommation de transport aérien par rapport au PIB est proche de 2, ce qui signifie que si le PIB augmente de 3 % , la demande de transport croît de l'ordre de 6 %.

Compte tenu de ce que je viens de dire, comment serait-il possible de reporter sur Schiphol une partie du trafic de Roissy sans considérer les conséquences en termes d'emplois d'un tel transfert ? Une limitation arbitraire de la croissance de CDG pourrait donc se traduire par des pertes d'emplois bien au-delà des

seuls emplois de compagnies aériennes qui résulteraient mécaniquement d'un tel transfert. Pour qu'un report du trafic sur Schiphol soit envisageable, il faudrait qu'il ait du sens au plan économique et social.

Paul de BREM

Vous êtes un petit peu chez vous à Roissy, puisque 30 000 des 75 000 salariés de la plate-forme travaillent pour Air France. On se doute que vos besoins de développement sont pris en compte au premier chef par ADP. Je vous le demande donc : quels sont vos désirs et vos attentes pour Roissy ?

Gilles BORDES-PAGES

Pour vous répondre, il faut distinguer les besoins actuels et les besoins futurs d'Air France. La réalisation des besoins futurs devra être compatible avec les trois dimensions d'un développement durable : l'économie, l'environnement- et je renvoie sur ce point au rapport annuel de développement durable d'Air France-, et la dimension sociale. Les besoins d'Air France correspondent à un rythme de croissance fort, en dépit des inévitables ralentissements conjoncturels et ce dans la ligne des 50 dernières années, au cours desquelles le transport aérien a crû en moyenne de 5 à 6 % par an. Nous devons faire en sorte qu'une telle croissance soit utile et acceptable sur le plan environnemental comme sur le plan social. A cet égard, il nous semble qu'il est illusoire et inadapté de prétendre limiter le nombre de passagers ou de mouvements aériens : les mesures allant dans ce sens sont fragiles et ne tiendront pas longtemps. Nous pensons en revanche qu'il faut s'en référer à des indicateurs pertinents susceptibles de mesurer concrètement l'impact du trafic sur le confort de vie des personnes concernées. Il faut travailler avec exigence sur les PEB (plan d'exposition au bruit) et les PGS (plan de gêne sonore) et trouver les moyens de rendre le métier des élus locaux plus simple sur ce sujet. Comment expliquer la construction de tant de lotissements ces dernières années sous les axes de pistes de CDG ? Il faut réfléchir aux moyens d'aider les élus à sortir des situations schizophréniques où ils demandent le développement des emplois liés au transport aérien tout en manifestant avec les riverains contre le développement de ce même transport aérien à cause de ses nuisances.

Paul de BREM

Monsieur Roger LERON, que pensez-vous, vous qui êtes le Président de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires), des mesures visant à tenter de limiter le niveau de bruit à un niveau acceptable pour les riverains ?

Roger LERON

Le recours à des indicateurs locaux de bruit a ses limites. Compte tenu du bruit créé par le passage du Concorde, sa suppression va permettre de le remplacer par l'équivalent de 500 A320, ce qui ne manquera pas de susciter une gêne accrue pour les populations survolées. Par ailleurs, si l'utilisation des indicateurs locaux de bruit est une bonne chose, les résultats obtenus dépendront largement de leur mise en œuvre et de leur caractère évolutif. Ainsi, comment expliquer aux riverains de Roissy que l'indicateur de bruit ait baissé de 7 % de 1997 à 2000, alors qu'ils subissent en pratique une augmentation de 30 % du nombre des passages d'avions. Du point de vue des ingénieurs et des techniciens la réduction de la nuisance sonore est avérée, mais elle ne correspond pas à la perception des gens. Sur le plan psychologique et du

vécu quotidien, l'augmentation de la fréquence des vols est au moins aussi nocive que celle du niveau de bruit. On notera par ailleurs que le fait que l'on envisage que le nombre de passagers à Roissy évolue rapidement vers 55 millions puis au-delà est avant tout la conséquence du fait que l'on a intérêt à faire transiter un maximum de passagers par le *hub* de Roissy.

La seule façon de limiter cette dérive est de limiter le développement réel de la plate-forme de Roissy. Il est très dommage que les engagements pris en juillet 2000 par le précédent gouvernement en ce qui concerne le niveau de bruit et la limitation à 55 millions du nombre de passagers ne puisse être tenus.

Les élus comme les riverains veulent qu'on leur dise dans quelle mesure on va réduire nombre de mouvements à l'avenir. La réalisation du PEB (plan d'exposition au Bruit) en 2005 devrait d'ailleurs amener le Préfet à donner des indications sur ce point. Tant qu'ils n'auront pas de visibilité à long terme, c'est-à-dire au moins sur 15 ans, les riverains n'auront pas confiance dans les promesses des pouvoirs publics.

Paul de BREM

Je me tourne à présent vers la salle. Avez-vous des questions à poser aux intervenants de cette première table ronde ?

Alain AMEDRO, Responsable du développement durable des Verts du 93

Si l'on revient sur l'histoire de l'aéroport de Roissy, on constate qu'il est le fruit d'une cohabitation subie par les populations, puisqu'il engendre du bruit, de la pollution et qu'il a un impact globalement néfaste sur la santé. Le développement de la plate-forme n'a été possible qu'au prix d'une longue suite de décisions autoritaires, de « mesurette » pour faire « avaler la pilule » et de renoncements de l'Etat. On nous dit que l'on va tenter de contenir la croissance du trafic, mais l'on commence au même moment la construction d'une troisième piste au Bourget. Depuis 30 ans, force est de constater, malgré les déclarations de principe, que l'objectif n'a pas changé : il s'agit encore et toujours d'augmenter la capacité de Roissy. Ce développement est fait de grands pas en avant et de petits pas en arrière. Et on nous présente aujourd'hui un projet de cinquième piste...

Paul de BREM

Si cette proposition a été faite, c'est parce la population est de plus en plus désireuse de prendre l'avion.

Alain AMEDRO

Je voudrais souligner à quel point Jean-Michel GONNOT a rédigé dans *Le Moniteur* un chef d'œuvre en matière de marketing, puisqu'il y propose « une piste écologique, alternative et verte ». On se demande pourquoi on n'y avait pas pensé avant ? Si l'on se réfère à l'enquête publique de 1997, on peut lire « *La création de la troisième piste, puis d'une quatrième accompagnera de nouvelles conditions d'exploitation du système de pistes afin de mieux répondre aux préoccupations d'environnement des riverains* ». Plus loin on peut lire que l'utilisation des pas de pistes et des seuils de piste permettra de réduire considérablement les nuisances sonores. Au vu de ces déclarations qui se sont avérées dénuées de

fondement, on comprend que les populations riveraines de Roissy fassent preuve d'une absence totale de confiance dans les élus.

Je le dis avec d'autant plus de regret que je suis moi-même conseiller municipal. Je regrette qu'à l'entendre on ait le sentiment que François-Michel GONNOT n'a pas lu tous les rapports qui ont précédé le sien.

