

Synthèse audition publique du 21 octobre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alain ALMERAS

Philippe MARZOLF

Personnalités auditées :

Andrée GIRARD Présidente de l'Association des riverains de Noisy-le-Sec

Hervé GAY, Directeur général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France

Hubert DU MESNIL, Directeur général d'Aéroports de Paris

Chiara CORAZZA, Directeur général de Paris Ile-de-France Capitale économique

Alain AMEDRO, Délégué des Verts de Seine-Saint-Denis

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 de connaître leur opinion à l'égard du CDG Express.

Audition d'Andrée GIRARD

Présidente de l'Association des riverains de Noisy-le-Sec

Andrée GIRARD explique que le trafic dans le Petit Noisy est intense dans la mesure où plus de 900 trains quotidiens circulent dans cette zone. Il s'agit ainsi d'un « point noir SNCF » reconnu depuis 1992. En se fondant sur le dossier du Maître d'Ouvrage, Madame GIRARD déplore le mépris dont font l'objet les riverains de Noisy-le-Sec dans le cadre du projet CDG Express.

Madame GIRARD poursuit en indiquant que cette zone a déjà été lourdement affectée par les travaux d'Eole – lesquels étaient particulièrement pénibles puisqu'ils se déroulaient toutes les nuits, de 23 heures à 5 heures du matin – et par la construction d'un mur de soutènement pour le Paris-Bâle.

Andrée GIRARD fait part de son adhésion à la solution alternative d'un nouveau tracé utilisant les infrastructures du RER B, avec une liaison ferroviaire gare du Nord – gare de l'Est. Si le tracé actuel est maintenu malgré le refus de tous les riverains des communes traversées, Madame GIRARD demande que soit étudiée sa demande de modification de parcours en souterrain entre Noisy-le-Sec et le site de La Poudrette à Pavillons-sous-Bois. A cet égard, Monsieur GIRARD précise que le tracé alternatif serait à peu près aussi long que le tracé proposé par le GIE.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande plus de précisions sur les modalités de résorption des points noirs.

Andrée GIRARD répond que cette résorption consiste à réaliser des protections phoniques, afin que les nuisances sonores soient conformes aux normes édictées en matière de bruit (65 décibels le jour et 60 décibels la nuit).

Interrogé par Jean-Paul PUYFAUCHER sur les caractéristiques de la ligne grande ceinture, Monsieur GIRARD indique que deux grandes ceintures passent par Noisy :

- la grande ceinture normale, qui se poursuit vers le Blanc-Mesnil ;
- la grande ceinture complémentaire.

Bernard Sulpis précise que la résorption des points noirs fait l'objet de deux programmes :

- un programme national financé par l'Etat et RFF ;
- un programme régional auquel participe la région Ile-de-France, qui est pour le moment financé à 75 %.

Monsieur Sulpis ajoute que Noisy-le-Sec fait partie d'une première liste de dix points noirs à traiter en priorité, en tenant compte des phénomènes de saturation qui interviendront à l'horizon des années 2015 ou 2020.

Alain Almeras demande si le CDG Express permettrait d'accélérer la résorption de ces problèmes.

Bernard Sulpis répond que le programme de résorption est totalement indépendant du projet CDG Express. Il indique que RFF propose actuellement la finalisation d'une convention de financement de l'avant-projet, en concertation avec les collectivités territoriales.

Suite à une question posée par Jean-Paul Puyfaucher, Bernard Sulpis explique qu'il faut compter sur un délai de deux ans à deux ans et demi pour pouvoir inaugurer les murs antibruit.

S'agissant de CDG Express, Monsieur Sulpis opère une distinction entre la phase des travaux et la phase d'exploitation. Il précise que les éventuels travaux seront naturellement soumis à la réglementation en la matière. Bernard Sulpis poursuit en affirmant que RFF se prépare à étudier, le cas échéant, le tracé alternatif proposé par l'association des riverains de Noisy-le-Sec, au même titre que les autres variantes suggérées par différents acteurs.

