

Synthèse audition publique du 4 novembre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

*Philippe MARZOLF, Président
Jean-Paul PUYFAUCHER
Alain ALMERAS*

Personnalités auditées :

*Guillaume PEPY, Directeur Général exécutif de la SNCF
Christian GERONDEAU, Expert indépendant, spécialiste du RER
Alain BLOCH, Responsable des études générales et économiques, SETEC
Bernard IRION, Président du Parc des expositions Paris Nord Villepinte, Chambre de Commerce et d'industrie de Paris
Pierre RADANNE, Mission Interministérielle de l'Effet de Serre*

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

*Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express
Bernard SULPIS, RFF*

En ouverture de la réunion, Philippe MARZOLF rappelle la finalité des auditions publiques.

Audition de Guillaume PEPY

Directeur Général exécutif de la SNCF

Guillaume PEPY indique en préambule que la vocation de la SNCF consiste à faire en sorte qu'il y ait moins de voitures sur les routes et plus de transports publics. Il ajoute que le dossier du CDG Express constitue un élément de l'amélioration des transports publics en Ile-de-France, au même titre que les éléments suivants :

- la ligne B du RER ;
- les trajets de banlieue à banlieue ;
- la desserte du Parc international des expositions de Villepinte (PIEX).

Monsieur PEPY considère que la modernisation du RER B et la création de CDG Express n'entrent pas en concurrence, puisque ces deux projets ne sont pas financés de la même manière.

Il conclut en précisant que la SNCF n'émet pas de préférence marquée pour un projet d'infrastructure particulier, s'agissant des points d'arrivée de la desserte.

Répondant à une question de Jean-Paul PUYFAUCHER, Guillaume PEPY indique que la ligne du RER B continue à se développer de manière importante (+ 20 % en trois ans). La SNCF plaide donc en faveur d'une priorité accordée au schéma directeur d'amélioration de la ligne B.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande à Monsieur PEPY s'il dispose de projections sur le développement urbanistique des zones desservies par le RER B.

De la salle, un collaborateur de Guillaume PEPY indique que potentiel de croissance de la zone de la Plaine Saint-Denis demeure très élevé.

Guillaume PEPY précise que l'amélioration de la ligne du RER B passe d'abord par la découverte de solutions techniques suffisamment robustes pour éviter la thrombose du système en cas d'incidents sur la ligne. Il considère également que le partage de l'exploitation de la ligne B entre la RATP et la SNCF ne pénalise pas les voyageurs : les vrais problèmes portent sur la ponctualité, le confort et la fiabilité.

Alain ALMERAS évoque les angoisses de la population à l'égard du tunnel prévu dans le projet CDG Express.

Guillaume PEPY répond que la SNCF, qui exploite en France des centaines de kilomètres de tunnels, veille à prendre toutes les précautions nécessaires.

Philippe MARZOLF évoque la question du financement de CDG Express.

Guillaume PEPY répond qu'en Ile-de-France, la SNCF n'investit pas dans les grands transports publics sur ses propres deniers. Par conséquent, elle peut éventuellement consacrer des ressources au projet CDG Express s'il s'avère qu'il présente bien un intérêt général, une utilité publique et une rentabilité prouvée. Monsieur PEPY souligne également que le débat public permet de gagner du temps, dans la mesure où il révèle des problèmes auxquels le Maître d'Ouvrage doit faire face.

Audition de Christian GERONDEAU

Expert indépendant du RER

Christian GERONDEAU évoque l'intérêt de desservir le PIEX, puis évoque les trois solutions d'arrivée dans Paris :

- une arrivée à la gare de l'Est ;
- une arrivée à la gare Haussmann Saint-Lazare en passant par Magenta via le souterrain de la ligne E ;
- une arrivée à Montparnasse.

Monsieur GERONDEAU propose ainsi de relier la gare Montparnasse à la ligne E, afin de combler un « maillon faible ». Cette liaison permettrait également de desservir les Champs Elysées, lesquels seraient alors à une vingtaine de minutes de l'aéroport de Roissy. Christian GERONDEAU conclut en indiquant que cette solution recèle un potentiel d'attractivité beaucoup plus important que la gare de l'Est.

Philippe MARZOLF évoque le service d'enregistrement des bagages, qui n'est pas proposé dans la variante suggérée par Christian GERONDEAU.