Alors que tous les intervenants ont déclaré peu ou prou que l'on ne peut pas restreindre le trafic aérien, j'affirme au contraire que nous devons restreindre le trafic aérien. Il le faut pour des raisons qui tiennent à l'émission de gaz à effet de serre et au bruit. Des décisions politiques devront être prises au niveau européen et français. Les autorités publiques françaises doivent avoir le courage de dire stop à une progression sans limite du trafic aérien, car cela correspond à un mode de développement qui n'est pas durable. Il faut aussi que ces questions fassent l'objet d'une réflexion au plan international. Le débat sur le troisième aéroport l'a montré : on ne peut pas se débarrasser des nuisances chez les autres. Le progrès s'arrête au moment où ses impacts négatifs dépassent les bénéfices que l'on en escompte. Se contenter de dire que l'on va prendre en compte le bruit revient dans la pratique à tout permettre.

François-Michel GONNOT

Je vous rappelle qu'aucun pays n'envisage aujourd'hui la construction d'un troisième aéroport. Il s'agit d'une notion française totalement abstraite dans la mesure où le site d'implantation envisagé n'a aucune pertinence au regard du bassin économique de l'Ile de France. Alors que nul n'a l'intention d'aller prendre l'avion à 100 kilomètres de Paris, on a inventé une chimère pour déstructurer le vrai débat. Les Hollandais ont pensé à la création d'un nouvel aéroport, mais ils ont renvoyé la question à 2040. Les Anglais, qui n'ont pas construit un aéroport depuis 50 ans à Londres ont aussi écarté cette éventualité, au même titre que les Etats-Unis. Plutôt que d'entretenir ce type de chimère, il faut organiser et gérer différemment le trafic.

A cet égard, la construction de la cinquième piste, que d'aucuns qualifient de moyen hypocrite pour accroître le trafic, correspond en fait à une question de bon sens. Nous sommes en effet les seuls en France à ne construire que des pistes Est-Ouest, alors que cela répond à des exigences techniques qui datent des années d'avant-guerre, alors que les avions n'étaient pas assez puissants pour pouvoir résister aux vents latéraux. Ailleurs on construit des pistes alternatives et supplémentaires non pas pour gérer un trafic supplémentaire, mais pour gérer de manière intelligente, en prenant en compte la dimension environnementale. A Francfort, la nouvelle piste a été orientée dans le sens Nord/Sud, de même qu'à Schiphol. Pourquoi ne pas envisager de faire des pistes légèrement inclinées qui puissent être utilisées alternativement lorsque les vents sont faibles. Il faut que nous ayons la lucidité de regarder ce qui se fait ailleurs. A Amsterdam, le problème avec les riverains a été réglé ; il est en voie de règlement à Francfort. En France, la situation du Bassin Parisien est explosive car plus personne ne sait à quoi il s'engage et plus personne n'a confiance en personne. Recréons les conditions du dialogue afin de voir s'il existe des solutions techniques qui permettraient de soulager l'Ile de France sans pour autant contraindre son développement économique. Limiter autoritairement le transport aérien reviendrait à se tirer une balle dans le pied. Cela dit, je rejoins la proposition de Gérard SOUCHARD : il faut trouver un moyen juridique de faire en sorte que les engagements pris par l'Etat à un moment données soient pérennes et ne fasse pas l'objet d'une remise en cause lors d'un changement de gouvernement.

Gérard SOUCHARD

En ce qui concerne la construction éventuelle d'un troisième aéroport, comparaison n'est pas raison. Comparer la situation de la Région Parisienne avec celle d'Amsterdam qui compte dix fois moins d'habitants n'est pas très objectif et un peu léger. Il faut avoir le courage de ce que l'on veut dire : si la Mission et le Gouvernement veulent développer Roissy jusqu'à 90 millions de voyageurs, qu'ils le disent ! On verra bien ce qui se passera.

François-Michel GONNOT

Aujourd'hui, le trafic en Ile de France se situe à 800.000 mouvements par an, 250.000 à Orly et 500.000 à 550.000 à Roissy. Nous proposons de plafonner le trafic à Orly à 250.000 mouvements et de maintenir 550.000 mouvements à Roissy. Il est donc faux de prétendre que nous plaidons pour porter à 800.000 du nombre de mouvements sur cette plate-forme.

André CUZON, Président d'Environnement 93 et animateur du collectif 93 contre le CDG Express

Nous avons travaillé tout l'été à l'élaboration d'un cahier d'acteur, mais les intervenant ne l'ont pas lu.

Paul de BREM

Je crois qu'il a été mis en ligne sur Internet.

André CUZON

Personne en tout cas ne répond aux questions qu'il pose. Pas plus d'ailleurs que l'on ne prend en compte les travaux du GIEC, un groupement de l'ONU qui a travaillé sur les questions qui nous intéressent. Je recommande aussi le numéro spécial qu'a consacré un bulletin pour le développement durable canadien au secteur aéronautique.

On nous a longuement parlé de la croissance du trafic d'ici 30 ans et du potentiel économique qu'une telle évolution suppose, mais on a oublié de mentionner que 400 000 emplois ont été supprimés en 2001 et 2002 dans le secteur aérien. D'une certaine façon, une catastrophe économique a déjà eu lieu, mais on n'en tient pas compte. Du point de vue de l'effet de serre, on ne sait pas faire voler des avions sans brûler des tonnes de kérosène. A l'heure où l'on entrevoit la fin des ressources pétrolières, on peut dire que nous allons vers le *crash*, sans pouvoir préciser s'il est prévu pour 2020, 2030 ou 2040. Les responsables de la stratégie d'Air France peuvent-ils nous affirmer que les études actuelles sur l'activité aérienne ont pris toute la mesure des conséquences qu'aura une flambée des prix du pétrole ? J'aimerais en être sûr... Il reste que la logique du développement durable nous conduira tôt ou tard à réduire le nombre d'avions. Malheureusement, il y a là un état de fait que François-Michel GONNOT ne veut pas prendre en compte, pas plus que les tenants du lobby aérien, car il défend les intérêts de notre compagnie aérienne nationale.

Paul de BREM

Il est vrai que certains évoquent le tarissement des ressources de pétrole d'ici 60 ans...

Gilles BORDES-PAGES

Je tiens à rappeler que le transport aérien n'est responsable que de 5 % des émissions de gaz à effet de serre, contre 20 % pour les autres moyens de transport (automobile principalement). Si l'on condamne le transport aérien, il faut donc *a fortiori* condamner aussi le transport routier. J'ajoute que la réalisation de CDG-Express constitue une alternative à l'autoroute, qui est à ce jour empruntée par 80 % des passagers qui se rendent à Roissy. Cet objectif de renforcement du poids du rail n'est pas possible par le biais de la Ligne B, car elle est surchargée et jugée inefficace aux heures de pointes pour les usagers de CDG à cause du trop grand nombre d'arrêts. Quant à son utilisation aux heures creuses pour des liaisons directes Paris/Roissy, elle n'apporte pas grand chose aux passagers aériens (car c'est aux heures creuses), tout en dégradant sensiblement la qualité du service pour les autres usagers qui s'arrêtent avant CDG.

Paul de BREM

Que se passera-t-il dans 60 ans si le pétrole vient à manquer ?

Gilles BORDES-PAGES

S'il est légitime de se poser des questions à aussi longue échéance, il ne faut pas extrapoler la situation conjoncturelle actuelle qui est marquée par les répercussions du SRAS, du 11 septembre et de la guerre en Irak. Et puis, plutôt que de spéculer sur ce que sera le monde dans 60 ans, je suggère que nous commençons à nous interroger sur ce qui va se passer dans 20 ans. Il est en effet très probable que des solutions techniques comme la pile à combustion ou les moteurs à hydrogène permettent à terme de lever des obstacles physiques qui nous semblent aujourd'hui insurmontables. Etant entendu qu'il n'est pas sérieux de donner des chiffres alarmistes sur une situation à long terme que tout le monde ignore, je propose que nous réfléchissions à partir du lien dont nous connaissons la véracité, à savoir le fait que toute croissance du PIB se traduit par une croissance plus que proportionnelle de la demande en transport. Il ne faut en outre pas sous-estimer le poids déterminant du secteur aérien dans l'économie d'une région ou d'un pays.