Andrée Girard fait remarquer qu'aux heures de pointe, c'est-à-dire de 16 heures à 20 heures, le trafic est incessant et donc insupportable. Ce désagrément ne pourra être que renforcé par l'arrivée du CDG Express.

Audition d'Hervé GAY

Directeur général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France

Hervé GAY entame son intervention en soulignant que la présence d'un aéroport performant à Roissy constitue un enjeu majeur pour l'Ile-de-France, dont la compétitivité est essentielle pour l'ensemble du pays.

Monsieur GAY détaille ensuite les caractéristiques d'un service adapté pour les passagers aériens, en relevant que le RER B répond imparfaitement à ces attentes, même en tenant compte de l'amélioration dont il va faire l'objet. De fait, Hervé GAY se prononce en faveur d'un service dédié, tout en s'interrogeant sur la nécessité de proposer un service d'enregistrement des bagages et des voyageurs à Paris. En outre, il estime que la question de la sécurisation des bagages de bout en bout n'a pas été suffisamment prise en compte.

Par conséquent, Hervé GAY propose de s'affranchir de cette contrainte d'enregistrement et suggère une alternative, c'est-à-dire une ligne empruntant les voies grandes lignes Paris-Soissons jusqu'à Mitry, puis se raccordant à la ligne d'interconnexion TGV. Un tel projet présenterait ainsi l'avantage d'anticiper l'amélioration prévue dans le schéma directeur du RER B.

Jean-Paul PUYFAUCHER remarque que deux arguments s'opposent au sujet de la localisation du terminal parisien :

- il est plus facile de repartir en transports en commun depuis la gare du Nord, notamment en RER ;
- la desserte par les taxis est plus simple à la gare de l'Est.

Xavier DUCLAIROIR précise que le choix de la gare de l'Est est à la fois lié à l'enregistrement des bagages et aux capacités disponibles à cet endroit, en comparaison avec la gare du Nord, laquelle ne lui paraît pas mieux raccordée aux transports en commun. Il ajoute que l'étude menée par le GIE auprès des voyageurs aériens a révélé que le service d'enregistrement était réclamé en priorité. Enfin, Monsieur DUCLAIROIR conclut en précisant que le système de traitement des bagages qui a été étudié dans le cadre de CDG Express est compatible avec toutes les contraintes existantes en matière de sécurité.

Philippe MARZOLF demande à Monsieur GAY pourquoi le tracé alternatif qu'il a suggéré envisage d'emprunter les voies du RER B jusqu'à Mitry.

Hervé GAY demeure persuadé de la nécessité d'une liaison adaptée aux voyageurs aériens, mais indique la question de l'utilisation des capacités disponibles sur les voies grandes lignes est essentielle, dès lors que l'on sépare les grandes lignes du RER B sur la voie entre Aulnay et Mitry.

Bernard SULPIS souhaiterait connaître l'avis de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF) sur d'éventuelles extensions vers l'ouest et le sud.

Hervé GAY répond que l'IAURIF demeure à la disposition de RFF et du GIE CDG Express.

Audition d'Hubert DU MESNIL

Directeur général d'Aéroports de Paris

Hubert DU MESNIL indique en préambule que la plate-forme aéroportuaire de Roissy doit être envisagée dans ses deux dimensions.

- **une plate-forme d'échanges intermodale air-terre**
S'agissant de la partie terrestre de ce service intermodal du voyage, les voyageurs considèrent que le service actuel est mauvais.
- **un pôle d'activité économique s'étendant sur 3 000 hectares**
Le fonctionnement même de cette plate-forme nécessite une approche particulière de la desserte de transports collectifs, notamment en raison de la singularité de son rythme de vie. Or la réponse qui a été donnée jusqu'à présent par le système des transports de la région Ile-de-France n'a pas été pleinement satisfaisante.

Hubert DU MESNIL ajoute qu'ADP a établi un plan de déplacement urbain de la plate-forme et a listé l'intégralité des besoins d'accès des personnes qui y passent ou qui y travaillent. En outre, il précise que la desserte interne de la plate-forme va être améliorée grâce à la construction d'un métro de type VAL, dont les travaux viennent de débiter.

