

## Synthèse 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*

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 CGG Express*

*Bernard SULPIS, RFF*

En ouverture de la réunion, Alain ALMERAS explique la finalité des auditions publiques : Il s'agit pour la Commission de recevoir les acteurs, de les écouter et d'essayer de comprendre tout ce qu'ils ont à dire.

## **Audition de Thierry MIGNAUW**

### **Président du GIE CDG Express**

Thierry MIGNAUW part du constat qu'un consensus existe autour de 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. Ce consensus doit être traduit par une politique volontariste, étant entendu qu'il est anormal qu'un pôle comme l'aéroport Roissy Charles De Gaulle, 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 est fondé, selon Thierry MIGNAUW, sur un projet de service qui correspond aux attentes des voyageurs aériens. Un projet d'infrastructure n'est jamais qu'une solution proposée pour remplir un service. La difficulté de définir un bon projet de service réside essentiellement dans la nécessité de combiner des éléments quantitatifs (temps de trajet, fréquence des navettes, ruptures de charge, prix) et qualitatifs (simplicité, signalétique, mode d'achat, confort, etc.). Le peu d'attractivité des liaisons directes Paris/Roissy par le RER B est lié pour une large part à une inadéquation qualitative du service offert par rapport aux attentes des voyageurs aériens. Il est d'ailleurs logique qu'une plus grande écoute des attentes de la clientèle conduise à une plus grande différenciation des offres de services.

Pour Thierry MIGNAUW, le transport public se doit d'être innovant. Les exemples du TGV et du RER ont montré qu'il était possible de révolutionner l'offre de transport, et en conséquence la nature même du trafic. Dans le cas de 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*.

Thierry MIGNAUW souligne à quel point le débat public a jusqu'ici été créateur d'échanges objectifs, dépassionnés et dépourvus d'attaques personnelles. A ce titre, il doit permettre de trier les bons et les mauvais projets. L'important est aussi que les décisions soient prises : on ne peut pas renvoyer les projets d'étude en étude, de commission en commission.

S'agissant du développement durable, Thierry MIGNAUW explique que dans la mesure où les déplacements suscités par Roissy ne cesseront pas de croître, il est préférable d'offrir une solution réellement compétitive par rapport à la route. La réalisation d'un projet comme le CDG Express suppose que l'on prenne en compte l'ensemble des risques qu'il comporte, y compris au cours de sa réalisation, du fait de la présence éventuelle de nappes phréatiques, de dissolutions de gypse, de cavités ou de vibrations. S'il convient de limiter autant que possible les sources de nuisances, il convient aussi de ne pas rendre le projet irréalisable en l'enserrant dans des contraintes de sécurité trop strictes, ce qui reviendrait finalement à favoriser la route.

Thierry MIGNAUW répond à Jean-Paul PUYFAUCHER, qui se fait l'écho des questions qu'ont adressées les citoyens au Maître d'Ouvrage par l'intermédiaire de la Commission, que l'accusation portée à l'encontre de CDG Express d'être un « trans-orient express », ou « un transport pour les riches » ne résiste pas à l'analyse. D'ailleurs le même soupçon avait été exprimé à l'égard du TGV lors de sa conception, et l'on sait combien ce mode de transport a démontré son caractère démocratique à l'usage. La prise en compte des besoins existants nécessite d'ailleurs la mise en

œuvre du schéma directeur de la ligne B du RER parallèlement à la réalisation du CDG Express. Thierry MIGNAUW ajoute que la partie la plus dynamique de la croissance du trafic aérien n'est pas le trafic d'affaires, mais le trafic pour motif personnel ou pour motif touristique. Enfin, il rappelle que si le prix de 15 euros par trajet peut paraître élevé il assure le financement du projet sans aucun concours de l'Etat et des collectivités territoriales.

Interrogé par Alain ALMERAS sur l'antagonisme existant entre les objectifs économiques et les objectifs environnementaux, Thierry MIGNAUW affirme que ce qui compte avant tout, c'est le bilan socio-économique du projet, pourvu qu'il reste finançable.

Lorsque Alain ALMERAS souligne le fait que le gain de 15 minutes sur un trajet importe souvent assez peu aux touristes, Thierry MIGNAUW lui donne raison. Il objecte toutefois que ce sont les atouts liés à la simplicité et à la fiabilité du projet qui attireront ce type de clientèle.