Christian GERONDEAU répond qu'une desserte bien reliée aux transports en commun peut apporter bien plus que les 8 % de clients supplémentaires qui seraient attirés par le service d'enregistrement.

Jean-Paul PUYFAUCHER relève qu'à l'heure actuelle, il n'est pas possible de retourner plus de seize trains par heure dans la gare Saint-Lazare.

Christian GERONDEAU indique qu'à Tokyo, un système permet de réaliser trente retournements par heure.

Bernard Sulpis indique que les études techniques ont montré l'impossibilité de retourner plus de seize trains par heure à la gare Haussmann Saint-Lazare, notamment compte tenu des diverses missions d'Eole. Il pense que les réflexions de Monsieur GERONDEAU enrichissent aussi bien le schéma directeur du STIF que le dossier du CDG Express.

Alain ALMERAS demande quel serait le coût d'une liaison entre Montparnasse et Saint-Lazare.

Christian GERONDEAU répond que ce coût s'élèverait environ à 800 millions d'euros. Par ailleurs, il considère que le PIEX devrait contribuer au financement d'une desserte directe du Parc.

Christian GERONDEAU indique que s'il était possible de rallier Charles-de-Gaulle aux Champs Elysées en une vingtaine de minutes, l'investissement pourrait certainement être réalisé en faisant appel uniquement à des fonds privés.

Bernard Sulpis répond qu'il paraît difficile d'espérer que les investisseurs privés s'en remettent à des décisions éventuelles de l'autorité publique sur les aspects suivants :

- une révision du schéma directeur du STIF ;
- la programmation d'un élément de 800 millions à 1 milliard d'euros dans le cadre des contrats de Plan.

Audition d'Alain BLOCH

Responsable des études générales et économiques SETEC

Alain BLOCH indique que le bureau d'ingénierie SETEC est intervenu de manière ponctuelle sur le dossier du CDG Express, à l'occasion d'un audit sur les prévisions de trafic demandé en 2001 par la Direction des Transports Terrestres (DTT). Cet audit s'est déroulé en six semaines et a porté sur les études suivantes :

- une étude menée pour le compte de RFF en 1999 par le cabinet Steer Davis Gleave (SDG) ;
- une étude qualitative menée pour le compte du GIE en 2000 par le cabinet ACME ;
- une étude menée pour le compte du GIE en 2001 par Thales.

Monsieur BLOCH indique qu'entre 28 et 32 millions de passagers seraient susceptibles de prendre CDG Express, en se fondant sur une limitation du trafic à 55 millions de passagers. Il précise que SETEC n'a pas constaté de biais importants dans l'étude Thales.

Alain BLOCH souligne également que méthode d'évaluation du report modal a reposé sur deux enquêtes solides :

- une enquête d'ADP réalisée en 2001 auprès de 30 000 passagers ;
- une enquête de préférence déclarée.

Cependant, SETEC a émis deux critiques à l'égard du traitement de ces enquêtes, à la fois sur le traitement statistique de certaines réponses et sur un fort bonus qualitatif attribué à CDG Express.

Alain BLOCH conclut en indiquant que si les études ont été menées dans les règles de l'art, l'interprétation des enquêtes soulève toujours des incertitudes fortes, lesquelles conduisent SETEC à être prudent sur la prévision de trafic initial. Néanmoins, Monsieur BLOCH indique que l'audit SETEC n'a pas eu le temps d'étudier deux aspects :

- le trafic engendré par les passagers non-aériens, c'est-à-dire les accompagnants et les salariés de la plate-forme ;
- le trafic induit par un prolongement éventuel vers Saint-Lazare.

Alain ALMERAS demande à Monsieur BLOCH si des compagnies aériennes comme Air France ou British Airways faisaient partie des partenaires de SETEC lors de cette étude.

Alain BLOCH répond par la négative.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande à Alain BLOCH son avis au sujet d'une phrase énoncée dans le dossier du Maître d'Ouvrage : « *On constate qu'il n'existe pas un arrondissement qui soit particulièrement significatif en termes de population* ».

Alain BLOCH indique que la carte de densité d'emplois dans Paris fait distinctement apparaître une zone rouge foncée, c'est-à-dire le VIIIème arrondissement ou le bloc Saint-Lazare - Champs

Elysées. Il indique également la gare de l'Est ne constitue sans doute pas le centre de gravité idéal de la demande.