Monsieur DU MESNIL poursuit en indiquant que la desserte proposée par CDG Express représente un élément essentiel de l'attractivité de la région Ile-de-France. Il conclut son intervention en indiquant qu'ADP est non seulement le porte-parole des clients des compagnies aériennes, mais également celui de l'ensemble des personnes travaillant sur la plate-forme.

Jean-Paul PUYFAUCHER signale que l'association Environnement 93 estime que l'activité aéroportuaire va diminuer pendant les trente prochaines années.

Hubert DU MESNIL répond que l'activité devrait plutôt continuer à croître. Interrogé sur les raisons de l'échec du précédent système SK, il indique que les besoins de fiabilité et de performance sont incompatibles avec la technologie qui avait été imaginé à l'époque. Il ajoute que la desserte VAL devrait être disponible à partir de 2006.

Monsieur DU MESNIL précise par ailleurs qu'ADP n'a pas formulé une demande de création d'une cinquième piste. Enfin, il évoque le cas de l'opérateur de fret FedEx et fait part des contacts noués avec l'aéroport de Vatry, lequel dispose d'intéressantes possibilités de développement.

Audition de Chiara CORAZZA

Directeur général de Paris Ile-de-France Capitale économique

Madame CORAZZA indique en préambule que Paris Ile-de-France Capitale économique a pour ambition de faire de Paris la capitale économique de l'Europe. Dans ce cadre, cette association est naturellement favorable à une desserte dédiée directe entre l'aéroport et la capitale, afin d'être en mesure d'attirer les investissements étrangers, lesquels représentent un emploi sur trois en Ile-de-France.

Chiara CORAZZA prône en revanche l'étude de l'implantation d'un terminal dans le quartier Haussmann Saint-Lazare et la création d'une voie dédiée sur l'autoroute du Nord pour les transports en commun et les taxis.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande à Madame CORAZZA son sentiment à l'égard du service d'enregistrement des bagages.

Chiara CORAZZA n'est pas certaine que le public d'investisseurs et d'hommes d'affaires soit réellement demandeur d'un service d'enregistrement de bagages. Par ailleurs, elle ajoute que le projet CDG Express et l'amélioration de la ligne B RER doivent également tenir compte de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande à Chiara CORAZZA les raisons qui l'incitent à promouvoir une arrivée en gare Saint-Lazare.

Madame CORAZZA explique qu'une telle éventualité pourrait améliorer le projet et le rendre financièrement plus viable.

Bernard SULPIS précise qu'à l'heure actuelle, les contraintes techniques empêchent la réalisation d'une telle solution. En revanche, il évoque la possibilité que le train Eleonor, qui s'arrête à Saint-Lazare, y charge des passagers pour les emmener à Roissy. Il ajoute que les extensions futures de la gare du Nord se feront plutôt en direction de Châtelet et du sud, tandis que la gare de l'Est est plutôt orientée vers Haussmann, La Défense ou Montparnasse.

Xavier DUCLAIROIR indique que les études ont démontré qu'aucun arrondissement ne génère plus de 10 % de l'ensemble des déplacements en provenance ou à destination de Paris *intra muros*. En outre, les gares d'Haussmann Saint-Lazare et de Magenta ne sont pas d'un accès très aisé pour des passagers aériens qui, dans leur très grande majorité, sont étrangers.

Bernard SULPIS souligne qu'il est éventuellement possible de proposer dans un second temps des trains partant de Saint-Lazare ou de La Défense pour des clientèles d'habités. Ces trains iraient jusqu'à Roissy, sans offrir le service complet de CDG Express.

Lino FERREIRA, porte-parole des Verts 93, demande pourquoi les acteurs économiques qui siègent au Conseil d'administration de Paris Ile-de-France Capitale économique n'ont pas pris dès le départ une place pleine et entière dans le projet CDG Express.

Chiara CORAZZA répond qu'un GIE a été constitué par des acteurs qui sont certainement les plus compétents pour pouvoir imaginer une liaison directe entre l'aéroport et sa région.