Paul de BREM

Comment évolue aujourd'hui la demande de transport aérien ?

Gilles BORDES-PAGES

On constate qu'avec la montée en charge des compagnies *low cost*, dont certaines bénéficient de subventions locales, le transport aérien est devenu une alternative ludique, les clients hésitant entre un voyage et l'achat d'une *Game Boy*. Ces offres tarifaires très attractives modifient le comportement du client, il devient de plus en plus exigeant en matière de choix et de prix. L'Internet lui permet de négocier facilement les meilleurs prix. Cela concourt à un développement rapide des voyages pour motifs loisirs à

bas tarif. Cette évolution est concomitante avec l'intensification continue des échanges commerciaux qui stimulent le segment Affaires.

Jean-Pierre BLAZY

S'agissant de l'effet de serre, il est anormal que le kérosène ne soit pas taxé. Il faudrait instituer une taxe environnementale sur ce type de carburant. Il n'est pas réaliste de limiter le trafic des avions alors que demande ne cesse de s'accroître. La logique du *hub*, si elle a un intérêt économique réel pour Air France se traduit par des effets pervers multiples sur l'environnement. La seule solution réaliste consiste à raisonner dans le cadre d'une problématique de développement durable, étant entendu que l'on ne peut pas développer de manière illimitée une plate-forme. L'avenir du transport aérien national doit relever de décisions politiques courageuses, comme celle qui consisterait à construire une infrastructure aéroportuaire complémentaire qui soit suffisamment proche de Roissy pour permettre de développer des synergies. Cette décision avait été prise, mais elle a été différée *sine die*. Depuis, les élus se trouvent dans une situation paradoxale : ils doivent réfléchir sur le PEB alors qu'un rapport parlementaire plaide pour la construction d'une cinquième et d'une sixième piste à Roissy...

Alain ESTIVAL, Président de la Fédération des artisans du taxi (FNAT)

Les taxis assurent aujourd'hui 40 % des transports de passagers vers Roissy, mais le rapport parlementaire leur consacre un seul paragraphe et qui plus est, il est erroné. Il faut que vous sachiez, quitte à ce que cela vous surprenne, que le taxi parisien est une référence européenne. Vous n'avez pas demandé ce qu'étaient les conséquences de la création d'une liaison ferroviaire express chez nos voisins, mais je vous le déclare : ce type de projet s'avère une catastrophe à terme. Nous allons en effet dépenser des milliards pour une infrastructure qui finalement ne va pas fonctionner. Pour comprendre cela, il faut s'interroger sur les raisons qui expliquent que les taxis soient le premier transporteur. Si nous occupons cette place, c'est parce que nous proposons le mode de transport le plus simple, malgré tous les ennuis que l'on nous fait.

Paul de BREM

Je vous rappelle, Monsieur Alain ESTIVAL, que vous aurez tout loisir d'intervenir lors de la seconde table ronde pour exposer votre point de vue, dans la mesure où une place vous est réservée sur notre estrade.

Alain ESTIVAL

La FNAT a soutenu la modification du *numerus clausus* des taxis, car nous pensions qu'il fallait pouvoir faire face à une augmentation du nombre de passagers de 3 à 5 % par an. Vous le constatez nous avons su prendre une position courageuse, comme celle qui a consisté à renoncer au troisième aéroport, puisque c'est finalement l'économie qui commande dans tous les domaines.

Yannick PATERNOTTE, Conseiller municipal de Sevran et Président de l'Association des élus pour la limitation des liaisons aériennes

Le thème de cette table ronde est « Quel avenir pour la plate-forme de Roissy ? ». Pour ma part, j'ai la conviction que le rôle des hommes politiques est de prévoir. Gérer c'est prévoir.

Or si je ne sais pas ce que sera Roissy dans dix ans, on peut toutefois penser que la croissance structurelle du trafic aérien induira mécaniquement un besoin accru de capacités. Dans la mesure où je ne vois pas comment on pourra limiter le nombre de mouvements, nous devons soit développer, sous une forme ou sous une autre, les plates-formes existantes, soit créer un nouvel aéroport. Ce ne serait pas la première fois que l'on construirait un nouvel aéroport, puisque le premier a été le Bourget, puis Orly et enfin Roissy. Vous le constatez nous avons déjà notre troisième aéroport, et je n'ai pas le souvenir qu'en 1974, lorsqu'a été prise la décision de construire Roissy, on se soit élevé contre le principe même d'un nouvel aéroport.

Nous serions coupables et responsables d'imprévision si on ne prévoyait pas les différents *scenarii* possibles. Prévoir cela consiste à réserver dès à présent les emprises foncières qui permettront la construction du nouvel aéroport. Il faut prévoir, quitte à se tromper.

Un des grands troubles des riverains est dû au fait que la pensée unique qui règne en matière d'aéronautique francilien est incapable de sortir des schémas anciens, qui consiste à extrapoler sans limite les capacités actuelles. Je vous rappelle que l'on parlait déjà sous Bosson de 80 voire 120 millions de passagers à Roissy. On a le sentiment que quels que soient les pouvoirs publics en place, le microcosme et l'intelligentsia décideront, pour notre bien, ce qu'il y a lieu de faire. Quand je regarde la composition même de la salle aujourd'hui, je constate que ce sont toujours les mêmes personnes, souvent à des postes différents, qui prennent les décisions finales. S'ils font preuve de beaucoup d'autorité et de compétence, on peut regretter que l'on ne sorte pas d'un cercle réduit de responsables. La perpétuation de ce microcosme est sans doute liée au fait qu'il s'agit d'un débat technique, qui suppose la connaissance de la réglementation internationale et de nombreuses données scientifiques. Or il est très facile d'imposer son point de vue devant un auditoire de citoyens « lambda ». Ce débat demande beaucoup d'humilité. Si nous voulons qu'il soit vertueux, il faut également qu'il soit concret, qu'il s'appuie sur une vraie stratégie, et que nous sachions où nous voulons aller.

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le passage du rapport de la commission parlementaire qu'a présidée François-Michel GONNOT qui est consacré à la construction de pistes décalées. Je le renvoie sur ce point à un rapport Jacques DOUFFIAGUES qui analysait ma proposition de pistes décalées, en ondulation. A cette époque les experts cités dans le rapport ont expliqué combien cette solution technique était stupide. Je comprendrais donc mal qu'une solution qui a été jugée stupide il y a quelques années, soit aujourd'hui mise en avant comme une évidence.

Marc-Ambroise RENDU, Président d'Ile-de-France Environnement

Je représente ici 300 associations de terrain. J'ai pu constater que des associations très diverses, puisqu'elles s'occupent aussi bien d'oiseaux que de pêche, ont développé une allergie aux transports aériens qui n'existait pas il y a 20 ans. Le transport aérien est aujourd'hui considéré par la population comme quelque chose de négatif. Il est essentiel de comprendre que ce jugement est avant tout psychologique : il est loin le temps où l'on allait rêver, comme Gilbert BECAUD, sur les terrasses d'Orly, car aujourd'hui on les déteste.

