

Compte-rendu de l'audition publique du 14 octobre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

Philippe MARZOLF, Président

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alain ALMERAS

Isabelle PISANI

Personnalités auditées :

Thierry MIGNAUW, Président du GIE CDG Express

André CUZON, Président Environnement 93

Nicolas BOUR, Association Sana Terra

*Gérard SOUCHARD, Président de la Commission des Activités aéroportuaires d'Ile-de-France
Environnement*

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express

Bernard SULPIS, RFF

Ouverture

Alain ALMERAS

Nous engageons ce soir la première audition publique. Il s'agit d'une nouvelle forme de concertation dans le cadre d'un débat public concourant à l'exercice des deux droits nouveaux du citoyen en matière d'aménagement, à savoir être informé et donner son avis. En effet, le citoyen ne peut valablement donner son avis que s'il est écouté. L'audition publique est essentiellement un travail d'écoute, la qualité de cette écoute concourant à la qualité du débat. La Commission a décidé de procéder ainsi afin de recevoir les acteurs, de les écouter et d'essayer de comprendre tout ce qu'ils ont à dire. En un mot, recevoir, écouter, comprendre c'est prendre tout acteur en pleine considération, au travers de ce qu'il représente et de ce qu'il dit.

Il va de soit que le caractère public de cette audition est lié au fait qu'elle a été annoncée publiquement et que toute personne peut y assister et poser des questions. La «règle du jeu» ce soir est simple : chaque acteur aura quelques minutes pour exposer pleinement ce qu'il a à dire, avant que nous lui posions des questions et que la salle l'interroge. Une précision de méthode toutefois : nous nous permettrons d'arrêter l'acteur audité au cours de sa présentation si nous ne le comprenons pas.

J'ajoute que le programme de ce soir a été modifié, puisque Jean-Pierre BLAZY, Député Maire de Gonesse, n'a finalement pas pu se joindre à nous.

Philippe MARZOLF

Comme vous le constatez, nous avons choisi de signifier qu'il s'agit d'un débat entre la personne auditée et la Commission en les faisant dialoguer face à face. C'est pour cette raison scénographique que l'audité tournera le dos à la salle.

Audition de Thierry MIGNAUW

Président du GIE CDG Express

I. La création d'une offre alternative de transport public à Roissy est nécessaire

Tout d'abord, je remercie la Commission de me recevoir. Je voudrais dire quelques mots sur ma perception du projet au travers du débat public. Il me semble tout d'abord que l'idée selon laquelle il faut arriver à faire diminuer la part du transport individuel dans les déplacements de la Région Ile-de-France, et cela au profit du transport public, et plus particulièrement du transport public ferroviaire, est largement partagée. Pour respecter ce postulat, qui est à l'origine du projet CDG Express, il faut que nous arrivions collectivement à renoncer au caractère inéluctable de la croissance du trafic automobile qui envahit nos villes et nos vies. Il faut penser transports publics, et si possible de façon volontariste, car c'est ainsi que les transports publics progressent. Dans les pays qui ont des politiques de transports publics volontaristes, à l'exemple de la Suisse ou de l'Angleterre, on constate que la part des transports publics est plus importante qu'ailleurs dans le monde ou en Europe. Du point de vue des politiques généralement menées en matière de transports publics, l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle est une anomalie. Il est anormal qu'un pôle qui génère 30 millions de déplacements par an soit desservi à 80 % par la route et seulement à 20 % par le chemin de fer.

Le projet CDG Express repose sur l'idée qu'il faut créer une offre alternative de transport public. On s'aperçoit en effet que nombre de personnes interrogées déclarent : « Je n'utilise pas le transport public parce que l'offre de transports publics n'est pas adaptée à ce que j'attends ». Il faut donc développer largement l'offre de transports publics, selon un faisceau d'actions adaptées aux attentes du public. A cette fin, il faut partir des attentes des usagers, et plus encore de ce qu'attendent les non-usagers des transports publics, de sorte que ce mode de déplacement devienne séduisant pour eux. Autrement dit, il faut d'abord penser le service, avant de penser aux solutions envisageables pour produire ce service. Un projet d'infrastructure n'est jamais qu'une solution proposée pour remplir un service.

II. Donner la priorité au projet de service

Dans le service, on trouve des éléments quantitatifs et des éléments qualitatifs. Les éléments quantitatifs sont relatifs au temps de trajet, à la fréquence des navettes, au prix et aux ruptures de charge. Les éléments qualitatifs renvoient à la simplicité, à la signalétique, au mode d'achat, au confort, etc. Le projet de service doit donc coller très étroitement aux attentes quantitatives et qualitatives de la clientèle. A cet égard, l'exemple de la ligne B du RER me semble caractéristique car le schéma directeur de la ligne B du RER en a modifié assez fondamentalement le projet de service, pour le faire coller davantage aux attentes des trajets domicile/travail, sans tenir compte au premier chef de la desserte de l'aéroport. De fait, on constate ainsi qu'il n'y a plus de trains directs et que l'on a même rajouté des arrêts intermédiaires. Cet exemple illustre bien qu'une plus grande écoute des attentes de la clientèle conduit à une plus grande différenciation des offres de services.

III. Oser l'innovation

Le transport public se doit d'être innovant. C'est un univers dans lequel doit s'exprimer la modernité, le renouveau. Pour ma part, je fais partie, étant chemineau depuis 30 ans, d'une génération qui a fait le TGV et le RER, et qui fera peut-être le CDG Express. Or quand on a fait le TGV, en partant des attentes de la clientèle, on a révolutionné le transport ferroviaire de ce pays. Partant d'une entreprise qui ne croyait plus, dans les années 60, au transport de voyageurs, nous sommes arrivés à créer une nouvelle dynamique. Il en va de même pour le RER, car la SNCF ne s'intéressait plus du tout, pendant les années 50 et 60, aux transports en Ile-de-France. Avec l'idée d'interconnecter des lignes à grand gabarit à travers Paris, grâce à la construction d'ouvrages souterrains, nous avons complètement révolutionné l'image des transports publics dans la Région Parisienne. C'est donc en inventant des produits radicalement nouveaux que nous avons révolutionné l'offre, puis le trafic. Il me semble que pour la desserte des aéroports, il faut aussi sortir des sentiers battus, quitte à aller copier ce que font les autres dans le domaine des transports de type *airport express*.

IV. Du débat à la décision

Je voudrais par ailleurs souligner l'intérêt du débat public depuis ses débuts. Je trouve qu'il est créateur de véritables échanges portant sur le fond et, autant que possible, objectifs, dépassionnés et dépourvus d'attaques personnelles. Il faudrait que le débat public serve à trier les bons et les mauvais projets, CDG Express faisant partie selon moi de la première catégorie. Ce débat public est un moment d'expression et de démocratie. Il ne doit devenir ni une machine à voter tous les projets, ni une chambre d'enregistrement. Après le temps du débat, il faudra toutefois un temps pour la décision. Il est important aussi que les décisions soient prises : on ne peut pas renvoyer les projets d'étude en étude, de commission en commission. Il faut préserver l'esprit d'entreprise qui veut que l'on réalise les bons projets lorsqu'ils se présentent.

V. Le défi du développement durable

Je voudrais revenir également sur le défi du développement durable. Je suis frappé par l'importance des thèmes liés au développement durable dans le projet CDG Express.

Les chemineaux ont peut-être trop l'habitude de considérer le fait que le chemin de fer soit un mode de transport protecteur de l'environnement suffit. Ce débat public nous montre que cet atout ne lève pas toutes les objections. Il faut savoir insérer le projet ferroviaire dans son environnement. Je crois que les éléments de comparaison sont importants en matière de développement durable. Il faut notamment réaliser que nos concitoyens iront à Roissy et qu'ils en reviendront de toute façon. S'ils ne peuvent pas choisir le monde ferroviaire, ils choisiront le monde routier, avec toutes les nuisances que cela suppose. Il n'est pas responsable que de dire que les nuisances du monde routier n'ont pas d'importance sous prétexte qu'il y en a déjà beaucoup.

Pour bien insérer le projet CDG Express dans son environnement, nous devons tenir compte de l'ensemble des risques possibles. Je pense notamment aux problèmes liés à la nappe phréatique, aux dissolutions de gypse, aux cavités ou aux vibrations. Nous devons mettre en œuvre des solutions pour éviter ou au moins limiter ces nuisances. Nous devons cependant veiller à ce que le mieux ne devienne pas l'ennemi du bien. Il faut éviter que l'on rende le projet irréalisable en l'enserrant dans des contraintes de sécurité trop strictes, ce qui aurait pour effet de laisser se développer un trafic routier dont on sait qu'il est infiniment moins sûr que le rail. Il faut avoir des objectifs ambitieux en matière de protection du cadre de vie, mais il ne faut pas que ceux-ci deviennent totalement bloquants.

Pour conclure, je crois que CDG Express répond à une vraie question, qu'il est nécessaire d'y répondre et qu'il faut que nous entreprenions dans ce pays des actions concrètes pour le transport public, surtout lorsque l'on parle de la desserte d'un aéroport comme Roissy Charles-de-Gaulle. Reste à savoir si la solution que nous proposons est la bonne, et je pense que c'est le cas.

Jean-Paul PUYFAUCHER

La notion de développement durable comporte trois dimensions : l'environnement, le social et l'économique. Quand vous vous exprimez, je vous entends parler d'environnement, mais je voudrais que vous développiez un peu les aspects liés au risque économique. Pouvez-vous nous donner votre sentiment sur le financement du projet ? S'agissant de la dimension sociale, je me demande si vous n'êtes pas en train de construire un « trans-orient express » pour desservir Roissy, c'est-à-dire un transport élitiste.

Philippe MARZOLF

Je précise que Jean-Paul PUYFAUCHER s'occupe de la gestion du système de questions/réponses et qu'à ce titre, il a analysé les 660 questions que nous avons reçues, dont 19 étaient adressées à la Commission et les autres au Maître d'Ouvrage. Les questions qu'il vient de poser s'inspirent donc directement des interrogations de nos concitoyens.

Thierry MIGNAUW

Vous me demandez si CDG Express est un transport élitiste, « un transport pour les riches », et cela me rappelle que l'on a beaucoup fait ce procès au TGV à l'époque de sa conception. Or étant Lillois, je peux témoigner du fait que tout le monde utilise le TGV pour faire le trajet Paris/Lille aujourd'hui. Plus personne ne prend les TEE ou les trains Corail.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle tout de même que les abonnés se sont plaints très fortement de l'augmentation du prix de leur abonnement à l'occasion de l'entrée en service du TGV. La mobilisation a été très forte.

Thierry MIGNAUW

Votre objection est exacte, mais elle pose la question de savoir s'il est souhaitable pour l'organisation du pays de développer des mouvements pendulaires journaliers de 250 kilomètres. La question reste ouverte, bien que je ne pense pas que ce soit le lieu d'y répondre.

Le fait est que le TGV est devenu une offre de masse. Le CDG Express a la même vocation : il faut prendre la clientèle là où elle est pour la tirer vers le transport public. Je refuse la distinction entre une clientèle noble et une clientèle qui serait moins noble. Un voyageur du RER B et un voyageur de CDG Express méritent les mêmes égards. Il faut simplement attirer l'un et l'autre vers le transport public par des moyens appropriés. Cela suppose de mettre en œuvre le schéma directeur de la ligne B du RER et de réaliser CDG Express pour les passagers aériens.

J'ajoute que la clientèle de l'aérien, ce n'est pas uniquement, et de moins en moins, l'homme d'affaires avec son attaché-case. La partie la plus dynamique de la croissance du trafic aérien n'est en effet pas le trafic d'affaires, mais le trafic pour motif personnel ou pour motif touristique. Or la clientèle des particuliers a un profil qui se rapproche de plus en plus du profil moyen de la population.