Représentant ADP, Marie-Pierre BORY demande à Monsieur BLOCH son avis sur la qualité des études de trafic réalisées pour le compte du GIE.

Alain BLOCH répond que ces études ont été menées dans les règles de l'art, à l'aide de méthodes adéquates. Il rappelle cependant qu'il est toujours délicat d'analyser un nouveau mode de transport.

Philippe MARZOLF demande à Monsieur BLOCH son sentiment vis-à-vis du traitement des indécis dans les études réalisées pour le GIE.

Alain BLOCH précise que les experts estiment généralement que 50 % des personnes qui répondent « Probablement oui » sont réellement éligibles, alors que le taux de « Probablement, non » est bien plus faible (5 ou 10 %).

Monsieur DUJEU, représentant de RFF, indique que les études SDG et Thales ont montré qu'il était possible d'augmenter le prix du billet. En effet, si le prix du billet CDG Express augmentait de 20 %, le nombre de voyageurs ne diminuerait que de 20 %.

Alain BLOCH conclut en indiquant qu'il n'a pas lieu de modifier aujourd'hui les conclusions de la contre étude SETEC.

Audition de Bernard IRION

Président du Parc des expositions Paris Nord Villepinte Chambre de Commerce et d'industrie de Paris

Bernard IRION indique en préambule que le Parc international des expositions de Villepinte (PIEX) doit disposer d'une desserte ferroviaire directe améliorée. Qu'il s'agisse du CDG Express ou du RER B. Ainsi, si le PIEX est avantagé sur le plan de la desserte routière (croisement de l'autoroute A1 et de la Francilienne), sa desserte ferroviaire s'est dégradée depuis 20 ans.

Monsieur IRION poursuit en indiquant qu'une enquête réalisée par l'Ecole Nationale de la Statistique et de l'Administration Economique (ENSAE) a montré qu'au moins 40 % des personnes interrogées étaient prêtes à payer une somme comprise entre 10 et 14 euros pour disposer d'une desserte ferroviaire de qualité à destination du PIEX. Ainsi, en desservant le PIEX, CDG Express pourrait bénéficier d'un apport de trafic de 1,5 millions de voyageurs potentiels par an, soit un apport total de l'ordre de 15 à 17 %.

Bernard IRION rappelle que la CCIP et le PIEX proposent une variante de tracé permettant un projet CDG de desservir le parc. Il précise que cette desserte alternative permet de réaliser une économie de 60 millions d'euros par rapport au projet initial de CDG Express. Cependant, une partie de ces économies sera utilisée pour réaliser les aménagements spéciaux requis pour la traversée de la commune du Tremblay-en-France. Enfin, Monsieur IRION estime que le prolongement du projet CDG Express vers le quartier Haussmann Saint-Lazare constitue une idée pertinente.

Répondant à une question de Philippe MARZOLF, Bernard IRION indique que British Airways a cessé de proposer un service d'enregistrement des bagages pour le Heathrow Express.

Monsieur DUJEU (RFF) précise que la compagnie britannique a cessé de proposer ce service, dans la mesure où elle a estimé qu'il lui était facturé trop lourdement par la société exploitante du Heathrow Express.

Philippe MARZOLF demande si le PIEX envisage d'accueillir des salons grand public.

Bernard IRION indique qu'il ne peut pas répondre à cette question pour une raison de confidentialité mais que des projets sont à l'étude. Il précise que l'extension du PIEX se réalisera sur la commune du Tremblay-en-France, sur des terrains déjà propriété de la CCIP. Cette question fait ainsi l'objet de négociations avec la municipalité de Tremblay.

Philippe MARZOLF demande à Bernard IRION si la CCIP est susceptible de devenir actionnaire de la société de projet du CDG Express.

Bernard IRION répond que cette question peut être étudiée, mais que la CCIP fait aussi l'objet d'autres sollicitations.

Xavier DUCLAIROIR indique que le choix de la gare de l'Est n'est pas uniquement lié à l'enregistrement des bagages, mais également aux éléments suivants :

- la disponibilité de capacités ferroviaires suffisantes ;
- la lisibilité et la simplicité du service.

Monsieur DUCLAIROIR ajoute qu'à l'inverse de Londres, les comptoirs d'accueil seront loués aux compagnies au même tarif, aussi bien à Roissy Charles-de-Gaulle qu'à la gare de l'Est. Il conclut en indiquant que la desserte du PIEX occasionnerait des surcoûts liés au traitement paysager de la traversée de Tremblay et à la probable construction d'une gare terminus pour le PIEX à Villepinte.