Nous pensons que le facteur limitant du développement du transport aérien en Ile de France dans dix ans ne sera pas d'ordre économique ou technique, mais environnemental. Il est scandaleux, Gilles BORDES-PAGES, de laisser les consommateurs « s'amuser » à prendre l'avion au mépris des populations riveraines. Si les pouvoirs publics ne comprennent pas cela, on va dans le mur.

C'est pourquoi l'inaction des pouvoirs publics à l'égard de la croissance du trafic est une faute politique. Il est à craindre que le mécontentement que nos responsables politiques ne veulent pas entendre aujourd'hui trouve une traduction politique extrême. Ce jour-là, vous subirez le choc en retour de vos décisions, et il sera trop tard pour dire « vous aviez raison, il faut limiter le trafic aérien ».

Alain ALMERAS

Je remercie au nom de la CPDP tous les intervenants qui ont participé à cette table ronde. Vos apports seront repris dans notre journal du débat public et le compte rendu de ce colloque sera disponible en ligne et à la CPDP sous huit jours, de façon à ce que ceux qui n'étaient pas là ce matin puissent en prendre connaissance.

Table ronde n°2 : La desserte aéroportuaire

Paul LE BLOND, IARO (International Air Rail Organisation), Ex-Directeur général d'Heathrow Express, Consultant

Daniel MASSICOT, RATP, Directeur général d'Orlyval ;

Joëlle HORNUNG, Pôle clientèle et services ADP

Jean-Louis BAROUX, membre du CNCA (Comité des usagers du Transport aérien) ;

Alain ESTIVAL, Président de la Fédération nationale des artisans du taxi ;

Philippe LALOUE, Directeur du SNAV (Syndical national des Agences de Voyages) ;

Charles FLOCARD, Président de l'AFUTA (Association française des usagers du transport aérien) ;

La table ronde est animée par Paul de BREM, journaliste.

Paul de BREM

Je voudrais rappeler qu'Aéroports de Paris, Air France et Réseau Ferré de France se sont associés au sein d'un GIE pour proposer la construction de CDG Express : il s'agit d'un projet de liaison directe dédiée aux passagers aériens entre la Gare de l'Est et Roissy Charles-de-Gaulle. Imaginez un espace d'embarquement semblable à celui que l'on trouve dans les terminaux d'aéroport qui serait installé en Gare de l'Est, en plein centre-ville. Dès ce point, on peut dire que votre voyage en avion a commencé : vous donnez votre billet à une hôtesse d'accueil qui vous remet votre carte d'embarquement, alors que vos bagages sont acheminés automatiquement vers l'avion, comme dans tout aéroport. A bord de la navette, vous trouverez des places assises, ainsi que des *racks* pour vos éventuels bagages à main, et vous voyagerez en compagnie d'autres voyageurs aériens qui chacun auront acquitté leur 15 euros. CDG Express vous acheminera vers Roissy à 160 kilomètres à l'heure, de sorte que vous serez rendus en 20 minutes à la gare TGV de la plate-forme.

Un tel service fait bien sûr envie, mais la question se pose de savoir si le coût de 800 millions d'euros est justifié. Il faut également prendre en compte le risque d'échec, comme c'est arrivé par le passé pour des dessertes d'aéroports par rail. Nos invités vont nous aider à répondre à ces différentes questions. Paul LE BLOND, vous occupiez, avant de devenir un consultant indépendant et membre de l'IARO (International Air Rail Organisation), la fonction de Directeur général d'Heathrow Express. Pensez-vous que l'on observe actuellement une montée en puissance de ce que l'on appelle les *airport express* ?

Paul LE BLOND

On observe en effet depuis 5 ou 6 ans une tendance à la desserte par le rail des aéroports. Mon expérience de la question m'amène toutefois à penser que chaque ville est différente et qu'il faut trouver des solutions techniques adaptées à la spécificité chacune. Une grande ville aura besoin de plusieurs *airport express*, alors qu'une plus petite se satisfera d'un seul.

Paul de BREM

Quel est selon-vous l'aéroport exemplaire en matière de liaison express ferroviaire ?

Paul LE BLOND

Il y a dans ce domaine beaucoup de bonnes pratiques. L'aéroport d'Hong Kong me paraît remarquable pour la qualité de son système d'embarquement en centre ville, ainsi que par la façon dont sont triés les voyageurs arrivant et les voyageurs partant. A Oslo, c'est la vitesse de la liaison qui en fait une installation unique, puisque celle-ci est la plus rapide de Suède, ce qui lui vaut d'être classé parmi un train à grande vitesse. Heathrow Express, une liaison dont je me suis occupé pendant de nombreuses années, est remarquable sur le plan du rangement des bagages à bord des rames. Le fait que les passagers les aient à constamment portée de main crée chez eux un sentiment de sécurité.

Paul de BREM

L'airport express d'Oslo est un exemple aussi sur le plan commercial, puisqu'il a réussi à capter 38 % de part de marché deux mois après son entrée en service... Qu'est-ce qui fait la différence entre une réussite de ce type et un échec ?

Paul LE BLOND

Les leçons du passé tendent à souligner l'importance de la qualité du service d'embarquement. Par ailleurs, les pressions financières constantes dont sont l'objet les compagnies aérienne peuvent les amener à faire des contresens. A Heathrow, nous avons fait au départ des erreurs en termes de marketing, en pensant notamment qu'il fallait vendre billets combinés «train+avion», alors que la vaste majorité de nos clients veut acheter son ticket en accédant au train. Nos clients n'achètent d'ailleurs en général qu'un aller. L'une des erreurs commises dans la conception de Gatwick Express tient au fait que cette liaison a d'abord été conçue comme un service proposé sans distinction aux passagers aériens et aux autres, alors qu'en pratique, on observe que les passagers aériens et les usagers locaux ne se mélangent pas. Les premiers voyagent rarement, portent des bagages, ne comprennent pas le réseau et sont souvent handicapés par le barrage de la langue, alors que les seconds sont affranchis de ce type de problèmes.

Paul de BREM

A Londres, seules 10 % des utilisateurs d'Heathrow Express enregistrent leur bagage dès la gare de départ. Comment expliquez-vous ce phénomène ?

Paul LE BLOND

11 % des passagers aériens utilisent Heathrow Express. Un quart d'entre eux seulement enregistrent dans la gare ferroviaire. Ce comportement est lié au fait que leur principale motivation est d'aller vite à l'aéroport, sans se préoccuper de l'enregistrement. La situation à Hong Kong est différente en raison des décalages horaires et des nombreux vols nocturnes : les passagers préfèrent enregistrer leurs bagages en ville, profiter de leur journée et revenir prendre leur avion le soir.

Paul de BREM

Si j'ai bonne mémoire, Daniel MASSICOT, Orlyval, dont vous êtes aujourd'hui le directeur général, n'a pas rencontré son public dès sa mise en service.

Daniel MASSICOT

Pour bien comprendre ce fait, il faut rappeler le contexte de la réalisation d'Orlyval, dont les travaux ont débuté en 1991. Elle visait d'une part à mieux desservir Orly, et d'autre part à créer une vitrine pour les dessertes automatiques. Il s'agissait enfin de la première expérience de construction entièrement financée à partir de fonds privés. Les résultats ont été longs à venir, puisque nous n'avons accueilli que 800 000 passagers lors de la première année, alors qu'on en attendait entre 3 et 4 millions.