On peut avoir différentes approches de la question économique. Les liaisons de type *airport express* ont été considérées dans certains pays comme un transport de service public comme les autres, qu'il s'agit de proposer dans les mêmes conditions que l'ensemble des autres transports publics. Cette approche a pour corollaire l'octroi de subventions importantes par la collectivité. Une deuxième option, qui correspond à celle que nous avons adoptée pour CDG Express, consiste à considérer que ce n'est pas au contribuable de payer cette liaison, mais à son usager. Nous avons donc fait en sorte que l'utilisateur de CDG Express paie la part la plus importante possible des coûts engagés, et cela même s'il s'agit d'un projet d'intérêt général. Cette approche explique que l'on est fixé un prix de l'ordre de 15 euros par trajet, ce qui est relativement élevé. Si notre option ne s'avère pas valable, la question se pose de savoir qui va prendre le risque économique de fréquentation. A cet égard, nous souhaitons que ce ne soit pas la puissance publique qui assume la majorité de ce risque et qu'il soit porté en dernier ressort par l'extérieur. Si nous tombons en dessous d'un certain niveau de trafic, c'est la sphère privée qui assumera le risque financier. Ce choix se retrouve bien entendu dans le coût de financement de l'opération, puisqu'il suppose une couverture du risque pris.

Alain ALMERAS

Je voudrais revenir sur la notion de service public. Avez-vous distingué, dans vos analyses portant sur les attentes des futurs utilisateurs de CDG Express, la clientèle des hommes d'affaires de celle des touristes ? Ces derniers partent en groupe, dépensent souvent les 15 euros dont vous parlez pour venir en car et ne se soucient que très peu de gagner 15 minutes sur leur temps de trajet global.

J'aimerais savoir quel équilibre vous pensez avoir trouvé entre les enjeux économiques et les enjeux environnementaux, étant entendu qu'ils sont souvent contradictoires. Le débat public vous a-t-il permis d'évoluer sur ce point ?

Philippe MARZOLF

En ce qui concerne le service offert, vous nous avez dit que celui-ci comportait des éléments quantitatifs et des éléments qualitatifs, mais on a du mal à voir la hiérarchisation qui existe entre ces différents aspects.

Thierry MIGNAUW

En matière économique, il y a des choses que l'on arrive à modéliser et d'autres pas. Au début de ma carrière, j'ai pu tomber dans le piège qui consiste à ne prendre en compte que les aspects quantitatifs, car ils sont plus faciles à appréhender. Cette approche est préjudiciable car elle nous fait passer à côté de ce qui relève de l'humain et du comportemental. En commençant à vieillir, je me suis rendu compte que beaucoup d'éléments non-intégrables dans les modèles ont pourtant une importance déterminante. Dans le choix modal, il y a des choses que l'on sait quantifier et d'autres beaucoup moins. Le temps de parcours, la fréquence et le prix ne suffisent pas, et de loin, à expliquer le comportement des utilisateurs. Vous comprendrez donc qu'il est difficile de hiérarchiser les déterminants des choix de nos clients. On sait seulement dire que certains aspects comptent et ont une grande importance. Des enquêtes approfondies ou l'organisation de cercles de consommateurs aboutissent à une approche qualitative assez difficilement exploitable. Pour ma part, je ne demanderais pas mieux que de penser que l'on puisse faire passer de 19 % à 40 % la part des voyageurs aériens parmi les utilisateurs du RER B. Le fait est que l'on y n'arrive pas, et cela essentiellement en raison de freins de nature qualitative.

Y a-t-il un antagonisme entre les objectifs économiques et les objectifs environnementaux ? Il est clair qu'il faudra trouver un équilibre entre ceux-ci, dans la mesure où CDG Express ne peut pas être réalisé à n'importe quel coût. Il y a là un problème d'optimisation globale. Ce qui compte d'abord, c'est le bilan socio-économique, pourvu que le projet reste finançable.

Alain ALMERAS

Que faites-vous des touristes pour qui un gain de 15 minutes ne constitue pas une motivation ?

Thierry MIGNAUW

Je crois que les touristes, et particulièrement les touristes étrangers, sont demandeurs d'un service qui soit très lisible et très simple. Ils ne veulent pas se poser la question de savoir d'où la liaison part et où elle arrive. Il faut aussi qu'il n'y ait qu'aucun doute sur le prix et que l'achat d'un billet soit très simple.

Philippe MARZOLF

En tant qu'utilisateur occasionnel du RER B, je me souviens avoir eu des difficultés, bien que n'étant pas un étranger, à trouver le bon guichet à Roissy.

Je remercie, au nom de la Commission, les acteurs qui estiment que le débat public se passe bien et qu'il donne lieu à un débat argumenté et serein. Je m'interroge toutefois sur le fait que la Maîtrise d'Ouvrage ait porté beaucoup moins d'attention aux avis du public ou de ses représentants lorsqu'ils s'étaient exprimés deux ans auparavant, lors de la concertation préalable. On a l'impression que le Maître d'Ouvrage a été poussé à l'écoute par une démarche plus institutionnalisée. Autrement dit, rédigeriez-vous aujourd'hui le dossier du Maître d'Ouvrage comme vous l'avez fait avant le débat public ?

Thierry MIGNAUW

Je répondrais négativement à cette question. Il y a des choses que je ne réécrirais pas, compte tenu de ce qui a été dit au cours du débat public. Nous n'avons d'ailleurs pas écrit le dossier introductif du Maître d'Ouvrage au débat public comme nous avons présenté notre projet au moment de la concertation préalable. Ça a vraiment changé. Je crois beaucoup à l'idée du transport public et je pense qu'elle relève d'un faisceau d'actions convergentes. On ne peut pas présenter CDG Express comme un projet isolé et il ne doit pas être un projet isolé, mais au contraire s'inscrire dans une politique publique du transport public.

Philippe MARZOLF

J'insiste pour dire que l'écoute que les porteurs de projet peuvent avoir de l'expression du public est très fluctuante. On sent bien au cours de ce débat public que vous écoutez le public. Cela n'a pas toujours été le cas dans d'autres procédures de rencontre et de concertation. Pourquoi faut-il qu'il y ait une institutionnalisation des procédures de présentation pour que vous écoutiez l'opinion de vos concitoyens. Ne faudrait-il pas faire preuve d'une qualité d'écoute tout au long de l'élaboration du projet ?

Thierry MIGNAUW

J'en conviens tout à fait. La qualité d'écoute dépend de l'état d'esprit des porteurs de projets. C'est un fait que chez RFF, à la SNCF ou chez ADP, nous faisons partie d'entreprises d'ingénieurs qui pensent qu'il suffit d'avoir raison pour avoir raison. Nous sommes de plus en plus à avoir compris que ce n'était pas le cas.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai été frappé en lisant dans le cahier de Vivre sans CDG Express une comparaison entre le projet du GIE et les expériences européennes *d'airport express*. Il s'avère notamment que :

- Heathrow Express et Arlanda Express sont bien en dessous des prévisions de trafic ;
- Arlanda Express a sensiblement augmenté le prix de ses billets ;
- Heathrow Express a coûté 40 % de plus que prévu.

Je n'ai pas vu le Maître d'Ouvrage répondre sur ces comparaisons internationales. Je comprends que vous ne soyez peut-être pas en mesure de le faire aujourd'hui, dans la mesure où la réponse à cette question nécessite un travail de recherche. Il reste que si le risque économique de fréquentation semble assez bien pris en compte, il n'en est pas de même d'une éventuelle dérive des coûts de construction, alors que l'on

ignore largement la nature de terrain où sera percé le tunnel. Le risque du délai de construction n'a pas non plus fait l'objet d'une analyse très poussée. En tout cas nous n'en avons pas pris connaissance.

Thierry MIGNAUW

Les comparaisons internationales ne sont pas simples, car le contexte n'est jamais le même. La notion de centre ville n'est pas la même partout ? Le concept de Paris *intra-muros* ne se retrouve pas ailleurs. Si vous le souhaitez, nous pourrions vous faire une réponse écrite détaillée sur ce point. S'il est juste de dire que le service d'Arlanda Express n'atteint pas ses objectifs en valeur absolue, je crois que cela est largement dû à la crise conjoncturelle du transport aérien. D'ailleurs, l'aéroport de Stockholm n'atteint pas non plus ses objectifs de trafic. Cela dit, si nous atteignons les mêmes parts de marché qu'Arlanda Express, nous nous situerions dans le haut de nos fourchettes d'estimation du trafic.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je souhaite en effet, pour la clarté du débat, que vous nous prépariez une mise au point écrite sur ces questions de comparaisons internationales.

Alain ALMERAS

Quitte à poser une question saugrenue, je voudrais savoir si vous n'envisagez pas d'utiliser en partie CDG Express pour acheminer du fret vers Roissy. Cela ne vous permettrait-il pas, compte tenu du nombre de sociétés de livraison rapide qui font actuellement des allers-retours entre l'aéroport et la capitale par la route, d'accroître vos prévisions de recettes ?

Thierry MIGNAUW

Votre question n'a rien de saugrenue. Bien que n'étant pas un grand spécialiste du fret, je sais que le fret ferroviaire est très sous-utilisé pour les dessertes urbaines. Il existe toutefois des projets de plates-formes de fret dans la zone de Roissy dont la dimension ferroviaire sera très importante. La desserte ferroviaire a d'ailleurs toute chance de s'opérer par la ligne Paris-Aulnay-Mitry. Cela dit, il nous faut tenir compte du fret, comme de l'ensemble des utilisations possibles des infrastructures. Les variantes évoquées par la FNAUT et Vivre sans CDG Express empruntent d'ailleurs des lignes très fréquentées par le fret, en raison notamment de l'existence du triage du Bourget, de sorte qu'il nous faudra veiller à ce que le CDG Express paralyse les entrées/sorties de ce point nodal.

Robert VISBADEINE, Directeur de projet industriel

Qu'avez-vous prévu en cas de dérive importante des délais de réalisation ? Que ferez-vous en cas de perte de recettes liée à une fréquentation insuffisante ?

Thierry MIGNAUW

Si les recettes ne sont pas au rendez-vous, notamment en raison d'une fréquentation insuffisante, l'objectif que nous avons est que ce soient le secteur des financeurs externes qui garantisse un niveau minimum de trafic. Ce sont eux qui acceptent de couvrir ce risque, en l'échange d'une rémunération qui entre dans le coût du projet. Les pouvoirs publics et nous-mêmes avons souhaité que ni l'Etat, ni les collectivités ni les entreprises publiques ne prennent le risque de la fréquentation.

Jean-Paul PUYFAUCHER

La notion de « financeurs externes » peut-elle être traduite par celle de « banque » ?

Thierry MIGNAUW

Les banques interviennent en première ligne, mais elles sont susceptibles de faire appel à des investisseurs de toutes natures.

Bernard Sulpis

Soyons clairs : il arrivera un moment où RFF, qui entend assumer intégralement ses responsabilités de maître d'ouvrage, devra prendre des engagements fermes vis-à-vis de l'ensemble des financeurs. Ce moment n'est pas venu. Nous n'en sommes qu'à une phase d'études et RFF n'est pas encore aujourd'hui en mesure de prendre de tels engagements. Nous décrivons aujourd'hui le principe d'un montage d'un projet. Ce n'est qu'à l'issue de l'avant-projet définitif, c'est-à-dire après qu'aient été connus les résultats de l'enquête publique, que nous serons en mesure de nous engager. Nous ne nous engagerons pas sans avoir procédé à une évaluation approfondie des risques. Dans le cas particulier de CDG Express, nous envisageons de réaliser l'infrastructure à la suite d'un concours conception/réalisation. Une partie des risques appréciés au moment de l'avant-projet définitif pourra être supporté par RFF tout seul, mais co-supporter par RFF et les concepteurs/réalisateur. On le constate, il reste encore beaucoup d'étapes à franchir avant que des engagements fermes puissent être pris par la Maîtrise d'Ouvrage.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai lu dans le dossier du Maître d'Ouvrage, page 69, dans le passage intitulé « *Le partage des risques et la mise en jeu des garanties* », la phrase suivante : « *La garantie des actionnaires serait plafonnée dès le départ à la différence de revenu entre le scénario « plancher » et le scénario « cas de base ».* Pouvez-vous nous préciser quelle est la part de la garantie des actionnaires et celle des financeurs extérieurs.