Philippe MARZOLF observe que la Maîtrise d'Ouvrage a porté beaucoup moins d'attention aux avis du public ou de ses représentants lorsqu'ils s'étaient exprimés, il y a deux ans de cela, lors de la présentation préalable. Il se demande si le Maître d'Ouvrage n'a pas été poussé à l'écoute par une démarche plus institutionnalisée.

Thierry MIGNAUW reconnaît qu'il ne réécrirait pas le dossier de la Maîtrise d'Ouvrage de la même façon après avoir assisté aux échanges du débat public et admet que RFF, la SNCF et ADP sont encore trop souvent des d'entreprises d'ingénieurs qui pensent « qu'il suffit d'avoir raison pour avoir raison ».

A Jean-Paul PUYFAUCHER qui met l'accent sur l'échec relatif des exemples étrangers *d'airport express*, que ce soit en termes de coût ou de fréquentation, ainsi que sur la dérive des coûts qui est observée lors de pratiquement tous les grands chantiers, Thierry MIGNAUW oppose la spécificité du contexte francilien et se déclare envieux des parts de marché d'Arlanda Express à Stockholm.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande, au nom de la Commission, que le Maître d'Ouvrage rédige une note détaillée au sujet des expériences étrangères *d'airport express*.

Thierry MIGNAUW écarte la suggestion d'Alain ALMERAS consistant à faire circuler du fret sur CDG Express, au motif que des infrastructures dédiées à ce type de trafic sont déjà en projet autour de Roissy.

Bernard SULPIS indique, concernant le financement du projet, que RFF ne prendra d'engagements définitifs au sujet de CDG Express qu'à l'issue de l'avant-projet définitif. Il ajoute que RFF envisage de réaliser l'infrastructure à la suite d'un concours conception/réalisation. Le concepteur/réalisateur choisi portera une partie des risques du projet CDG Express.

Thierry MIGNAUW précise que 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, du GIE CDG Express, ajoute qu'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.

## **Audition d'André CUZON**

### **Président de l'Association Environnement 93**

André CUZON commence sa présentation en déclarant qu'il se bat contre les nuisances aériennes depuis dix ans. Il rappelle que les comités d'usagers ont concouru, au cours des années 70, à l'obtention de la Carte Orange, voire à la création du RER.

André CUZON dénonce la discrimination qui s'instaurera entre le voyageur aérien qui pourra payer son billet de CDG Express et les autres. De plus, ce projet nécessite l'utilisation de capacités et de surfaces (gares, voies ferrées, sous-sols) qui vont être, selon André CUZON, « détournées sinon volées » au détriment des passagers ordinaires. Les liaisons RER B directes vers Roissy ont d'ailleurs déjà privé les banlieusards d'une partie du service public auquel ils avaient droit, sans pour autant améliorer la desserte de Roissy.

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

Abordant la question des nuisances environnementales, André CUZON décrit le CDG Express comme 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 ». D'après lui, le doublement du trafic de l'aéroport de Roissy est un non-sens sur le plan écologique.

André CUZON ne résiste pas à la tentation de souligner les erreurs commises par les responsables de la construction de Roissy qui n'ont pas prévu l'installation d'une gare au sein de l'aéroport.

Jean-Paul PUYFAUCHER ajoute pour sa part qu'à l'origine aucune autoroute n'avait été prévue pour desservir Roissy.

Bernard SULPIS refuse d'endosser, au nom des entreprises de transport public, la responsabilité des erreurs mentionnées, dans la mesure où elles relèvent de décisions prises par l'Etat, dans le cadre de sa mission d'aménagement du territoire.

André CUZON défend la notion de réseau régional, à l'heure où tout le monde, y compris le PIEX, souhaite disposer d'une liaison dédiée. Selon lui, 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.

Poursuivant sa charge contre le projet CDG Express, André CUZON le qualifie de « projet du XXème siècle », sous prétexte qu'il ne prend pas en compte ni la flambée prévisible du prix du pétrole ni le fait que l'impact du trafic aérien sur l'environnement sera vite jugé insupportable. Selon lui, la réalisation d'une infrastructure comme le CDG Express implique une lourde responsabilité sociale et éthique. Qui assumera la faillite des compagnies aériennes, d'ailleurs déjà bien engagée, lorsque la hausse de leurs coûts d'exploitation conduira à des plans sociaux ?

André CUZON juge le schéma d'amélioration du RER B très insatisfaisant car 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. Il manque à ce schéma un diagnostic de tous les besoins (PIEX, aéroport, fret, voyageurs quotidiens), ainsi qu'une étude de l'existant en matière d'infrastructures.