Paul de BREM

Le trafic a tout de même été porté aujourd'hui à deux millions.

Daniel MASSICOT

Orlyval capte aujourd'hui 9% de parts de marché pour la desserte d'Orly. Le résultat opérationnel est partagé entre les partenaires du projet. Si j'avais à expliquer l'insuccès du départ, je dirai habitués que les usagers étaient auparavant attachés à leurs habitudes. Nous pâtissons encore aujourd'hui d'une méconnaissance d'Orlyval. Nous avons d'autre part subi, et nous subissons toujours, la concurrence de moyens alternatifs de transport comme l'Orlybus, les navettes Air France, etc. Petit à petit les voyageurs acquièrent une bonne connaissance du produit Orlyval et en apprécient la fiabilité, puisqu'il s'agit d'une des qualités reconnues de la liaison.

Paul de BREM

Vous être tout même confrontés à un problème massif de rupture de charge, puisqu'un voyageur doit prendre le RER avant d'embarquer dans Orlyval.

Daniel MASSICOT

Cette difficulté n'est pas mentionnée comme gênante par 60 % de nos passagers. C'est sans doute dû à la plus grande maniabilité des bagages modernes. La rupture de charge à Anthony n'apparaît finalement pas comme un problème. Ce qui compte avant tout aux yeux de nos clients, c'est le temps : de ce point de vue, nous sommes en mesure de les acheminer en moins de 35 minutes dans l'hypercentre de Paris, et en moins de 55 minutes à La Défense.

Paul de BREM

Plutôt que d'une rupture de charge, ne devrait-on pas parler d'une rupture psychologique ?

Daniel MASSICOT

De ce point de vue aussi la perception d'Orlyval a nettement progressé, puisque désormais l'Orlyval est perçu comme une transition avec la ville. Il s'agit d'une parenthèse, d'un sas de décompression entre l'atmosphère feutrée de l'aéroport et celle du RER.

Paul de BREM

Je suis certain que les passagers préféreraient que cette ambiance plus agréable commence dès la ville, et que l'on ait pas à prendre le RER pour y accéder.

Daniel MASSICOT

C'est vrai, mais nous compensons cette faiblesse par l'intégration d'Orlyval dans l'aéroport lui-même.

Paul de BREM

Pouvez-vous nous dire Joëlle HORNUNG, vous qui êtes responsable du Pôle clientèle et services chez ADP, comment est perçu l'arrivée future de CDG Express dans la gare TGV de Roissy ?

Joëlle HORNUNG

Nous allons bénéficier du fait que la gare du TGV se trouve à proximité immédiate des terminaux. Des trottoirs roulants permettent en effet de se rendre facilement dans chacun d'eux.

Paul de BREM

Il me semble toutefois qu'Orlyval est davantage situé au cœur de l'aéroport d'Orly... Charles FLOCARD, vous considérez, en tant que Président de l'AFUTA (Association française des usagers du transport aérien), CDG Express comme une évidence, car de plus petit aéroports que Roissy sont déjà dotés d'une liaison express dédiée avec le centre ville. Quelle différence y a-t-il entre un airport express et le RER B ?

Charles FLOCARD

A vrai dire ce sont deux mondes totalement différents. Le RER B est un repoussoir pour les personnes emportant des bagages. Ce matin, j'ai pris le RER B et Orlyval. Parti à 9 heures 17 d'Orly, je n'ai atteint le Hilton de Roissy qu'à 10 heures 32, soit après une heure quinze de trajet... Au passage, j'ai aidé une famille espagnole avec trois enfants qui ne parvenait pas à faire passer ses bagages par le tourniquet d'Orlyval à Anthony. Heureusement que je n'étais muni que de mon seul attaché-case. J'ai également constaté que le RER B était bondé et que les enfants des voyageurs étaient gênés d'être ballottés dans la foule.

Quoi que l'on puisse en dire la rupture de charge entre l'Orlyval et le RER est un véritable handicap. Nous sommes très loin, avec Orlyval, du niveau de service proposé à Stockholm, où toutes les lignes de métro passent par la gare centrale desservie par l'Arlanda Express. On paie son billet avant d'entrer dans la navette et les trains sont fermés deux minutes avant le départ pour écarter tout risque d'accident. Après quoi, on file vers l'aéroport à la vitesse de 160 kilomètres heure, dans des conditions très confortables. On trouve à bord beaucoup de place pour les bagages. Enfin des affichages électroniques très clairs permettent de savoir si l'on doit descendre à l'un ou l'autre des deux arrêts de l'aéroport. La simplicité et l'agrément du service offert m'ont été confirmés lorsque j'ai rencontré, la dernière fois que j'ai utilisé l'*airport express* d'Oslo un monsieur qui allait faire ses courses à l'aéroport pour profiter d'offres promotionnelles. Il parvenait à amortir sans peine le prix de son billet ! J'ajoute qu'il est écrit sur les billets des Arlanda Express que si votre train a plus de deux minutes de retard, on vous rembourse le prix du billet.

Paul de BREM

Confirmez-vous le prix cible de 15 euros pour CDG Express ?

Charles FLOCARD

Le dossier du Maître d'Ouvrage de CDG Express, que j'appelle « la Bible », est très clair sur un point : les promoteurs du projet se sont fixé comme objectif d'assurer la plus large part de son financement par ses utilisateurs.

Paul de BREM

Allez-vous faire payer 15 euros aux 150 000 personnes qui se rendent chaque jour à la plate-forme de Roissy pour travailler ?

Charles FLOCARD

J'ignore si une offre tarifaire est prévue pour cette population. A ce propos je voudrais rappeler que le transport aérien fait office de « vache à lait » fiscale pour l'Etat, puisque celui-ci a instauré des taxes à tous les niveaux. Il arrive même que des billets d'avions correspondant à des trajets à l'intérieur du territoire français coûtent moins cher que les taxes afférentes ! Il s'agit pourtant d'un secteur essentiel de la vie économique dont peu d'entreprises pourraient se passer.

Bernard Sulpis (RFF)

J'interviens ici comme représentant Réseau Ferré de France qui est partenaire, aux côtés de la SNCF et d'ADP, du projet CDG Express. Je vous confirme que nous avons effectivement la volonté de faire payer la réalisation du service plutôt par ses passagers que par l'Etat, les collectivités locales ou même les entreprises publiques. Le prix de 15 euros a été choisi à l'issue d'enquêtes réalisées auprès des passagers aériens.

Si le service que nous entendons proposer a été conçu dans sa totalité pour des passagers aériens, nous avons tenu, conformément à la conception française du transport public, à le laisser ouvert à tous ceux qui veulent le prendre, dans des conditions qui restent à déterminer. Il va de soi que les salariés de la plate-forme ne paieront pas autant que des passagers qui n'utiliseront la liaison qu'une ou deux fois par an. Nous allons rencontrer les employeurs de la plate-forme de Roissy pour rendre accessible notre service au personnel de Roissy.

Paul de BREM

Paul LE BLOND nous a pourtant bien spécifié qu'une des erreurs à ne pas commettre consiste précisément à mélanger les passagers aériens avec d'autres publics...

Bernard Sulpis (RFF)

Le problème n'est pas d'entretenir à tout prix une ségrégation, mais de réunir dans un service donné des personnes qui ont des besoins assez similaires. Il n'y a rien de choquant à faire cohabiter un ensemble de personnes qui ont besoin d'aller rapidement à Roissy. Les difficultés n'apparaissent que lorsque l'on propose le même service à un passager aérien et à une personne qui souhaite se rendre à Aulnay depuis La Courneuve. Il faut à tout prix éviter la mixité totale de la ligne B du RER.