En vous écoutant tout à l'heure, nous avons l'impression que la garantie était apportée essentiellement par les financeurs externes, alors qu'une lecture de votre dossier donne à penser que 20 % de la garantie resterait à la charge des actionnaires.

Thierry MIGNAUW

Mon intention n'était pas de refaire le colloque thématique sur le financement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Certes, mais nous souhaitons entendre ce soir le Maître d'Ouvrage. Il doit s'expliquer jusqu'au bout.

Thierry MIGNAUW

La prise de risque en matière de trafic se décompose en deux seuils. Une fréquentation comprise entre le scénario «plancher» (six millions de voyageurs par an) et le «cas de base» (huit millions de voyageurs par an), donnera lieu à une garantie par les actionnaires de la société de projet, c'est-à-dire principalement par les entreprises publiques. Si on tombe en dessous des six millions de voyageurs par an, ce seront alors les financeurs privés qui apporteront leur garantie.

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express

Cette approche est valable lorsque que l'on fait le bilan sur une trentaine d'années. Lors de la mise en service du projet, c'est-à-dire lorsque le risque est le plus élevé de ne pas atteindre le niveau de trafic attendu, les assureurs financiers interviendront pour couvrir une éventuelle insuffisance de recette. Il est tout à fait possible que le projet atteigne son point d'équilibre de 8 millions de voyageurs par an sur une période de 30 ans, sans que ce soit le cas au cours des premières années.

Bernard Sulpis

J'ajoute que dans le cas d'une insuffisance persistante de recettes, l'ensemble des porteurs du projet – les entreprises publiques - devront prendre en compte le fait qu'une infrastructure aura été construite dont ils auront encore l'usage. Cet élément sera pris en compte dans l'analyse globale de la situation.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pouvez-vous compléter la phrase suivante de page 69 : «*Un scénario alternatif est également étudié consistant à (...) toute idée de garantie des actionnaires* ».

Bernard Sulpis

Malgré nos multiples relectures, cette coquille nous a échappé. Il faut lire : «*Un scénario alternatif est également étudié consistant à renoncer à toute idée de garantie des actionnaires* ». Dans cette hypothèse, les garanties privées joueraient aussi dans le cas où le trafic se situerait entre le scénario «plancher» et le «cas de base», mais cela renchérirait le coût du projet.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pour être encore plus précis, il faudrait écrire « *à toute idée de garantie de la part des actionnaires* ».

Alain ALMERAS

Monsieur MIGNAUW a bien indiqué qu'il réécrirait différemment aujourd'hui le cahier du Maître d'Ouvrage.

Audition d'André CUZON

Président de l'Association Environnement 93

André CUZON

En tant que Président d'Environnement 93 et que membre d'Ile-de-France Environnement, je me bats contre les nuisances aériennes depuis dix ans. Je suis également membre de la CCE de la commission Environnement de Roissy et du Comité permanent. Je me bats également pour le transport public depuis 35 ans. Je me souviens que les comités d'usagers ont été à l'origine, dans les années 70, de la Carte Orange, et peut-être même du RER. Nous nous sommes battus pour « la RATP à Aulnay » et nous avons gagné puisque les transporteurs privés qui maîtrisaient la desserte ont été remplacés par des transporteurs publics, ce qui nous a permis d'obtenir des réductions tarifaires.

I. Un projet élitiste

Philippe MARZOLF

Vous avez édité un cahier d'acteur exposant votre position.

André CUZON

Mon intervention vient en complément de ce document. Pour nous, CDG Express est avant tout un projet de terminal aérien. La desserte dédiée est en effet basée sur un financement par le voyageur aérien qu'il soit d'affaires ou de tourisme, et l'essentiel de l'investissement a pour objet un tunnel de 11 kilomètres. Il apparaît qu'une forme de discrimination s'instaurera entre le voyageur aérien qui pourra payer et les autres. Sans refaire l'historique du RER B, nous avons parfois l'impression que la dégradation du RER B est pratiquement concertée. Cette discrimination est grave, dans la mesure où elle porte sur l'utilisation de capacités et de surfaces (gares, voies ferrées, sous-sols) qui vont être détournées sinon volées au détriment des passagers ordinaires. Cette impression d'être pillée n'est pas nouvelle puisque la création, en raison du doublement des pistes de l'aéroport, des « trains Pons », ces liaisons RER B directes vers Roissy, a déjà privé les banlieusards d'une partie du service public auquel ils avaient droit. Il n'est pas acceptable de voir circuler des trains transportant 80 personnes alors que les quais des gares de banlieue sont bondés. C'est d'autant plus agaçant que cette tentative d'amélioration de la desserte de Roissy n'a pas porté ses fruits. Ce type de situation va pourtant se reproduire avec le CDG Express.

Le projet SCNF d'une nouvelle pénétrante Est-Ouest dénature, selon moi, le projet régional Eole au seul bénéfice de l'aérien. D'aucuns pensent que les Normands ont obtenu la possibilité d'aller à Roissy plus rapidement en compensation de l'abandon d'un projet TGV.

Historiquement, la SNCF a très largement ignoré la banlieue. Il est question de créer une gare centrale à Roissy, quitte à faire circuler dans la banlieue des trains vides, que ce soit par le biais du RER B ou par le biais de CDG Express après 2012. Des trains vides, tel est l'avenir du transport public.

II. Un projet aux antipodes du développement durable

Nous nous battons pour un transport public durable et écologique afin de combattre les émissions de gaz à effet de serre, la pollution et le bruit. Le projet CDG Express est aux antipodes de cette vision, puisqu'il s'agit d'un « tapis rouge roulant » dédié à des voyageurs qui vont émettre trois à six fois plus de gaz à effet de serre par kilomètre que s'ils avaient pris la voiture. Il faut savoir que si un voyageur aérien consomme autant qu'un automobiliste pour parcourir un kilomètre (5,5 litres au 100 kilomètres environ), le « forçage radiatif », une notion reconnue par le GIEC, multiplie par trois la génération de gaz à effet de serre. Cet élément est pris en compte par le Plan Climat 2003 en cours d'élaboration par le gouvernement. On ne peut en tout cas pas imaginer le doublement du trafic envisagé par les compagnies, ou même celui du nombre de touristes internationaux, comme se plaisent à l'imaginer les opérateurs spécialisés.

III. Le poids des erreurs du passé

André CUZON

Le tunnel envisagé pour CDG Express présente un inconvénient majeur, dans la mesure où il rend presque irréversible l'utilisation des lignes occupées par les gares intermédiaires et dans le cadre du réseau régional. Ce tunnel serait en effet une verrue dans le réseau régional. Le RER doit pouvoir desservir les aéroports et c'est bien la faute des membres du GIE s'ils n'ont pas été capables de réaliser des infrastructures adaptées il y a quelques années.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous proférez-là des accusations directes. Pourriez-vous préciser votre pensée ?

André CUZON

Tout le monde sait qu'aucune gare n'avait été prévue lors de la création de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. La situation est la même à Orly. Je suis désolé de rappeler ainsi les erreurs du passé...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je crois même, à en croire un directeur de l'environnement d'EDF qui faisait partie de l'équipe qui a projeté Roissy, que l'on avait aussi oublié de prévoir une desserte par l'autoroute dans la conception de cet aéroport. Les erreurs du passé sont donc sans doute encore plus graves qu'on le pense...

IV. Privilégier la notion de réseau

André CUZON

Je crois en tout cas que la notion de réseau, qui est incontournable dans la perspective de la décentralisation, s'oppose à celle de ligne dédiée. On constate d'ailleurs que tout le monde, y compris le PIEX, veut sa ligne dédiée. Personne n'est convaincu que la cible Paris *intra muros* soit pertinente. On pourrait même dire qu'elle relève d'un centralisme parisien moyenâgeux. Seul le RER B permet d'associer des clientèles complémentaires (Roissy, PIEX, scolaires, travailleurs, etc.) tout au long de la journée, et par conséquent de remplir les trains.

Une solution intégrée au réseau régional ne pourra bien entendu s'imposer que si l'offre est meilleure, et l'on ne peut que déplorer la dégradation accélérée de celle-ci, sans doute à cause de la décision de faire passer la ligne B par le tunnel situé entre Gare du Nord et Châtelet, mais aussi en raison des failles de l'entretien et de la perturbation engendrée, de l'aveu même des responsables de la SNCF, par les trains directs Paris/Roissy.

V. Un projet du XX^{ème} siècle

La problématique de l'effet de serre et de la raréfaction du pétrole oblige à envisager un projet comme celui du CDG Express sous un jour nouveau. D'une certaine façon, nous sommes bien en présence d'un projet du XX^{ème} siècle, puisqu'il ne prend pas en compte le problème énergétique, que ce soit sur le plan environnemental ou financier. Comme vous êtes informés du problème de l'effet de serre, je vais m'arrêter sur celui du pétrole. Sachant que 15 % des 14 milliards d'euros de chiffre d'affaires d'Air France sont consacrés à l'achat du kérosène, on imagine l'impact économique qu'aura la fin de l'époque du pétrole bon marché et la multiplication de son prix par deux, trois, quatre ou cinq. Les conséquences du 11 septembre 2001 ont par ailleurs montré que le trafic aérien était, au même titre que le secteur du tourisme, très fragile.

L'argument du Maître d'Ouvrage en ce qui concerne le report modal de la route vers le fer est hypocrite, car ce report modal n'est en aucun cas le but du projet. J'en veux pour preuve le fait qu'au départ, le projet ferré était en compétition avec un projet routier. On constate d'ailleurs que l'élargissement des autoroutes de la Seine-Saint-Denis est en cours, notamment autour de Roissy. En bref, CDG Express ou pas, nous ne serons pas débarrassés des voitures, loin de là.

Le transport aérien a beau faire rêver tout le monde, notamment au travers de la publicité, son développement n'est plus possible aujourd'hui. Le Rapport Plan Climat préconise d'ailleurs une taxation du kérosène. Cette mesure s'impose dans la mesure où le transport aérien, qui s'adresse à une population ayant un pouvoir de contribution important, est un mode de transport encore plus inégalitaire que l'automobile. Une prise de conscience de chacun est incontournable, car un projet comme CDG Express implique une lourde responsabilité sociale et éthique. Ce dossier est aussi pour nous l'occasion de faire prendre conscience du fait que le transport aérien est le moins compatible avec le développement durable. Le transport aérien n'est pas un transport comme les autres. Je mentionne au passage que j'ai été étonné de ne trouver aucune mention de l'effet de serre dans le cahier d'acteur de nos camarades Verts.

On a évoqué «l'ouverture du ciel» et l'avenir radieux du transport aérien, en oubliant de rappeler que le gouvernement américain soutient aujourd'hui à bout de bras ses compagnies aériennes nationales. Les militants du transport aérien ont déjà été très loin sans le dire. Face à eux, nous demandons une limitation concertée de ce mode de transport, et surtout pas un doublement du trafic. Sur le plan social, le *crash* prévisible de nombreuses compagnies – il a déjà commencé - risque d'être désastreux. Tous ces motifs nous font considérer que l'investissement dans l'aérien sans réversibilité est injustifiable. L'avenir du transport, c'est le transport public.