André CUZON conclut sa présentation en réclamant la création d'une taxe sur le kérosène et en soulignant que le projet CDG Express est loin de pouvoir répondre aux besoins que susciterait l'organisation par Paris des Jeux Olympiques de 2012.

A la demande de Jean-Paul PUYFAUCHER, André CUZON précise qu'il attend de la SNCF la suppression du contresens Aulnay/Mitry/Roissy, le doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord et bien sûr une amélioration de l'exploitation de la ligne B du RER.

Bernard Sulpis mentionne que la décision a été prise, lors d'un récent conseil d'administration du STIF, de résoudre les difficultés liées à l'interconnexion SNCF/RATP du réseau RER B.

Interrogé sur sa vision de l'avenir aérien, André CUZON répond que selon lui 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.

Jean-Paul PUYFAUCHER met en garde les acteurs du débat publics contre un recours intempestif aux dires de prévisionnistes dont il affirme qu'ils se trompent presque toujours. Ainsi, nul ne sait si la raréfaction du pétrole produira ses effets en 2040 ou en 2070.

André CUZON affirme que la desserte de Roissy pourrait être assurée par une meilleure exploitation du RER B et l'acquisition de voitures adaptées aux passagers aériens. Il ajoute que le fait de créer une liaison directe témoigne d'un manque de solidarité en matière de transport. A son avis, il y a une place pour les voyageurs aériens dans des transports solidaires et durables. André CUZON se prononce par ailleurs pour un prolongement d'Eole vers l'Ouest, c'est-à-dire vers Versailles et Mantes.

Bernard Sulpis répond à une mise en cause par André CUZON de la sécurité du CDG Express que la Maîtrise d'Ouvrage se conformera aux réglementations en vigueur, quitte à envisager un creusement d'un tunnel de service supplémentaire. Il indique en outre que le STIF étudie la pertinence qu'il y aurait à créer un débouché à l'Ouest d'Eole en direction du groupe 2 (Saint-Lazare, La Défense, Saint Cloud, Saint Nom la Bretèche) ainsi que de Mantes. Cette opération est un préalable nécessaire à un éventuel doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord.

Un intervenant de la salle souligne que le fait que la Gare du Nord étant la troisième gare du monde en termes de fréquentation, l'amélioration de la liaison RER B, qui la relie à Orly et au Sud de Paris, doit être rendue prioritaire sur le projet CDG Express.

Bernard Sulpis rappelle que l'intégration du service de CDG Express, qui acheminera les voyageurs vers Roissy, après l'enregistrement de leurs bagages en Gare de l'Est, aussi naturellement que le tapis roulant de CDG 1 les conduit aujourd'hui jusqu'aux satellites, est son atout majeur. Cette qualité de service importe plus que la localisation du terminal dans Paris.

## **Audition de Nicolas BOUR**

### **Association Sana Terra**

Après avoir rappelé que Sana Terra est une association qui a fédéré à partir de la Picardie les oppositions au projet de troisième aéroport international du Bassin Parisien, Nicolas BOUR laisse le soin à Jacques DE VILLENEUVE et Daniel BRACARD d'exposer les modalités de son action. Ceux-ci indiquent que Sana Terra veille à l'ordonnancement et au calendrier de la mise en œuvre des 21 recommandations de la mission parlementaire sur le transport aérien.

Nicolas BOUR insiste sur la priorité d'optimiser le projet de service de CDG Express, dans la mesure où il conditionne la qualité du report modal. A cet égard, il déclare douter de la pertinence d'une liaison de point à point car elle va conduire à transférer la forte concentration de passagers de Roissy sur un seul point à Paris. Il indique à ce propos que la Gare de l'Est ne lui semble pas être le meilleur point d'entrée dans la capitale, compte tenu de la concentration actuelle des emplois entre l'Etoile et Châtelet et autour de Saint Lazare.

Bernard Sulpis lui objecte que la répartition à moyen terme des emplois dans Paris sera marquée par un rééquilibrage au profit de l'Est.

Après avoir dressé la liste des infrastructures susceptibles de concourir à la desserte de Roissy qui existe déjà en Ile de France, Nicolas BOUR souligne qu'elle concourt à un maillage du réseau en cohérence duquel doit s'inscrire CDG Express.

Au vu de comparaisons internationales sur la qualité du report modal, Nicolas BOUR montre que le succès des liaisons par le rail dépend de l'existence de traditions ferroviaires très fortes (Suisse, Allemagne), de la qualité de l'offre de service et de l'absence de rupture de charge. La réussite du Narita Express à Tokyo s'explique par la maximisation de ces atouts.