Paul de BREM

Joëlle HORNUNG, pouvez-vous nous dire ce que veulent les clients d'ADP ?

Joëlle HORNUNG

La ségrégation entre les passagers aériens et les autres s'opérera tout naturellement si nous proposons une offre dédiée qui corresponde réellement aux attentes spécifiques de nos clients.

- Ils veulent bénéficier d'une liaison qui fasse partie intégrante du voyage aérien, et qui parte du centre de Paris, sur le modèle des *airport express* qu'ils connaissent à l'étranger.
- Ils souhaitent un transport rapide.
- Il faut que la prise en charge de leurs bagages soient facilitée, avec la possibilité de les garder auprès d'eux sans les enregistrer.
- L'offre de service doit être lisible.
- Il est nécessaire que l'emplacement du futur CDG Express soit aisément repérable, ce qui suppose qu'il bénéficie d'un quai dédié.

Nous ne devons jamais oublier que nos clients comparent constamment le service que nous leur proposons avec ce qui existe dans d'autres pays. Les études de satisfaction que nous réalisons régulièrement font systématiquement apparaître des réclamations de passagers qui ne comprennent pas pourquoi une liaison dédiée Paris/Roissy ne leur est pas proposée. De leur côté, les Français qui voyagent à l'étranger

regrettent, pour l'image de la France, que Roissy ne propose pas encore une prestation de transport digne des grands aéroports internationaux.

Paul de BREM

On pourrait vous objecter qu'un voyageur qui veut aller à Paris n'a pas vraiment le choix. Est-il réellement nécessaire de dépenser 800 millions d'euros pour lui offrir ce supplément de confort que constitue CDG Express ?

Joëlle HORNUNG

L'image de la France est en cause. D'autre part l'offre CDG Express est particulièrement attendue par les étrangers, qui représenteraient, d'après nos études, environ 50 % des clients de CDG Express.

Paul de BREM

Charles FLOCARD, vous m'avez confié, vous qui êtes Président de l'AFUTA (Association française des usagers du transport aérien), que la desserte actuelle de Roissy Charles-de-Gaulle était un désastre. Comment motivez-vous ce jugement sévère ?

Charles FLOCARD

Je vous confirme que la situation peut difficilement être pire que ce qu'elle est actuellement. Face à cela on peut se demander pourquoi Paris draine 75 % du trafic aérien, alors que la Région Parisienne ne regroupe que 18 % de la population française. Par ailleurs pourquoi le transport aérien est-il concentré à Paris pour les deux tiers à Roissy et que la plate-forme d'Orly soit si sous-utilisée ? Pourquoi les aéroports français, qui sont en nombre important sont-ils aussi peu utilisés. On notera que Francfort, qui n'est pas une ville plus importante que celle de Lyon, est dotée d'un aéroport conséquent. Pourquoi les passagers provinciaux sont-ils obligés de prendre leur avion à Paris ? Pourquoi les passagers parisiens n'iraient-ils pas prendre leur avion en province ? Toutes ces questions de bon sens démontrent que nos infrastructures sont très mal utilisées.

S'il va de soi qu'en tant qu'usager du transport aérien je suis favorable à une amélioration du service, je me souviens néanmoins que l'on a réalisé l'interconnexion entre le rail et l'aéroport de Satolas en 1992, et que des travaux de 1,6 milliard de francs ont été engagés pour une infrastructure aujourd'hui inutilisée, en raison du fait que l'aéroport lyonnais a été désertifié. J'ajoute que nous n'avons toujours pas de desserte par le rail entre la ville de Lyon et Satolas et que l'on ne peut se rendre dans ce dernier que par le biais d'une autoroute à péage...

Compte tenu de ce genre d'expériences, j'ai la conviction que l'on pourrait utiliser beaucoup plus efficacement les 800 millions de CDG Express pour améliorer de manière très sensible les infrastructures existantes. Je signale à cet égard que le RER C ne va pas à Orly, mais à Pont de Rungis, situé à deux kilomètres de là. Dans le même ordre d'idée, pourquoi a-t-on placé la gare TGV de Roissy au milieu des champs, à un kilomètre et demi du Terminal 1 ? Avec CDG Express, on va conduire les voyageurs dans une gare très mal reliée à l'aéroport : ceux qui ont essayé de trouver un vol à partir de là doivent, comme

moi, s'en souvenir encore, puisqu'à l'absence de chariots ils ont été obligés de prendre des navettes routières. On est loin de l'attente prioritaire des passagers aériens : bénéficier d'un transport simple et facile d'utilisation. Encore une fois, nous pourrions améliorer nettement l'existant en dépensant beaucoup moins que pour CDG Express.

Paul de BREM

Vous parlez d'améliorer l'existant, mais force de constater que le RER B est déjà saturé, et qu'il connaît un accroissement de 7 % du nombre de ses usagers chaque année. Ce matin, j'ai dénombré pas moins de 70 personnes faisant la queue pour obtenir un ticket de RER alors que seulement deux guichets leur étaient accessibles...

Charles FLOCARD

Construisons donc de nouveaux guichets plutôt que de construire de nouvelles cathédrales ! Est-il normal que l'on fasse venir les passagers deux heures et demi avant l'embarquement alors qu'aucun siège n'a été prévu pour leur attente ? Au lieu de faire de grandes choses, pensons à répondre aux besoins immédiats des clients. Pourquoi ne pas commencer par faire en sorte que la ligne de RER arrive au Terminal 1 ? Pourquoi faut-il parcourir 300 mètres à pied pour aller T9 !? Avez-vous déjà traîné des valises !? Avez-vous des enfants !?

Paul de BREM

Bernard SULPIS, le RER B est-il ou non saturé ?

Bernard SULPIS

Je conviens tout à fait qu'il ne faut pas attendre 2012 pour améliorer les choses. Cet avis est tellement partagé que l'Etat a tenu à confier à la Direction régionale de l'Ile de France de la SNCF, il y a quatre ans de cela, une mission consacrée à l'amélioration immédiate de la situation. Certaines mesures ont depuis été prises, comme la création d'un point d'accueil pour les passagers aériens sur le quai de la ligne B en Gare du Nord. Un service direct vers Roissy a aussi été mis en place. Force est de constater que ces mesures n'ont pas suffi pour attirer vers le fer les passagers aériens.

La faiblesse de la ligne B du RER tient à ce qu'elle doit remplir deux missions très contradictoires : à chaque fois que l'on améliore la desserte de l'aéroport, on diminue, compte tenu de la capacité de l'infrastructure existante, la qualité de service pour les usagers quotidiens. Pour prendre la mesure du problème, il faut savoir que la ligne B connaît un développement très atypique, puisque le nombre de passagers transportés y a cru de 27 % en 5 ans, contre de 1 à 3 % pour les autres lignes. Cette situation est due à une croissance économique particulièrement forte dans le secteur Nord-Est qui est le secteur le plus dynamique de l'Ile de France et cela en grande partie à cause de l'attractivité de la zone aéroportuaire pour les entreprises.

Nous avons bien entendu examiné toutes les autres possibilités, et en particulier celles qui consistent à utiliser les infrastructures existantes, avant de proposer le projet CDG Express. On ne construit pas 11 kilomètres de tunnel en site urbain par plaisir.