Le schéma d'amélioration du RER B est très insatisfaisant. Il prend en compte des travaux déjà réalisés en 2002 et ne prévoit que des améliorations limitées ou normales, comme l'entretien de voitures qui ont vingt ans d'âge. Ce dossier n'est pas du tout à la hauteur de nos espérances.

Notre combat dépasse l'opposition au projet CDG Express pour exprimer une revendication citoyenne. Il faut se battre pour obtenir un financement des transports publics comme nous nous sommes battus pour obtenir la Carte Orange. Le fait de donner des tickets de transport gratuits aux voyageurs aériens nous semble une très bonne idée. La mise en place d'une taxe sur le kérosène pourrait permettre de financer ce type de mesure, tout en permettant d'anticiper la fin inéluctable du pétrole à bas prix.

Je voudrais enfin revenir sur l'évocation récurrente dans le projet du Maître d'Ouvrage de la perspective des Jeux Olympiques de 2012. Il me semble évident que la préparation d'un tel événement passe d'abord par l'amélioration de la ligne du RER B. Nous avons constaté à l'occasion des récents championnats du monde d'athlétisme que le RER B était un des éléments clé de la desserte pour les athlètes. J'ai pu aussi observé que de nombreux spectateurs du Stade de France ont été empêchés, malgré la présence de Monsieur GALOIS, de rentrer chez eux ou à leur hôtel par la circulation des liaisons directes Paris/Roissy. Des tas de gens. Malgré la présence de Monsieur Galois sur les lieux.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je précise que les Verts seront auditionnés et que nous les interrogerons sur l'effet de serre à cette occasion. Vous nous avez dit que la synthèse du schéma directeur du RER B qui a été présentée par Laurent FOURTUNE lors d'un colloque qui a lieu le 4 octobre dernier, ne répond pas à votre attente. Pourriez-vous nous préciser en quoi un usager du RER peut être déçu par les mesures préconisées par ce document ?

André CUZON

Grâce à la mobilisation des usagers, nous sommes parvenus à mettre la question du RER B à l'ordre du jour. Nous n'avons toutefois pas été suffisamment attentifs au contenu du schéma proposé. Comme je l'ai dit, il prévoit des travaux qui ont été réalisés en 2002. La SNCF va se contenter de faire ce qu'elle a l'habitude de faire, à savoir passer un coup de peinture dans les gares et se faire confirmer par une enquête voyageurs que tout le monde est content. Nous attendions qu'un diagnostic de tous les besoins soit établi (PIEX, aéroport, fret, voyageurs quotidiens), ainsi qu'une étude de l'existant en matière d'infrastructures (systèmes de contresens, dispositifs de localisation et de contrôle, etc.). Nous aurions aussi apprécié que soient abordés les problèmes qui touchent aux structures des entreprises de transport, afin notamment de prévoir et d'éviter les grèves.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-ce que je résume votre position en disant que la rénovation des gares et l'information des voyageurs n'était pas ce que vous attendiez en priorité.

André CUZON

Nous souhaitons avant tout obtenir la suppression du contresens Aulnay/Mitry/Roissy et le doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord, une opération qui est reportée à dans 15 ans, autant dire aux calendes grecques. Nous sommes également loin du compte au plan de l'exploitation, mais une concertation devrait nous permettre d'améliorer les choses.

Jean-Paul PUYFAUCHER

En résumé, le schéma directeur du RER B va dans le bon sens, mais il ne va ni assez vite, ni assez loin. S'agissant de la concertation à venir, il me semble que les usagers du transport sont représentés au STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France).

André CUZON

La SNCF est l'entreprise la moins favorable à la concertation. Elle n'a pas institué de comité d'axe. Il a fallu que nous nous invitions nous-mêmes au comité inter-gares de la ligne B du RER qui portait sur la section La Courneuve/ Mitry.

Bernard SULPIS

Les usagers ne sont pas présents au conseil d'administration du STIF, mais une instance de concertation adossée au STIF a été récemment créée, dont les réunions sont régulières. J'ai sous les yeux la décision qui a été prise par le Conseil d'Administration du STIF sur la question des problèmes d'exploitation. Son article 6 donne mandat au Directeur général du STIF pour faire des propositions au Conseil d'Administration avant la fin de l'année 2004, permettant de résoudre les difficultés liées à l'interconnexion SNCF/RATP du réseau RER B. Cette décision doit permettre de mieux unifier encore les conditions d'exploitation entre les deux entreprises qui exploitent cette ligne.

André CUZON

Il est tout de même bizarre que la RATP ne se soit pas impliquée dans le GIE. Pour ma part, je les comprends.

Alain ALMERAS

Comment comptez-vous éviter l'intensification de la circulation à laquelle conduirait l'abandon du projet CDG Express ? D'autre part, non content de limiter le transport aérien, vous vous opposez au développement du tourisme. En bref, il faut tout arrêter.

Avez-vous conscience de l'impact social qu'auraient de telles évolutions ? Vous sembliez pourtant sensible au sort des salariés des entreprises de transport aérien...

André CUZON

Que le transport aérien et le tourisme veuillent croître le plus possible, c'est bien compréhensible, puisqu'il s'agit d'activités économiques. Il n'empêche que l'ouverture du ciel et la dérégulation nous ont montré que nous allions dans le mur. Le développement du tourisme pose non seulement des problèmes pour l'environnement des pays qui l'accueillent, mais aussi pour les Parisiens dont je doute qu'ils seraient ravis d'accueillir deux fois plus de touristes.

Ma vision du transport aérien demain repose sur le fait que le transport de masse sera terminé lorsque le prix du pétrole aura été multiplié par deux, trois ou quatre, c'est-à-dire dans dix ans. C'est une bonne chose car il n'y a aucune raison pour que le transport aérien ne fasse pas les mêmes efforts que l'automobile en vue d'une réduction de l'effet de serre. Il faut donc que les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation soient elles aussi limitées à leur niveau de 1990. Le développement actuel du transport aérien est un non-sens environnemental.

Philippe MARZOLF

Où irons-nous en vacances sans avions ?

André CUZON

Nous visiterons ce beau pays qu'est la France. Une partie de mes réflexions m'ont été inspirées par le Centre du Transport durable canadien. Il est même possible que nous assistions à un renouveau des dirigeables et du transport maritime. Pour l'heure, le patron de FEDEX, que j'ai rencontré à la CCE, m'a confié ne pas savoir comment poursuivre l'exploitation de son entreprise si le pétrole venait à manquer dans vingt ou trente ans. Le transport aérien a fait rêver tout le monde depuis Icare, mais ce n'est vraiment pas une bonne idée, sauf à inventer un transport aérien sans pétrole.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai été gêné de constater dans votre cahier d'acteur, comme d'ailleurs dans le discours de Monsieur MIGNAUW, un recours fréquent à l'expertise de prévisionnistes qui prétendent pour les uns que «demain on rase gratis» et pour les autres que «demain il n'y aura plus de pétrole». Ce genre d'affirmations manque de sérieux. Vous dites qu'il n'y aura plus de pétrole en 2040, mais d'autres experts parlent de 2070, ce qui change complètement les perspectives de rentabilité d'un projet d'infrastructure. Nous sommes finalement sûrs de deux choses : il n'y aura plus de pétrole un jour ; les experts

prévisionnistes se trompent tout le temps. J'ai le sentiment que l'on se sert des experts pour crédibiliser des thèses qui relèvent bien souvent de la simple opinion.

André CUZON

Pour vous répondre, je me bornerai à constater que l'actuel Ministre des transports a indiqué comme moi, dans son discours sur l'énergie, que le problème n'était pas la fin du pétrole, mais la fin du pétrole à bas coût. A mon sens, les compagnies aériennes à bas coût dureront aussi longtemps que le pétrole à bas coût. Selon les experts, la production maximale de pétrole sera atteinte entre 2010 et 2020. Or 2010, c'est demain.

Philippe MARZOLF

Que fait-on pour assurer la desserte actuelle de Roissy ? Doivent-ils continuer à prendre le RER B amélioré ou leur voiture ?

André CUZON

Il faudrait prévoir davantage de voitures sur la ligne du RER B. On y voit circuler des trains qui n'ont que quatre voitures aux heures creuses. Le Conseil régional est prêt à subventionner l'acquisition de nouvelles voitures. Pour l'accès à la plate-forme de Roissy des voyageurs et des salariés de l'aéroport, il faut prévoir des voitures supplémentaires et adaptées. La desserte doit être calibrée en fonction du nombre d'usagers. L'intérêt du RER B pour les voyageurs aériens de Roissy, c'est qu'il conduit au cœur de Paris, à Châtelet, en trente minutes.

Philippe MARZOLF

Vous préconisez donc essentiellement l'amélioration du RER B, afin qu'il prenne en charge à la fois les passagers quotidiens, les salariés de la plate-forme et les passagers aériens.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous avez affirmé que l'argument d'un transfert de la voiture vers les transports en commun grâce à CDG Express n'était pas un argument sérieux. Pour en juger, j'aimerais savoir combien on compte de passagers par an sur le RER B. Cela permettrait de savoir ce que pèsent vraiment les neuf millions de voyageurs attendus pour CDG Express.

Bernard Sulpis

Actuellement, les 19 % de passagers aériens qui utilisent le transport ferroviaire pour aller à Roissy représentent 5,1 millions de déplacements par an.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Combien y a-t-il de passagers sur le RER B par an ?

Bernard SULPIS

On compte 280 000 voyages par jour sur le RER B.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Il ressort des enquêtes réalisées auprès des usagers sur les gares intermédiaires que la majorité d'en eux souhaite la création d'une gare intermédiaire dans leur commune. Je trouve cela parfaitement légitime, voire même constructif. Que répondez-vous à Monsieur MIGNAUW qui nous explique que l'on est en train de créer, avec CDG Express, un nouveau mode de transport qui n'est ni le RER, avec des gares intermédiaires, ni le TGV qui en est dépourvu ?

André CUZON

Construire onze kilomètres de tunnel dans la zone agglomérée exclut par principe toute gare intermédiaire. Ce projet ne satisfait en rien les franciliens qui souhaitent bénéficier d'un réseau de transport en commun aussi dense que celui qui existe à Paris. Je suis très opposé à la solution d'une ligne dédiée car il témoigne d'un manque de solidarité en matière de transport. En somme, on réalise son projet dans son coin parce que l'on a trouvé l'argent nécessaire. A l'inverse, un réseau permet d'équilibrer les capacités, les charges avec les besoins. Je rappelle au passage que les personnes à mobilité réduite ont, comme les voyageurs aériens, des besoins spécifiques qui ne sont pas pris en compte sur la ligne B du RER. A mon avis, il y a une place pour les voyageurs aériens dans des transports solidaires et durables.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Contrairement à ce que vous avez dit, on ne parle pas dans le document du Maître d'Ouvrage de l'échéance 2012 et des Jeux Olympiques. Pouvez-vous nous exposer rapidement votre vision d'Eole ?

André CUZON

Il s'agit d'un transport régional qui permet de relier l'Est et l'Ouest de l'Ile-de-France. Il faut que la ligne soit prolongée à Saint-Lazare vers l'Ouest.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Que signifie pour vous le fait d'aller vers l'Ouest ?

André CUZON

Il s'agit d'aller à Versailles ou Mantes. Je voudrais souligner le fait que le tunnel pose un important problème de sécurité pour les voyageurs. Il ne sera pas simple d'aller secourir des personnes coincées dans un tunnel de 11 kilomètres, notamment en cas d'incendie alors qu'aucun tunnel de sécurité n'a été prévu.