La réussite de CDG Express dépend, selon Nicolas BOUR des éléments suivants :

- un enregistrement déporté ;
- la prise en charge des bagages ;
- des services communs avec les TGV ;
- un choix pertinent des gares reliées, en privilégiant Châtelet, Haussmann/Saint Lazare, Gare du Nord ;
- un matériel roulant « TGV compatible ».

A court terme, Nicolas BOUR préconise la mise en place d'une liaison dédiée s'appuyant sur les infrastructures actuelles (LGV Nord et RER B), en y associant un matériel roulant et des services adaptés. A moyen terme les travaux à privilégier sont :

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

Le projet CDG Express ne doit être envisagé qu'à plus long terme. 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.

Bernard Sulpis explique que, selon le SDRIF, il est préférable de réaliser, avant le doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord 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 auront un impact immédiat sur le trafic.

Nicolas Bour estime qu'il serait pertinent, compte tenu de la durée des travaux, de commencer le percement du tunnel pendant la réalisation des opérations évoquées par Bernard Sulpis.

Bernard Sulpis lui objecte que le financement simultané de toutes les infrastructures n'est pas prévu au SDRIF.



## **Audition de Gérard SOUCHARD**

### **Président de la Commission Activités aéroportuaires d'Ile de France Environnement**

Après avoir rappelé que Ile de France Environnement est une union régionale d'associations de défense de l'environnement sur l'ensemble du réseau Ile de France, Gérard SOUCHARD regrette que les conclusions de la Commission Gonnot reviennent à prendre acte d'un doublement du trafic aérien non seulement à Roissy et en Ile de France mais dans l'ensemble des plates-formes régionales. Selon lui, cette croissance doit être anticipée, 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.

Gérard SOUCHARD dénonce le reniement par l'actuel Ministre des Transports des engagements pris par son prédécesseur et attend de lui qu'il fasse des déclarations argumentées, appuyées sur un programme d'investissement, et le cas échéant concrétisées dans un certain nombre de textes.

Gérard SOUCHARD met en garde le public contre l'illusion d'optique selon laquelle le CDG Express serait une solution suffisante pour assurer la desserte de Roissy. En effet, la prise en charge de 10 millions de voyageurs par an ne permettrait de réduire la circulation routière que de 3 000 véhicules par jour, alors que celle-ci devrait être comprise entre 160 000 et 190 000 véhicules par jour. En conséquence, 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 dessertes de Roissy. Tant que ce plan ne sera pas connu, le projet CDG Express paraît prématuré.

Gérard SOUCHARD s'interroge sur le fait que les prévisions du Maître d'Ouvrage prévoient que le nombre de passagers en provenance ou à destination de l'Ile de France passerait de 26 à 40 millions de passagers par an, alors que le trafic global de l'aéroport n'augmenterait parallèlement que de 48 à 55 millions de passagers par an.

Bernard Sulpis lui explique que ces prévisions tiennent compte d'un plafonnement à 55 millions du nombre de passagers. Il en résulterait un changement du profil des voyageurs accueillis à Roissy au profit des passagers de l'Ile de France.

Alain Almeras demande à Gérard SOUCHARD de préciser ce qu'il estime être des conditions d'accès acceptable au CDG Express pour les non-voyageurs aériens. Ce dernier répond qu'il faudra tendre vers une tarification de type Carte Orange, notamment pour les employés de la plate-forme de Roissy.

Bernard Sulpis indique que des conditions tarifaires préférentielles sont envisagées, sans pour autant pouvoir préciser leur nature. Selon lui, le prix de 15 euros équivaut à ce que l'on appelle le « module d'équilibre » dans les transports parisiens.

Xavier Duclairoir confirme pour sa part que le CDG Express ne sera qu'un élément partiel de la desserte de Roissy. Ce projet est d'ailleurs compatible avec ceux de la tangentielle Est et de la Boucle Sud.

Gérard SOUCHARD rappelle qu'une des conclusions de la Mission Gonnot a été de dire que CDG Express empêcherait de réaliser d'autres infrastructures, et notamment les tangentiels. L'avancement de celles-ci enregistre d'ailleurs un retard croissant.

**LE COMPTE RENDU EXHAUSTIF DE CETTE AUDITION EST CONSULTABLE SUR INTERNET [www.debatpublic-cdgexpress.org](http://www.debatpublic-cdgexpress.org)**

Il est aussi disponible sur simple demande à la CPDP, numérot vert (appel gratuit) : 0 800 800 949