Je vous rappelle que Roissy Rail, une liaison qui a été mise en place au moment de la construction de Roissy, offrait toute satisfaction avant son intégration dans la ligne B, dont la mission première est le transport des Franciliens.

Paul de BREM

Il a toutefois été acté que la mise sur pied de CDG Express s'accompagnerait d'un plan de modernisation du RER.

Bernard Sulpis

C'est exact. Je signale qu'un atelier du débat public sera consacré à l'examen des solutions alternatives au CDG Express.

Charles Flocard

J'insiste sur le fait que nous ne sommes pas opposés par principe au CDG Express. Nous voulons seulement avoir la garantie que le montant de l'investissement important qui sera consenti pour CDG Express ne soit pas soustrait des crédits consacrés à l'amélioration du réseau ferré en Ile de France. Je vous rappelle qu'au terme des travaux pharaoniques de la gare TGV de l'aéroport Satolas, il ne reste plus assez d'agent à Lyon pour réaliser la desserte entre cette ville et son aéroport.

Bernard Sulpis

Je vous rappelle qu'une des contraintes que nous nous sommes imposés pour le projet CDG Express, consiste à ne pas peser sur les financements publics et notamment sur ceux qui ont vocation à être consacrés à l'amélioration du réseau existant. Il n'y a pas de concurrence entre CDG Express et la ligne B du RER, celle-ci devant de toute façon être améliorée, dans le cadre du Schéma directeur que le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) devrait avaliser le 1^{er} octobre prochain. J'irai même jusqu'à dire que la réalisation de CDG Express va libérer des capacités pour la ligne B. N'oubliez pas que c'est le débat sur CDG Express qui a réveillé le débat sur la ligne B.

Paul de BREM

Alain ESTIVAL, que pensez-vous, en tant que Président de la Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT), de l'abandon au profit de CDG Express du projet d'autoroute souterraine, dont le coût était évalué à 1,7 milliard d'euros. Si j'ai bonne mémoire, ce nouvel axe aurait été réservé aux taxis et aux limousines d'hôtel...

Alain ESTIVAL

Notre problème n'est pas de monter à Roissy Charles-de-Gaulle, mais de redescendre vers Paris. La réalisation du tunnel autoroutier que vous avez évoqué nous aurait permis de rejoindre Roissy à la Porte de la Chapelle en 16 minutes dans les deux sens. Cet avantage aurait été décisif, car en France où le montant d'une course dépend étroitement de sa durée, on constate que moins une course est longue, plus un taxi gagne d'argent. En effet tout gain de temps permet de transporter plus de passagers et d'accroître la recette.

En ce qui concerne les dessertes entre terminaux, il faut savoir que les taxis n'ont pas le droit de prendre des passagers en dehors de la station de Roissy pour les emmener d'un terminal à l'autre. Les « boers », comme on appelle les policiers chargés de surveiller les taxis, sont très vigilants sur ce point et les sanctions encourues peuvent aller jusqu'à quinze jours de suspension du permis de travail.

Je ne comprend pas qu'en France, où les taxis travaillent souvent sous contrat avec les communes ou en liaison avec les autorités organisatrices, on n'ait pas utilisé les 1 000 taxis qui sont en rotation permanente sur Roissy pour créer une navette régulière entre Paris et l'aérogare. Une telle solution serait possible puisqu'il existe déjà, comme à Roissy 1, un contrôle informatique à l'entrée et à la sortie de station de taxi.

Il faut aussi savoir que notre profession, du fait notamment des nombreux départs à la retraite, crée 1 000 emplois par an. Ces dernières années nous avons augmenté la flotte de taxis de 100 taxis par an, et nous serions en mesure, si la croissance de Roissy se confirme de prendre en charge un nombre de passagers supérieur de 30 % à son niveau actuel.

Nous craignons que CDG Express ne soit une occasion de dépenser des milliards pour des résultats médiocres. N'oubliez pas qu'avec un tarif à 15 euros, le taxi sera moins cher dès qu'il s'agira d'embarquer trois voyageurs. Et je ne parle pas de l'avantage important que représente le fait de pouvoir prendre un taxi depuis son domicile, alors qu'il faudra se rendre à la Gare de l'Est pour prendre le CDG Express. Il est illusoire d'évoquer pour ce dernier un temps de trajet de 20 minutes, alors qu'aux yeux du voyageur c'est le temps total de transport qui importe. A cet égard, un taxi met moins de 50 minutes pour aller de Roissy à La Défense de porte à porte.

Paul de BREM

Vous oubliez de dire que 10 % des véhicules mettent plus de 90 minutes pour aller de Paris à Roissy.

Alain ESTIVAL

Ce n'est pas le cas des taxis, car leur savoir-faire leurs font gagner un temps considérable.

Paul de BREM

C'est un fait que lorsque l'on se rend à Roissy par la route, on n'est jamais très sûr d'arriver dans les temps.

Alain ESTIVAL

Pour se convaincre de la fiabilité des taxis, il faut réaliser que, malgré toutes les contraintes qui pèsent sur eux et les bâtons qu'on leur met dans les roues, ils ont réussi à conserver 50 % du trafic à Roissy. Afin de pouvoir faire face à la demande accrue de transport, nous demandons une voie bus/taxi qui relie Roissy Charles-de-Gaulle à la Porte de la Chapelle en 16 minutes. En tant que citoyen, je trouve aberrant de dépenser des sommes colossales pour un projet qui n'aura aucune rentabilité. Je préférerais qu'on les consacre au développement durable.

Paul de BREM

Philippe LALOUE, quel est l'avis du Syndicat national des Agences de Voyages (SNAV) que vous dirigez sur le projet CDG Express ? Est-il exact que vous regrettez que cette liaison ne parte pas de la Gare du Nord ?

Philippe LALOUE

Je tiens à rappeler tout d'abord qu'environ 40 000 salariés d'agences de voyage aident les Français et les étrangers à voyager. Notre pays accueille 75 millions de touristes par an et le tourisme est essentiel à l'équilibre de notre balance des paiements. Nous avons intérêt à développer l'activité touristique vers notre pays ou vers l'extérieur, à l'heure où l'Ile de France est en compétition directe avec les plates-formes européennes de Londres, d'Oslo et de Barcelone. La veille concurrentielle que nous effectuons confirme actuellement que la liaison entre Charles-de-Gaulle et Paris n'est pas considérée comme satisfaisante par les voyageurs. Malgré une recherche permanente de qualité et de réduction des temps, nous sommes assez nettement en retard. Etant un usager régulier du RER B, je ne compte plus les fois où j'ai indiqué leur chemin à des hommes d'affaires ou des touristes perdu dans les dédales de notre système de liaison. Il faut dire que l'affichage erratique des horaires des trains et des gares desservies trompe même les usagers les plus avertis...

S'agissant du trajet qui a été retenu pour CDG Express, il nous paraîtrait assez inconséquent de considérer de mettre en place une liaison de Roissy à la Gare de l'Est sans se préoccuper de ce que deviendront les voyageurs une fois qu'ils auront atteint le centre ville.

Alain ESTIVAL

Une chose est sûre : s'il faut transporter en taxi les passagers de CDG Express arrivés en Gare de l'Est, ce qui nécessite environ 600 taxis, tout le Nord parisien sera embouteillé.