Bernard Sulpis

Je vous confirme que nous n'avons prévu à ce jour qu'un seul tunnel. Une commission de sécurité spécifique va toutefois se pencher sur la conformité de notre projet à la réglementation. Cette question fera d'ailleurs l'objet d'un atelier la semaine prochaine. Si la Commission de Sécurité concluait qu'il faut un deuxième tunnel, nous en creuserons un ou nous abandonnerons le projet. On a beau être RFF, ADP ou la SNCF, nous sommes soumis étroitement à certaines réglementations.

Pour répondre à votre précédente question, j'indique que le RER B prend en charge, pour sa partie Nord, entre 55 et 57 millions de voyageurs par an. Autrement dit les passagers aériens représentent aujourd'hui un peu moins de 10 % de l'ensemble du trafic.

Jean-Paul Puyfaucher

Et vous souhaitez que CDG Express absorbe entre 6 et 8 millions de ces voyageurs...

Bernard Sulpis

Il est prévu que la part modale du transport ferroviaire passe de 19 % à 34 ou 35 %, dont 25 % grâce à CDG Express. En tant que Délégué régional RFF, je peux vous dire que le chantier relatif à la deuxième partie d'Eole, c'est-à-dire le débouché du tunnel qui est actuellement en cul-de-sac à Haussmann/Saint-Lazare comporte aujourd'hui deux opérations. L'une est commune aux deux régions normandes et à la Région Ile-de-France et vise l'amélioration de la desserte entre la Normandie, le Mantois et Paris, avec la perspective très intéressante d'un prolongement du tunnel d'Eole pour rejoindre Magenta, voire aller jusqu'à Roissy. Le deuxième projet en cours est la réouverture, sous l'égide du STIF, du dossier Eole à l'Ouest, ce qui correspond dans le schéma de principe au branchement d'Eole sur le groupe 2 de Saint-Lazare ce qui permettrait de relier Paris Saint-Lazare à La Défense puis à Saint-Cloud, avant d'emprunter une branche allant vers Saint-Nom-la-Bretèche et une branche allant vers Versailles. Le STIF étudie la pertinence qu'il y aurait à créer un débouché à l'Ouest d'Eole en direction du groupe 2 ainsi que de Mantes. Ces chantiers sont conduits en parallèle, car il faut s'assurer que les besoins à satisfaire en ce qui concerne les dessertes franciliennes sont compatibles avec les capacités, étant entendu qu'Eole va accueillir dès le mois de décembre les trains en provenance de Tournon.

Je voudrais insister par ailleurs sur le fait que si CDG Express était réalisé, il y aurait bien suppression des trains directs sur la ligne B du RER entre Paris Nord et Roissy. C'est ce qui permettrait, en sus de ce qui est prévu dans le schéma directeur, de redonner de la capacité pour les dessertes.

Monsieur CUZON affirme ne pas avoir compris pourquoi des mesures déjà réalisées en 2002 ont été inscrites au schéma directeur. Ce fait s'explique par le rôle de révélateur des insuffisances de la ligne B qu'a joué la concertation préalable qui s'est déroulée en 2001 à propos de CDG Express. C'est pour cette raison que le point de départ du schéma directeur a été fixé en 2001. Je précise que le schéma directeur dont nous parlons n'est pas un schéma directeur d'infrastructures. Il nous paraît d'autant plus intéressant de les indiquer qu'elles sont souvent plus faciles à réaliser.

Vous avez confondu au début de votre exposé, Monsieur CUZON, les missions des établissements publics porteurs du projet et celles des responsables de l'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire relevant des attributions régaliennes de l'Etat, il n'est délégué ni à la SNCF, ni à ADP, ni à RFF. Nous sommes en l'occurrence chargés d'exécuter les décisions d'autres responsables. Il est un peu injuste de nous reprocher, avec la violence dont vous avez fait preuve, un certain nombre d'erreurs du passé qui ne nous sont pas imputables.

Robert VISBADEINE

Je voudrais insister sur le fait que l'organisation des Jeux Olympiques par Paris nécessiterait une tout autre rénovation de la ligne B du RER que celle qui est en cours actuellement. Je rappellerai par ailleurs que la Gare du Nord est la troisième gare du monde en termes de fréquentation, après Chicago et Tokyo. Le fait que la plupart des Anglais qui viennent travailler en France empruntent l'Eurostar et arrivent en Gare du Nord. A cet égard, le RER B, qui relie la banlieue Nord à la banlieue Sud, où se situe Orly, est une artère ultra vitale. L'amélioration du RER B est donc incontournable en toute hypothèse. L'importance de la Gare du Nord au plan de la fréquentation y rend également nécessaire la construction d'une liaison vers Roissy. Le CDG Express ne constitue en aucun cas une solution, puisqu'il partira de la Gare de l'Est, une gare qui n'est pas reliée aux lignes RER. Je ne vois pas l'avantage de CDG Express au regard du réseau actuel. Je rejoins enfin Monsieur CUZON pour penser qu'une liaison sans arrêt intermédiaire est inconcevable dans une optique de développement durable.

Philippe MARZOLF

Compte tenu du nombre de vos idées, Monsieur, vous auriez dû demander à la Commission à être auditionné ou nous envoyer une carte T. Je vous rappelle qu'il s'agit aujourd'hui d'une audition publique, et non d'un débat avec la salle.

Robert VISBADEINE

Je terminerai en disant simplement qu'il est insultant pour les banlieusards de voir circuler les trains directs Paris/Roissy quasiment vides. Quelle solution le Maître d'Ouvrage apporte-t-il à ce problème ?

Bernard Sulpis

Je voudrais juste donner un ordre de grandeur : l'organisation des Jeux Olympiques représenterait un besoin de capacités environ dix fois supérieur ce que l'on a connu pendant le mondial d'athlétisme, puisque

tous les sports sont concernés. Or la réponse à un problème dix fois supérieur à celui que l'on a pu connaître ne consiste pas simplement à multiplier par dix le dispositif existant.

Notre objectif n'est certainement pas de faire circuler des trains vides. Comme l'a dit Thierry MIGNAUW, notre projet est d'abord un projet de service. Ce projet de service comprend, quelque part dans Paris, la présence d'un terminal aérien avancé. Je dis « quelque part » car les expériences étrangères ont d'ailleurs montré que l'endroit où un *airport express* se situe dans le centre ville est moins important que l'on peut l'imaginer.

Le terminal aérien envisagé est un endroit où le voyageur sera pris en charge avant d'emprunter le service de transport qui l'acheminera vers son avion de manière aussi naturelle qu'il emprunte le tapis roulant de CDG 1 pour rejoindre les satellites. Il est pour ainsi dire à l'aéroport dès qu'il a fait enregistrer ses bagages au terminal aérien. Cette intégration du service est un atout essentiel par rapport aux services directs de la ligne B, où le service offert aux passagers est le même que celui qui est offert aux personnes qui voyagent tous les jours en banlieue.

Robert VISBADEINE

Comment pouvez-vous prétendre remplir CDG Express alors que les trains qui partent de la Gare du Nord vers Roissy voyagent à vide ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Des études de fréquentation ont été réalisées par la société Thalès. Elles sont disponibles à la Commission et sur notre site Internet, et classées à la référence n°19. La société Thalès, que nous cherchons à auditionner, a elle-même indiqué les limites de ses études.

Audition de Nicolas BOUR

Association Sana Terra

Je remercie tout d'abord la Commission pour cette invitation. J'ai souhaité venir ici au nom de l'Association Sana Terra plutôt qu'en mon nom propre, bien que j'ai participé à toutes les étapes du débat public jusqu'ici. Avant que je vous fasse part de nos observations Jacques de VILLENEUVE très brièvement ce qu'est Sana Terra. Daniel BRACQUART, qui a été président de Bonduelle vous expliquera par la suite pourquoi nous nous intéressons au CDG Express.

Jacques de VILLENEUVE

Sana Terra est une association qui a fédéré à partir de la Picardie les oppositions au projet de troisième aéroport international du Bassin Parisien. Nous avons fédéré sur une base géographique assez large les citoyens, les associations, les collectivités locales, les élus, les organisations professionnelles agricoles et les industries agroalimentaires. Notre principe directeur a été de contester la décision de créer un troisième aéroport, dans la mesure où nous pensions que son intérêt général n'avait pas été démontré. Nos initiatives ont été de plusieurs ordres :

- des actions de terrain (manifestations, journaux, pétitions, etc.) ;
- des actions visant à amener les collectivités locales à intenter des recours contre les décisions administratives ;
- une participation au fameux débat DUCSAI ;
- la réalisation, avec l'aide d'un cabinet spécialisé, d'une étude sur les alternatives à la construction d'un troisième aéroport.

Daniel BRACARD

Sana Terra a contribué financièrement et a travaillé avec le cabinet de planification de transport MVA à un rapport qui a été délivré en octobre 2002. Ce rapport insistait sur cinq points :

- la connaissance de la demande du secteur aérien, qui connaît une forte évolution ;
- les conditions d'exploitation et de croissance des aéroports parisiens ;
- les conditions de développement des aéroports régionaux existants ;
- le rôle et la complémentarité des TGV sur les courtes distances et l'intermodalité en France et en Europe ;
- le positionnement de l'offre aéroportuaire française dans le cadre européen.

Nous avons été satisfaits de constater que certaines des 21 propositions du rapport de la mission parlementaire reprennent des propositions qui figurent dans notre propre rapport. Cela prouve que nous avons acquis une expertise sur les questions qui touchent aux transports. C'est donc avec plaisir que nous donnons ce soir notre point de vue.

Sana TERRA veille à l'ordonnancement et au calendrier de la mise en œuvre des 21 recommandations de la mission parlementaire. A ce titre, nous vous proposons d'écouter notre point de vue sur un des éléments clés qui est l'intermodalité TGV/aérien.

Nicolas BOUR

Je précise que MVA est un cabinet franco-anglais filiale de Systra qui a la double expertise ferroviaire et aérienne, avec une approche française et internationale.

Le point le plus important aujourd'hui, c'est le projet de service, car de la qualité du projet dépendra la qualité du report modal. Or nous avons eu du mal à trouver le projet de service dans le dossier du Maître d'Ouvrage. Notre principale interrogation porte sur l'idée d'une liaison de point à point. Est-il souhaitable de transférer la forte concentration de passagers de Roissy sur un seul point à Paris, surtout lorsque celui-ci ne paraît pas être le plus pertinent ?

I. Les infrastructures existantes et leur fréquentation

Trois infrastructures existent entre Paris et Roissy :

- la LGV Nord, pour laquelle un raccordement existe, même s'il n'est pas utilisé en exploitation courante;
- le RER B ;
- la LGV Est, qui est en construction et nécessiterait un raccordement à Claye-Souilly .

Il semble logique d'analyser le trafic qui existe sur les trois infrastructures existantes avant d'en construire une quatrième. J'ajoute que les trains suivants empruntent la LGV Nord :

- Thalys (2 trains par heure et par sens et un train supplémentaire en période de pointe) ;
- Eurostar (1 train par heure et par sens) ;
- TGV Nord (2 trains par heure et par sens).

Ces trains sont déjà très fortement cadencés., au point qu'un grand nombre d'utilisateurs du Thalys ou des navettes sous la Manche les considère comme un métro. Les autres infrastructures existantes sont :

- la ligne Paris/Roissy/Mitry ;
- la LGV Est-européenne, dont le trafic sera à l'ouverture de 4 TGV par heure avec une pointe à 8 TGV par heure.

Si le CDG Express concerne la liaison avec Paris, il a un impact sur l'ensemble de l'Ile-de-France, ainsi que sur les régions voisines de l'Ile-de-France (Haute-Normandie, Picardie, Champagne-Ardenne, Bourgogne, Centre).

Si l'on considère les projets ferroviaires programmés autour de Paris, on s'aperçoit qu'une grande partie d'entre eux a pour vocation de créer les tangentes Nord et Est. Dans le prolongement de ces projets, il faut s'interroger sur la façon d'inscrire un service dans un réseau plus maillé qu'une liaison de point à point entre Roissy et la Gare de l'Est.