Xavier DUCLAIROIR signale qu'une note versée au débat précise clairement que le projet CDG Express n'atteint pas un niveau de rentabilité tel que les investisseurs privés pourraient s'y intéresser dès à présent. En revanche, les marchés financiers peuvent trouver un intérêt à prêter de l'argent pour permettre le montage financier du projet.

Audition d'Alain AMEDRO

Délégué des Verts de Seine-Saint-Denis

Alain AMEDRO évoque le lien que les Verts établissent entre la création d'une cinquième piste à Roissy, le déplafonnement et la création du CDG Express. Il précise que sa formation politique est particulièrement attachée à l'équilibre du territoire français et lutte contre l'hypertrophie de l'Ile-de-France.

Monsieur AMEDRO propose également une taxation, voire une suppression des navettes (Paris-Toulon, Paris-Nice, Paris-Marseille) qui sont directement en concurrence avec le TGV. Il poursuit en relevant que la Seine-Saint-Denis est le département qui a développé le moins d'emplois depuis vingt ans autour de l'aéroport. En outre, le projet CDG Express ne répond pas aux besoins des deux parcs d'exposition du Bourget et de Villepinte.

Après avoir relevé la saturation du réseau routier, Alain AMEDRO se prononce pour l'amélioration prioritaire du RER B, laquelle lui semble plus conforme à l'intérêt général que la création de CDG Express. Il poursuit en commentant point par point les éléments relevés par l'étude OBEA et figurant dans à la page 37 du dossier du Maître d'Ouvrage :

- la notoriété ;
- la signalétique ;
- la sécurité ;
- les bagages ;
- l'accueil ;
- la tarification.

Monsieur AMEDRO évoque également les problématiques du RER E, de l'ouvrage tunnelier de CDG Express et des bagages à leur arrivée à Roissy. Il conclut son intervention en demandant que la décision finale sur le CDG Express soit prise par les élus, c'est-à-dire le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) dans sa nouvelle formule.

Jean-Paul PUYFAUCHER interroge Alain AMEDRO sur son appréciation des délais et des objectifs du schéma directeur du RER B tel qu'il a été voté par le STIF.

Alain AMEDRO répond que si certaines décisions du STIF ont été améliorées grâce à l'insistance des élus, elles ne prennent pas en compte le caractère urgent des investissements.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande des éclaircissements à Monsieur Sulpis sur la desserte renforcée du RER B sur voies dédiées.

Bernard Sulpis explique que le STIF a demandé à RFF d'étudier un schéma de principe d'une opération dont les objectifs sont les suivants :

- l'amélioration de la régularité ;
- le renforcement de la desserte du RER B, notamment entre la banlieue nord et Roissy ;
- l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

A partir du moment où la fréquence est de cinq trains par quart d'heure, la ligne est exploitée entièrement sur deux voies, c'est-à-dire une voie dans chaque sens. Compte tenu des possibilités qui existent, deux options vont être étudiées.

- **l'option omnibus**

Dans ce cas, tous les trains seraient parallèles et s'arrêteraient à toutes les gares.

- **l'option « semi-omnibus »**

Dans ce cas, les trains pourraient s'arrêter dans une gare sur deux.

Lino FERREIRA, porte-parole des Verts de Seine-Saint-Denis, déplore que 33 % des voyageurs aériens ne connaissent pas l'existence du RER B

Jean-Paul PUYFAUCHER indique que, d'une certaine manière, l'orientation du STIF condamne le train direct.

Bernard Sulpis indique qu'il ne serait pas possible de proposer des trains directs, sauf à créer des voies d'évitement ou à réutiliser à certains endroits les voies rapides. Il évoque également le cas de Roissy Rail.

Alain AMEDRO évoque un certain nombre de mesures, comme l'idée d'une tangentielle et du barreau de Gonesse.

Bernard Sulpis répond que ces projets sont pertinents, mais qu'ils ne modifient en rien le problème de la liaison entre Roissy et l'hyper centre de Paris.

Marie-Pierre BORY, représentante d'ADP répond aux propos tenus par Alain AMEDRO sur la signalisation à Roissy, la notoriété et la création d'un système de navettes automatiques dans l'enceinte de l'aéroport.