Philippe LALOUE

La Gare du Nord est à nos yeux un nœud de transport plus intéressant que la Gare de l'Est. Une arrivée Gare du Nord permettrait d'emprunter Eole, mais il s'avère qu'il n'est pas aisé, loin s'en faut, de rejoindre cette ligne en portant des bagages, puisqu'il faut marcher une dizaine de minutes dans des couloirs et en empruntant de nombreux escalators.

Dernière inquiétude : la date de 2012 qui est annoncée pour l'achèvement des travaux de CDG-Express correspond à la date d'organisation éventuelle des Jeux Olympiques par Paris. Compte tenu des expériences que nous avons des grands projets, je crains que cette échéance ne soit pas respectée.

Paul de BREM

Je me tourne à présent vers la salle : avez-vous des remarques à faire sur cette deuxième partie de notre débat ?

Monsieur TERRE (phonétique)

Je voudrais revenir sur la détérioration accélérée du transport sur la ligne RER B, pour souligner qu'elle pourrait être endiguée en doublant le tunnel entre Gare du Nord et Châtelet. Face à cela, nous pensions être confrontés à une pénurie d'argent public pour assurer un bon transport en Région Parisienne, mais la montée en charge du projet CDG Express nous prouve que certains projets trouvent leur financement plus facilement que d'autres... Je tiens à souligner le fait que le tunnel du CDG Express ne sera doté que d'un seul tube sans désenfumage, alors que le trafic pourrait atteindre progressivement, avec notamment le passage de trains en provenance de Normandie, 15 trains par heure dans les deux sens. J'estime donc que la sécurité des passagers n'a pas été suffisamment prise en compte dans le projet CDG Express.

Alain AMEDRO, Responsable du développement durable à l'Association des Maires d'Ile de France

Les promoteurs de CDG Express sont les mêmes acteurs que ceux dont la gestion a conduit à l'engorgement de la ligne B du RER. Ils sont donc en quelque sorte juges et parties. Pour ma part, j'estime que les financements captés pour CDG Express doivent être utilisés pour optimiser le réseau existant. Cela passe par la modernisation de l'affichage et des aiguillages – il y a encore un aiguillage manuel à Mitry. Une meilleure régulation du trafic permettrait d'améliorer considérablement la situation du RER B.

Au départ, le projet CDG Express devait satisfaire des exigences environnementales, financières et cela dans une logique de service public. Malgré les progrès techniques, le creusement d'un tunnel représente une source de perturbation de l'environnement importante. Sur le plan de la logique financière, on vient de nous dire que le tarif de 15 euros n'était pas compétitif avec celui du taxi. Il me semble enfin que l'optimisation du service au public passe par la combinaison de la modernisation de la ligne B du RER et la création d'une voie dédiée aux bus et aux taxis sur l'autoroute A1.

En ce qui concerne le plafonnement des mouvements aériens, nous proposons qu'un plan de plafonnement européen soit adopté, de façon à ce que la concurrence entre les différents aéroports ne puisse servir d'argument pour une limitation du trafic. Une telle mesure devrait s'accompagner d'une politique visant à renoncer aux distances de moins de 800 kilomètres, étant entendu que l'avion est quatre fois plus polluant que le train. Le projet CDG Express pose plus de questions sur le plan environnemental qu'il n'apporte de réponse, en dehors de grandes déclarations de principes invérifiables. J'insiste enfin sur cette vérité incontestable : l'arrivée du CDG Express en Gare de l'Est constituera pour les passagers une rupture de charge, notamment pour les passagers qui souhaitent se rendre à Orly. Ce fait explique selon moi que le RER B restera la liaison dominante entre Paris et Roissy.

Joëlle HORNUNG

Nous ne plaidons pas pour un mode de transport contre un autre. Il faut au contraire donner le choix aux passagers. L'étude qui a été réalisée au sujet du RER en 1996 avait montré que les liaisons existantes n'étaient pas jugées satisfaisantes par les passagers. Ceux-ci ont exprimé leur souhait de bénéficier d'une desserte directe dédiée.

Par ailleurs, la rupture de charge en Gare de l'Est est moins nette qu'en Gare du Nord dans la mesure où cette dernière est beaucoup plus complexe et donc moins adaptée à l'accueil de passagers étrangers.

Pour en revenir à la problématique du choix du mode de transport, je suis convaincu que les passagers qui voyagent seuls préféreront, pour des raisons tarifaires, CDG express. Encore une fois, le client consommateur veut avoir le choix. Il faut lui proposer les solutions alternatives qui lui permettront d'optimiser son voyage, dans la mesure où c'est la qualité de son parcours complet qui fera finalement la différence.

Marie-Pierre BORY, Aéroport de Paris

Je voudrais signaler, à propos de la question tarifaire, que l'offre d'Heathrow Express s'est considérablement étendue au fil du temps, de sorte qu'il existe aujourd'hui de nombreux tarifs spéciaux pour les salariés de la plate-forme ou pour les personnes qui accompagnent les passagers. Encore une fois, CDG Express n'est pas un projet de tunnel, mais un projet de service. C'est pourquoi, nous serons vigilants, au-delà de la qualité des infrastructures, à ce que les passagers disposent de tout le confort nécessaire (chariot, signalisation, information, etc). Une telle approche est indispensable car, en cas de mauvaise expérience, nos clients potentiels ne reviendront pas.

En ce qui concerne la rupture de charge en Gare de l'Est, je rappellerai que la gare de Paddington, qui sert de point de départ d'Heathrow Express dans Londres, n'est pas particulièrement bien situé. Ce handicap a pu être surmonté grâce à une offre de taxis dédiée.

Paul LE BLOND

Un schéma de circulation des taxis a en effet été mis en œuvre. Ceux-ci desservent des zones spécifiques et embarquent plusieurs passagers.

Alain ESTIVAL

Une telle organisation est théoriquement possible à Paris. Cela suppose simplement que l'on puisse partager le compteur en trois ou quatre. Dans la pratique les choses se compliquent : cela fait par exemple cinq ans que je me bats avec la Gare du Nord pour obtenir la suppression d'un feu rouge qui nous fait perdre un quart d'heure. Par ailleurs, je vous mets au défi de trouver la station de taxi de la Gare du Nord, voire même celle des terminaux 2A et 2B de Roissy. Une chose est sûre : une rotation de 600 taxis par heure à la Gare de l'Est se traduirait par une saturation complète du secteur.

Bernard Sulpis

Plusieurs des questions posées ici seront abordées lors d'autres colloques, dans le cadre du débat public. Par respect pour les organisateurs de ceux-ci, je me suis borné à noter ces questions pour y répondre le moment venu. Une réponse par écrit sera de toute façon faite à l'adresse de ceux qui ne pourront assister aux prochaines réunions. En tout état de cause, je tiens à insister sur le fait que le présent débat n'est pas ficelé à l'avance.

Vos interventions, vos opinions sont destinées à éclairer les choix du Maître d'Ouvrage. Grâce à cette phase d'interaction, nous pourrions optimiser les modalités de réalisation de CDG Express et assurer sa meilleure intégration dans l'environnement.

Alain Almeras

Merci à tous, pour votre participation à ce débat. Vous avez su vous exprimer avec courtoisie, conformément à l'esprit d'un débat public dans lequel ce qui compte ce n'est pas d'accuser les personnes, mais les projets. Je remercie également bien sûr Paul de Brem, l'animateur de ce débat : il a été très patient, très perspicace et a su faire apparaître les points clés du dossier.