Si l'on étudie le positionnement du pôle d'affaires et de tourisme à Paris on se rend compte que les emplois et les pôles touristiques sont principalement concentrés à Paris *intra muros* sur la rive droite, entre Châtelet et l'Etoile, ainsi qu'autour de Saint-Lazare. Il nous semble qu'Hausmann/Saint-Lazare serait un point d'arrivée qui permettrait d'avoir les plus faibles ruptures de charge, étant entendu que l'efficacité du report modal dépend de la suppression de ces dernières.

II. Notre conviction : un service dédié est absolument nécessaire

On l'a dit, la liaison actuelle Paris/Roissy connaît l'un des plus faibles taux d'utilisation des transports en commun avec 31 %, dont 20 % pour le RER B, contre :

- 40 % dont seulement 11 % pour l'Heathrow Express, de sorte que l'on peut vraiment s'interroger sur l'efficacité de ce dernier.
- 30 % dont 27 % pour le train à Francfort ;
- 39 % dont 31 % pour le train à Munich ;
- 45 % dont 35 % pour le train à Genève ;
- 35 % dont 34 % pour le train à Zurich.

On observe que la Suisse et l'Allemagne, qui ont des traditions ferroviaires très fortes, ont fait depuis très longtemps rentrer leurs trains dans les aéroports. Le modèle asiatique est encore plus probant puisque l'on atteint à Hong Kong, où a été créée récemment une liaison dédiée avec quatre arrêts et la possibilité d'enregistrer les bagages au centre de la ville, 60 % de report modal dont 24 % pour le train. Tokyo connaît pour sa part un taux d'utilisation des transports de 47 %, dont 24 % pour le train et le métro.

La nécessité d'un service dédié aux aéroports tient aussi à la saturation et au temps d'accès par la route. Le trafic routier représente une nuisance pour les riverains aussi bien au plan environnemental qu'en ce qui concerne l'encombrement des accès. Nous pensons que le service doit livrer à la fois les passagers aériens et les employés de la plate-forme. Il est à noter enfin que Paris est aujourd'hui une des seules métropoles mondiales ne disposant pas d'un service ferroviaire dédié vers son aéroport.

Comment réussir l'intermodalité et faire accepter la rupture de charge ? La qualité de l'offre de service est dans ce domaine la clé du succès, la sécurisation et la réduction du temps global de transport. Les études de Thalès et de SETEC ne nous ont pas semblé prendre en compte dans ce domaine les marges que l'usager prend naturellement pour évaluer son temps de transport. Ces marges sont pourtant nettement plus importantes avec la route qu'avec un transport en commun.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai lu sur l'un de vos documents que vous souhaitez réduire les vols courte distance. Me confirmez-vous qu'il s'agit de réduire les vols courte distance pour les transférer sur CDG Express ?

Nicolas BOUR

J'ai fait un parallèle entre les outils d'intermodalité à mettre en place pour effectuer le report modal de l'avion vers le TGV. Ils sont sans doute similaires à ceux qu'il faut concevoir pour assurer le report de la voiture vers la liaison express.

La problématique de la rupture de charge est liée à l'accessibilité des stations. A cet égard, je peux vous assurer que j'ai mis aujourd'hui un temps important pour rejoindre la Gare de l'Est en auto.

III. L'exemple du Narita Express de Tokyo

Le Narita Express en service à Tokyo est géré par la Japan Rail Eastern, qui est l'opérateur ferroviaire du Grand Tokyo. L'aéroport de Narita est situé à 60 kilomètres à l'Est de Tokyo, dont l'agglomération, qui a une surface de 100 kilomètres sur 100 kilomètres, s'étend le long d'une baie. Le Narita Express part de Narita qui dispose d'une station pour chacun de ses deux terminaux pour rejoindre Tokyo par le biais de deux services séparés qui sont en tronc commun sur une partie de service, avant de diverger vers deux villes situées à 50 kilomètres à l'Ouest de Tokyo.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Qu'entendez-vous par « service séparé » ?

Nicolas BOUR

Une des branches de la ligne part plutôt vers le Nord et l'autre vers le Sud.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le Narita Express est-il réservé aux passagers aériens ?

Nicolas BOUR

Non, il est utilisé par une grande variété de passagers. La seule condition pour l'emprunter est de réserver sa place, puisque le Narita Express est pratiquement victime de son succès.

IV. Les points fondamentaux dans le choix d'orientation de service

Nous avons dressé la liste des choix d'orientation qu'il nous semble devoir être retenus pour le service.

- L'enregistrement déporté est un service clé pour le report modal ; il pourrait bénéficier à d'autres modes de transport ;

- La prise en charge des bagages, qui constitue une opération complexe que les Allemands ont eu du mal à mettre en œuvre avec succès entre Francfort et Stuttgart, est importante, malgré la tendance actuelle à la réduction au maximum de leurs bagages par une partie des voyageurs aériens.
- Des services communs avec les TGV pourraient être prévus en gare ferroviaire.
- Les pôles à desservir dans Paris nous semblent devoir être, par ordre de priorité, Châtelet, Haussmann/Saint Lazare, Gare du Nord, Gare de l'Est, La Défense et Montparnasse.
- Le matériel roulant pourrait être «TGV compatible », c'est-à-dire avoir les mêmes caractéristiques ferroviaires pour optimiser l'utilisation des sillons, mais sur des distances plus courtes.

V. Des mesures à court terme et un plan à long terme

Nous pensons qu'il faut définir très rapidement des mesures à court terme, tout en prévoyant la vitesse d'évolution des projets à moyen terme et en concevant un plan à long terme. A court terme, c'est-à-dire d'ici 2 à 5 ans, nous posons la question de la possibilité de mettre en place une liaison dédiée en s'appuyant sur les infrastructures actuelles.

Philippe MARZOLF

Avez-vous une idée précise à ce sujet ?

Nicolas BOUR

Non, mais je pense que l'on pourrait s'appuyer dans une telle perspective sur l'existence de la LGV Nord, de l'infrastructure Paris/Roissy/Mitry et de la LGV Est associée à l'interconnexion.

Jean-Paul PUYFAUCHER

La LGV Est ne sera toutefois pas réalisée avant 2007, c'est-à-dire à moyen terme.

Bernard SULPIS

Je vous rappelle qu'à ce jour le raccordement entre la LGV Est et la LGV interconnectée ne fait pas partie des travaux envisagés dans le cadre du TGV Est. Aucune déclaration d'utilité publique n'a été établie à son sujet.

Nicolas BOUR

Il est clair que la fourchette de court terme n'est pas la même suivant ces 3 infrastructures. Le délai de deux ans correspond plutôt à la LGV Nord ou au RER B, pourvu qu'on le dote d'un matériel roulant et de services adaptés.

A moyen terme, c'est-à-dire d'ici 5 à 10 ans, il faut prendre en compte les projets importants qui visent soit à mailler le réseau, soit à créer des traversées, soit à supprimer des goulets d'étranglement. On peut citer à ce titre :

- le prolongement d'Eole vers l'Ouest ;
- la liaison Orly/Roissy par une interconnexion Sud qu'a évoquée la mission parlementaire ;
- le doublement du tunnel Gare du Nord/Châtelet.

Notre impression est que le creusement d'un nouveau tunnel pour une liaison dédiée est peut-être nécessaire à terme, mais là, elle n'est pas prioritaire au regard de l'urgence qu'il y a à mettre en place un service s'appuyant sur l'existant.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le RER B dessert deux gares à Roissy, alors que CDG Express n'en desservira qu'une. Ce point est-il important à vos yeux ?

Nicolas BOUR

La question la plus importante qui se pose à Roissy, à mes yeux, est celle de la jonction entre le train et la porte d'embarquement. A Hong Kong, un système de transport local dédié emmène les voyageurs, après l'enregistrement de leurs bagages, vers les plates-formes d'embarquement. L'étude qui en cours sur un projet de liaison entre les différents terminaux de Roissy doit sans doute être prise en compte.

Xavier DUCLAIROIR

Je ne voudrais pas revenir sur les erreurs des anciens, car il est toujours facile de critiquer *a posteriori*, mais il est certain que le handicap majeur de CDG 1 et de CDG 2 réside dans le fait qu'ils n'ont pas été conçus avec l'idée que le train devrait y arriver. Quand on regarde ce qui se fait actuellement en termes de nouvelles aéro-gares dans le monde, on constate que la gare est toujours installée en plein cœur du terminal aérien. Cela garantit une intermodalité efficace. Le paradoxe, c'est que la première indication que les voyageurs étrangers comprennent à Roissy, c'est le mot « taxi », car il est connu partout dans le monde. Il n'est donc pas étonnant qu'ils s'orientent de préférence vers ce mode de transport. D'autre part, il a fallu beaucoup de temps pour que l'on remplace les panneaux de signalisation « Paris par le RER », un sigle que les étrangers ne comprennent pas, par des panneaux portant l'inscription « Paris by train ».

Alain ALMERAS

Si j'ai bien compris, Monsieur BOUR, Sana Terra n'est pas opposée à la réalisation, à moyen ou long terme, du CDG Express, à condition qu'il n'arrive pas Gare de l'Est.

Nicolas BOUR

En fait, nous sommes attachés avant tout à la mise en place rapide d'un service adapté à la demande aéroportuaire, qui inclut celle des passagers et des employés de la plate-forme. Si les RER directs Paris/Roissy sont vides aujourd'hui, c'est parce que le service n'est pas adapté. Nous doutons de la nécessité d'investir plus de 500 millions d'euros dans un tunnel dont l'échéance de réalisation est trop éloignée. La capacité contributive des passagers aériens étant reconnue, elle doit permettre d'améliorer les infrastructures existantes et de générer des *cash flows* pour réaliser éventuellement un tunnel plus tard, en s'appuyant sur une base solide de trafic.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous nous dites que le doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord pour le RER B, dont le coût est évalué à 500 millions d'euros, devrait être réalisé d'ici cinq à dix ans. Or Monsieur FOURTUNE, qui a évoqué l'amélioration du RER B lors du colloque numéro 3, nous a expliqué qu'il fallait d'abord améliorer, pour des raisons techniques plus que financières, le RER B avant de se lancer dans le creusement du tunnel Châtelet/Gare du Nord.

Nicolas BOUR

Il est certain en tout cas que le coût du doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord n'est pas du même ordre de grandeur que le plan de financement de l'amélioration du RER B qui a été décidé au STIF le 1^{er} octobre. J'ai eu l'impression d'entendre Monsieur FOURTUNE passer le message suivant : « Comme nous n'avons pas beaucoup d'argent, il faut commencer par ce qui ne coûte pas cher », quitte à renvoyer les gros investissements aux calendes grecques.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Les choses sont moins tranchées que vous ne le dites, car je vous rappelle que si le tunnel coûterait 500 millions d'euros, la rénovation du matériel roulant coûterait entre 180 et 300 millions d'euros et la desserte renforcée du RER B entre 220 et 400 millions.

Bernard Sulpis

La démarche du schéma directeur qui a été adoptée sur toutes les lignes B et D du RER consiste à dire qu'il ne servirait à rien de doubler le tunnel entre Châtelet et la Gare du Nord aujourd'hui si l'on n'est pas capable d'accueillir au départ et à l'arrivée de ce tunnel deux fois plus de voyageurs. Il est donc préférable de réaliser en priorité des infrastructures comme la quatrième voie de Mitry, l'aménagement du terminus de Goussainville sur la ligne D ou le réaménagement du plan de voies de Corbeil, car elles ont un impact immédiat sur le trafic. Ces réalisations sont la condition préalable à la réalisation du doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord.

Nicolas BOUR

La construction d'un tunnel étant très longue il me semblerait pertinent de la conduire en parallèle des travaux en voie que vous avez cités, plutôt qu'en séquence. On n'a pas besoin d'achever la première phase pour commencer la deuxième. Il est extrêmement important de vérifier quel est le chemin critique sur l'ensemble du service, et non de considérer les infrastructures les unes après les autres.

Bernard Sulpis

Le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord est une opération qui fera appel à des financements publics. Or il n'est pas inscrit actuellement au contrat de plan 2000/2006. Il sera au mieux inscrit au contrat de plan suivant, si tant est que l'on ait inscrit au préalable les crédits qui serviront à finir les travaux inscrits au plan précédent. Quitte à être politiquement incorrect, je vous rappelle que les gros travaux d'infrastructure se déroulent techniquement et financièrement sur la durée de deux plans. Nous avons privilégié les opérations qui pourraient être financées le plus rapidement par le STIF sur un certain nombre de ressources annexes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le problème c'est que l'argument mettant en avant la logique de financement que vous venez de décrire n'a pas été donné par le STIF. On m'a opposé un argument ayant trait à la mise en séquence des travaux, jugée préférable à leur mise en parallèle.

Bernard Sulpis

Avant de conclure cette audition, je tiens à souligner que la carte de la localisation des emplois dans Paris intra muros à laquelle s'est référé Nicolas BOUR est la carte actuelle, alors qu'il serait intéressant de se référer à la projection de cette carte dans le futur qui figure dans le projet de plan de développement et d'aménagement durable de la Ville de Paris. On observera alors un rééquilibrage très net de la répartition des emplois vers le Nord-Est, avec la densification du secteur qui va de la Gare du Nord et la Gare de l'Est à la Porte de la Chapelle et à la Porte de La Villette. La Ville de Paris a la volonté de redensifier cette zone.

Philippe MARZOLF

J'ajoute que figure à la page 26 du dossier du Maître d'Ouvrage un plan des origines des passagers aériens à destination de Roissy.

André CUZON

Quel trafic prévoyez-vous à Roissy, Monsieur BOUR, dans 10 ans et dans 20 ans ?

Philippe MARZOLF

Donnez-nous une prévision sur la base de la non-réalisation d'un troisième aéroport...

Nicolas BOUR

La vocation essentielle du trafic aérien, c'est le trafic long courrier. Le rapprochement qui vient d'intervenir entre Air France et KLM donne à penser que le rabattement qui se faisait jusqu'ici en court courrier pourrait être reporter sur le rail, du fait de l'existence de deux *hubs* (Roissy et Schiphol). L'annonce faite samedi dernier de lancer le projet de Notre Dame des Landes pourrait permettre aux habitants de Bretagne, des Pays de Loire ou de Poitou-Charentes de partir en Europe à partir de Nantes sans passer par Paris, ce qui permettrait un rééquilibrage. Pour le reste, je ne tomberai pas dans l'écueil que nous avons dénoncé au cours de ce débat public, et qui consiste à faire des prévisions qui ne s'appuient ni sur la réalité ni sur la volonté des responsables politiques.

Audition de Gérard SOUCHARD

Président de la Commission Activités aéroportuaires d'Ile-de-France Environnement

Gérard SOUCHARD

Ile-de-France Environnement est une union régionale d'associations de défense de l'environnement sur l'ensemble du réseau Ile-de-France. Ile-de-France Environnement regroupe environ 300 de ces associations. Chaque année sont proposées à l'assemblée générale de l'Union des motions qui définissent sa politique pour l'année à venir, à la manière d'un corpus de doctrine. Notre dernière assemblée générale a d'ailleurs adopté une motion concernant CDG Express qui figure dans notre cahier d'acteur et sur laquelle je ne reviendrai pas en détail.

I. Resituer CDG Express dans un contexte plus global

Je me bornerai à resituer le projet CDG Express dans contexte élargi. En effet, le CDG Express étant appelé à desservir Roissy, il convient de se demander ce que sera Roissy en 2020. Cette liaison n'est pas construite pour desservir l'aéroport Charles-de-Gaulle en 2006. Or nous ne sommes pas dans un contexte statique ou récessif, mais dans un contexte de fort développement du trafic aérien. A en croire la Commission Gonnot, le trafic aérien va se développer en relation avec la croissance du produit intérieur brut, et cela tant sur le plan national qu'international. Par conséquent, la France qui est un pays de transit dont le trafic aérien est beaucoup plus intense qu'il devrait l'être au regard de son nombre d'habitants car c'est un point d'entrée en Europe, ne pourra faire autrement que de suivre cette progression de l'activité aérienne. Nous avons donc adopté, à notre corps défendant, dans la mesure où le transport aérien n'est pas un transport écologique, le principe d'un doublement du trafic aérien non seulement à Roissy et en Ile-de-France mais dans l'ensemble des plates-formes régionales.

II. Une prise de position politique ferme s'impose

Le doublement à venir du trafic ne peut pas se régler dans l'obscurité ou dans l'immobilisme. On ne pourra pas passer de 70 millions de passagers par an en Ile-de-France, dont 48 millions sur Roissy, à 120 ou 140 millions de passagers sans qu'il se passe des choses. Il faut préparer ces choses dès à présent. Ce n'est pas au moment où les passagers seront là qu'il faudra se poser la question de savoir quels investissements doivent être réalisés pour y faire face, surtout lorsque l'on sait qu'il faut entre 10 et 14 ans pour construire un aéroport, et pratiquement autant pour créer des équipements lourds d'accompagnement comme le CDG Express.

Nous avons pris acte du coup de main quelque peu méprisant du Ministre des Transports qui a envoyé aux orties les décisions antérieures lors de la Commission de Luxeuil. La mission parlementaire a mené pour sa part un travail laborieux, mais qui ne conclut rien de façon nette. Désormais, nous attendons les conclusions du Ministre. Quelle sera la politique que le Ministre veut appliquer en matière de transport aérien dans les quinze ou vingt années qui viennent ? Y aura-t-il une nouvelle plate-forme ? Y aura-t-il des plates-formes de dégagement ?

Si aucune plate-forme de dégagement n'est prévue, comment va-t-on absorber le doublement du trafic aérien qui devrait porter le trafic de Roissy à 70 millions de passagers. Sur tous ces points, nous attendons des déclarations du Ministre, et de préférence des déclarations argumentées, appuyées sur un programme d'investissement, et le cas échéant concrétisées dans un certain nombre de textes. Nous avons été payés pour savoir que les déclarations ministérielles sont relativement volatiles en la matière, si bien qu'il serait préférable de les graver dans le marbre.

Philippe MARZOLF

Malheureusement, beaucoup disent qu'une loi peut aussi se faire et se défaire...

Gérard SOUCHARD

Vous avez raison, mais il est plus difficile de refaire une loi, ou même un décret que d'en renier une, même prononcée devant le Parlement.

III. CDG Express n'est qu'une réponse partielle aux problèmes de desserte de Roissy

Si le Ministre choisit de concentrer sur l'Ile-de-France la quasi-totalité de l'augmentation du trafic aérien dans les prochaines années, c'est tout le problème de la desserte de Roissy qui devra être posé dans son ensemble. Car il faut se méfier de l'illusion d'optique selon laquelle le CDG Express serait la solution de la desserte de Roissy. Il n'est qu'un élément très partiel, qui ne résout pas du tout le problème du blocage que connaîtrait Roissy si on ne faisait rien d'autre.

Pourquoi le CDG Express est-il insuffisant ? J'ai repris les éléments du dossier et, sauf erreur de ma part, si dix millions de passagers empruntaient effectivement le CDG Express chaque année, cela ne permettrait d'économiser que trois millions de déplacements par la route par an. En effet, Roissy génère aujourd'hui 30 000 trajets par la route par jour pour acheminer les 26 millions de passagers annuels qui ont pour destination l'Ile-de-France, à raison de 2,7 passagers par voiture. Ces trois millions de déplacements économisés grâce à CDG Express équivalent à 10 000 voitures par jour. C'est bien, mais c'est peu de chose au regard d'un trafic quotidien sur les autoroutes A1 et A3 qui devrait atteindre en 2015 entre 160 000 à 190 000 véhicules par jour, dont 20 % de poids lourds. On peut se demander si une réduction aussi marginale du trafic routier mérite un investissement de 800 millions d'euros. Quoi qu'il en soit, le trafic routier continuera d'augmenter rapidement. Le CDG Express est une solution qui peut être bonne (quoique chère) mais elle ne résout pas le problème de la desserte de Roissy, surtout dans l'hypothèse où le Ministre opterait pour le développement de cette plate-forme. Précisons, au passage, que l'on n'ose imaginer les conséquences d'une telle décision, à l'heure où déjà entre 4 et 5 millions de Franciliens souffrent du bruit, car un doublement du trafic va transformer notre région en un véritable enfer.

Si le choix du développement de Roissy est fait par le Ministre, il faut que celui-ci annonce parallèlement la mise à l'étude d'un plan de mise à niveau du réseau de desserte de Roissy. Dans ces conditions, le projet de CDG Express prendra sa juste place.

Lancer sur orbite CDG Express dans la situation actuelle, alors que l'on ignore complètement l'avenir du secteur qu'il est chargé de desservir, c'est « mettre la charrue avant les bœufs ». En clair, nous ne récusons pas forcément le CDG Express, mais nous disons que son examen du projet est totalement prématuré.

IV. Les ambiguïtés du projet CDG Express

On notera que l'ambiguïté de la situation actuelle se retrouve dans le dossier du Maître d'Ouvrage puisqu'il y est dit que les hypothèses de CDG Express sont basées sur un trafic de 55 millions de passagers, ce qui correspond au plafond que le Ministre de Robien vient de supprimer, tout en disant dans le paragraphe qui suit que le nombre de passagers qui iront de Roissy vers l'ensemble de l'Ile-de-France passera de 26 à 40 millions en 2015. Il y a là un élément dont la cohérence mérite d'être rétabli. Il est clair que, de façon freudienne, le passage de 26 à 40 millions de passagers à destination de l'Ile-de-France suppose une augmentation de 3 % du trafic global par an, ce qui correspond à l'hypothèse de 70 millions de passagers à Roissy en 2015 ou 2020.

Je voudrais par ailleurs faire une observation complémentaire car, sans être spécialistes des travaux publics, nous avons quelques doutes au sujet du plafond de 800 millions d'euros qui a été avancé pour le coût de CDG Express. L'expérience montre en effet que dans le domaine de la construction la sous-évaluation des coûts est la règle - un rapport du Conseil économique et social a même indiqué qu'il s'agissait d'une pratique courante pour emporter la décision finale. Nous sommes également inquiets du fait que l'équilibre financier du projet ne sera trouvé que si l'hypothèse haute de trafic est atteinte. On a le sentiment qu'à la fin des fins c'est le contribuable qui réglera l'addition. Autrement dit, nous ne sommes pas du tout certains qu'il n'existe pas dans le montage financier qui est mis en place la perspective que ce soit finalement le contribuable qui compense la différence entre les prévisions de trafic et la réalité.

Ma conclusion est la suivante : le dossier du CDG Express doit être réétudié dans le cadre général de la desserte de la plate-forme de Roissy et à la lumière de la décision du Ministre. Cette approche nous semble être la seule à garantir la rigueur nécessaire pour traiter d'un investissement de cette ampleur.

Philippe MARZOLF

Avez-vous demandé au Ministre de préciser sa position sur l'avenir de Roissy ?

Gérard SOUCHARD

Nous l'avons fait, et nous attendons qu'il veuille bien nous répondre. Il a dit qu'il le fera à l'issue des conclusions de la Mission Gonnot.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous demandez, dans le cahier d'acteur d'Ile-de-France Environnement, une limitation quantitative du développement de Roissy Charles-de-Gaulle, avec l'interdiction des vols des nuits (de 22 heures à

6 heures) et la fixation d'un plafond à 600 000 mouvements d'avions par an. Pourquoi avez-vous renoncé au plafond de 55 millions de passagers ?

Gérard SOUCHARD

Nous avons tenu compte de la critique selon laquelle les passagers ne sont pas nuisants en eux-mêmes et que par conséquent le plafond fixé à 55 millions de passagers n'est pas pertinent. Je précise qu'il s'agit à mon sens d'un argument de séance, car l'emport moyen à Roissy étant de 100 passagers, il faut 550 000 mouvements pour embarquer les 55 millions de passagers, ce qui revient finalement au même. Si le Ministre avait voulu maintenir un plafonnement à Roissy, il lui aurait été très facile de faire la division.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Monsieur BLAZY nous a pourtant dit, lors du colloque n°1, que la croissance nettement plus rapide du nombre des vols de nuit que du nombre des vols de jours traduisait une augmentation du volume de fret transporté. En prenant comme référence le nombre de mouvements, vous incluez le fret, alors que ce n'était pas le cas lorsque vous vous référiez au nombre de passagers.

Gérard SOUCHARD

Notre plafond de 600 000 mouvements inclut 550 000 mouvements de passagers plus les mouvements du fret.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Les mouvements de fret n'ont-ils pas lieu plutôt la nuit ?

Gérard SOUCHARD

Non, car on ne compte que 160 vols par nuit à Roissy, à raison de 300 jours par an.

Alain ALMERAS

Vous suggérez dans votre cahier d'acteur que la nouvelle liaison soit accessible non seulement aux voyageurs aériens, mais à « tous ceux qui ont à faire à Roissy Charles-de-Gaulle, et cela dans des conditions acceptables ». Pouvez-vous nous préciser ce que seraient selon vous des « conditions acceptables » ?

Gérard SOUCHARD

Je n'ai pas repris tous les éléments de notre cahier d'acteur, mais j'en assume l'intégralité, y compris le fait que nous donnons la priorité à la rénovation du RER B. Nous ne donnons un avis favorable au CDG Express que si une action déterminée est menée d'abord sur le RER B. Pour répondre à votre question,

nous ne voulons pas que CDG Express soit uniquement réservé aux passagers aériens. Il faudrait qu'il soit au moins accessible à toutes les personnes employées sur la plate-forme, dans des conditions acceptables, c'est-à-dire au tarif de la Carte Orange. Cela implique, si une partie des 10 millions de passagers prévus sont des personnels de Roissy, une baisse de la recette moyenne par passager.

Alain ALMERAS

Je me tourne alors vers le Maître d'Ouvrage pour lui demander quelle serait, selon lui, la contribution du personnel de Roissy à la recette de CDG Express ?

Bernard SULPIS

Avant de répondre à votre question, je voudrais démentir l'affirmation de Monsieur SOUCHARD selon laquelle le CDG Express serait un pari audacieux car sa rentabilité ne serait atteinte que dans l'hypothèse haute de trafic, soit dix millions de voyageurs par an. Cette affirmation est fautive car le CDG Express sera rentable dans l'hypothèse moyenne, c'est-à-dire avec un trafic de huit millions de passagers par an.

Je tiens par ailleurs à préciser que toutes nos études ont été réalisées sur la base d'un plafond fixé à 55 millions de passagers. L'augmentation de la part du rail dans le transport des passagers allant de Paris à Roissy tient à une anticipation d'un changement de comportement des passagers aériens.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Il faut reconnaître que votre dossier n'est pas très clair sur ces questions. ...

Xavier DUCLAIROIR

Roissy a accueilli en 2002 un total de 48 millions de passagers, dont un tiers ne font que transiter par Roissy, sans emprunter la desserte terrestre. J'indique à ce propos que nous nous sommes posé la question de savoir si les passagers qui ont parfois six ou huit heures de correspondance entre deux avions ne seraient pas davantage tentés d'aller à Paris si une navette express les y emmène. Cette hypothèse n'a pas été prise en compte, dans la mesure où le trafic afférant ne serait pas significatif. Nos chiffres intègrent la progression du trafic origine/destination qui concerne les personnes qui restent dans la région après être arrivées en Ile-de-France ou partent de l'Ile-de-France, car ce type de trafic est lié à la croissance de l'activité économique. Cette progression devrait se faire, en cas de maintien du plafond à 55 millions de passagers, au détriment des passagers en correspondance. Le rapprochement Air France/KLM rend de plus en plus plausible cette hypothèse, puisqu'une partie des passagers en correspondance devrait être détournée vers Schiphol.

Gérard SOUCHARD

Ce scénario n'est pas du tout crédible. Pour passer de 26 à 40 millions de passagers origine/destination, vous appliquez au chiffre actuel un pourcentage de progression de 3 % par an. Sachant que 81 % du trafic aérien est du trafic international, vous n'allez nous faire croire que les passagers internationaux vont

subitement s'arrêter à Paris alors qu'auparavant ils repartaient ailleurs. Vous ne pouvez pas augmenter de 26 à 40 millions le nombre de passagers qui vont de Roissy vers l'Ile-de-France si vous n'admettez pas une augmentation du trafic total de passagers. Vous modifiez de manière arbitraire la structure et le comportement de la clientèle aérienne sans le dire.

Xavier DUCLAIROIR

Je vous rappelle que nous avons démontré, lors du colloque sur le transport aérien, qu'il existait un lien entre la progression du trafic aérien et la croissance économique. Il y aura bien un accroissement prévisible du besoin de déplacement au départ de Paris ou à destination de Paris.

Bernard Sulpis

Le principe de la croissance du trafic aérien en relation avec celle du PIB explique que le trafic ayant une origine ou une destination en Ile-de-France va croître de 3 % par an, de sorte que les 26 millions de passagers actuels deviendront 40 millions de passagers. Roissy étant à proximité de Paris, il va devoir satisfaire en premier lieu cet accroissement. Le trafic étant limité à 55 millions à l'époque où nos études ont été réalisées, la satisfaction en priorité des 40 millions de passagers origine/destination aurait conduit à ce qu'il y est moins de transports sans rapport direct avec l'Ile-de-France.

Gérard SOUCHARD

L'hypothèse selon laquelle on pourrait réserver en priorité l'accès à Roissy aux seuls habitants de l'Ile-de-France me paraît irréaliste.

Philippe MARZOLF

Moi qui suis allé récemment en Grèce en faisant une escale à Milan qui ne présentait aucun intérêt, je peux témoigner du fait que ce genre de vols n'aurait plus cours si des plafonds à la circulation aérienne étaient imposés.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Lorsque le plafond de 55 millions de passagers vous était imposé par le gouvernement, vous estimiez que la part d'accroissement de trafic dû à cette contrainte serait principalement centrée sur le trafic origine/destination Paris. Or vous nous dites que la suppression du plafond des 55 millions de passagers ne modifie pas substantiellement l'objectif de 40 millions de passagers origine/destination.

Bernard Sulpis

C'est en effet notre analyse.

Jean-Paul PUYFAUCHER

En d'autres termes, vos projections sont les mêmes que la contrainte des 55 millions de passagers existe ou non.... Si vous voulez mon avis, on pourrait être tenté de dire que vous avez trouvé une solution pour anticiper le dé plafonnement de 55 millions de passagers...

Bernard SULPIS

Nous sommes partis du principe que la vocation première de l'aéroport de Roissy, qui est situé en Ile-de-France, est de desservir en priorité l'Ile-de-France. Le fait que l'équilibre financier a été calculé sur la base d'un tarif de 15 euros pour les passagers aériens, n'induit pas que CDG Express soit réservé aux passagers aériens. Une piste de réflexion consiste à partir du constat que les personnes qui travaillent sur plate-forme n'utilisent pas la totalité du service pour justifier une réduction de tarif. En fait, les 15 euros équivalent à ce que l'on appelle le « module d'équilibre » dans les transports parisiens. Par exemple, le module d'équilibre de la RATP c'est le ticket pris à l'unité. Il n'exclut aucunement la création de toute une gamme de tarifs préférentiels (jeunes, groupes, abonnements, etc). J'ajoute que le système du CDG Express est conçu avec une réserve de capacité, de sorte que les usagers qui ne sont pas des passagers aériens ne l'utiliseront pas à la place, mais en plus de ceux-ci. Il est préférable de transporter deux personnes qui paient 10 euros que personne du tout. Nous allons chercher à optimiser l'utilisation du service pour que chacun puisse l'utiliser à des conditions acceptables. De là à dire que CDG Express sera accessible à la Carte Orange, il y a un pas que je ne saurais franchir, d'autant que je suis presque sûr que la Carte Orange actuelle ne sera plus la tarification Ile-de-France en 2012.

Xavier DUCLAIROIR

Je confirme l'affirmation de Monsieur SOUCHARD selon laquelle le CDG Express ne sera qu'un élément partiel de la desserte de Roissy. Le CDG Express est une desserte de point à point qui n'a pas réponse à tout. Heureusement, notre projet est compatible avec ceux de la tangentielle Est et de la Boucle Sud qui permettront également d'accroître la desserte de Roissy.

Gérard SOUCHARD

Je vous donne acte qu'il n'y a pas d'incompatibilité technique entre CDG Express et d'autres infrastructures, mais l'examen de l'ensemble de la desserte de Roissy en fonction de la décision qui sera prise par le Ministre suppose que l'on débloque les moyens financiers nécessaires pour permettre à ces projets de coexister. Une des conclusions de la Mission Gonnot a été de dire que CDG Express empêcherait de réaliser d'autres infrastructures, et notamment les tangentielles. Le plan annoncé par le Ministre devrait être accompagné d'un plan de financement qui permette aux opérateurs de réaliser à la fois la tangentielle et le CDG Express. Or la tangentielle paraît bien mal partie, faute d'un financement par l'Etat, dans un secteur qui est exsangue sur le plan financier.

Bernard Sulpis

Le projet CDG Express est entièrement compatible avec toutes les opérations qui sont inscrites au schéma directeur de l'Ile-de-France (SDRIF). Actuellement, l'Etat respecte tous les engagements qu'il a pris dans le cadre du contrat de plan Etat/Région, et ce d'autant plus facilement que la provenance des fonds qu'il utilise pour ce faire n'est pas la même que dans les autres régions.

Je crois que vous avez raison lorsque vous plaidez pour l'établissement d'un plan d'ensemble. Il existe à mon sens sous la forme du SDRIF dont je rappelle qu'il prévoit aussi la deuxième étape de la Tangentielle Nord entre Stains et Roissy. CDG Express est une réponse malheureusement trop tardive à un problème qui se pose aujourd'hui. En effet, quelles que soient les décisions ministérielles, on aura au moins 55 millions de passagers à Roissy. On ne fait donc à notre avis aucune fausse manœuvre en réalisant le plus rapidement possible CDG Express.

Gérard Souchard

Je crois qu'il y a incompatibilité totale entre le plafond de 55 millions et les 40 millions de voyageurs origine/destination sur lesquels reposent les prévisions de fréquentation du CDG Express. Je constate par ailleurs que les tangentielles prennent beaucoup de retard, notamment la Tangentielle Sud, faute de financement.

Bernard Sulpis

Les tangentielles ne prennent pas du retard à cause de questions de financement car l'argent nécessaire figure au contrat de plan, mais à cause de problèmes d'intégration dans l'environnement, car on n'accepte pas partout de voir circuler plus de trains, dans le cas de la Tangentielle Sud, et à cause de problèmes de compatibilité de l'ensemble des trafics dans le cas de la Tangentielle Nord, étant entendu qu'il n'est pas question de sacrifier certains trafics au profit d'autres. Les questions financières n'ont rien à voir là-dedans.

Philippe Marzolf

Je remercie tous les intervenants et le public d'avoir participé à cette première audition publique.