Bernard SULPIS indique que l'étude de la desserte du PIEX sera poursuivie.

Bernard IRION indique que le PIEX accepte de financer la construction de halls, mais il considère que la question de la desserte fait partie des devoirs et prérogatives de la puissance publique. Il précise que la meilleure solution consisterait en des trains directs empruntant le RER B. Cependant si cela ne s'avérait pas possible, il demande que le projet CDG Express soit modifié pour passer par le PIEX, dans la mesure où ce dernier peut lui apporter un trafic complémentaire.

Audition de Pierre RADANNE

Mission Interministérielle de l'Effet de Serre

Philippe MARZOLF introduit l'exposé de Pierre RADANNE, ancien président de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Les ressources énergétiques dans le long terme

Monsieur RADANNE indique qu'à l'heure actuelle le secteur des transports consomme les deux tiers du pétrole disponible en France. En outre, le pétrole représente 95 % de l'énergie des transports.

La problématique de l'effet de serre

Pierre RADANNE observe qu'un réchauffement climatique est à l'œuvre : tandis que l'augmentation de température a été de 1 degré au siècle dernier, il est probable que le réchauffement sera de 2 à 6 degrés à l'issue du siècle actuel. Une telle variation provoquera un changement complet des conditions d'habitabilité de la planète.

Monsieur RADANNE ajoute que le quota de signatures nécessaires à l'approbation du Protocole de Kyoto n'est pas atteint, en raison du refus de trois pays :

- les Etats-Unis (27 % des émissions de gaz carboniques) ;
- la Russie (17 % des émissions de gaz carboniques) ;
- l'Australie.

Les questions liées au pétrole

Pierre RADANNE relève que la mondialisation de l'économie, conjuguée au goût des loisirs et à la construction européenne entraîne une explosion des transports, laquelle se répercute sur la ressource pétrolière. Ainsi, à l'horizon 2030, les deux tiers du pétrole seront utilisés dans le secteur du transport.

Depuis trente ans, la consommation annuelle pétrolière mondiale dépasse de loin les découvertes réalisées, même si les conditions d'extraction du pétrole ont été améliorées. Cependant, Monsieur RADANNE indique que les pays disposent de suffisamment de pétrole pour plus d'un siècle. Par conséquent, la place géopolitique du Moyen-Orient – qui concentre plus de la moitié des gisements prouvés – ne va cesser de s'accroître.

Les liens entre croissance économique et consommation d'énergie

Entre 1973 et 2002, pour deux points de croissance supplémentaires, la consommation énergétique n'a augmenté que de un.

L'évolution du secteur des transports à long terme

Monsieur RADANNE relève que les modes de transport ne sont pas égaux : la voiture particulière consomme trois fois plus d'énergie par kilomètre parcouru que le métro parisien. Il ajoute que les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en 2000 représentaient 1,3 fois ce que la société française, tous secteurs confondus, aura le droit d'émettre en 2050. En outre, la consommation énergétique de la Chine et de l'Inde va contribuer à l'accroissement de la demande pétrolière mondiale.

Pierre RADANNE conclut en soulignant que la division par trois de la consommation énergétique à l'horizon 2030 nécessitera de très grands efforts dans les domaines suivants :

- la maîtrise de la mobilité ;
- le transfert modal ;
- les substitutions d'énergie ;
- les progrès techniques.

Philippe MARZOLF demande des précisions sur l'évolution prévisible du coût du pétrole dans les années à venir.

Pierre RADANNE rappelle que le pétrole se négocie actuellement à 25 ou 30 dollars le baril en période stable, avec quelques pointes à 35 dollars. Il existe un prix plafond en matière de pétrole : au-delà de 50 dollars le baril, le charbon est plus intéressant pour la production d'électricité, le chauffage domestique et le secteur industriel

Monsieur RADANNE évoque sa contribution écrite intitulée « *Le chameau à trois bosses* » :

- la première bosse a été engendrée par le choc pétrolier des années 70 et 80 ;
- la deuxième bosse se situerait vers les années 2015 et 2020, en raison du développement de la consommation de pétrole des pays du tiers-monde ;
- la troisième bosse devrait intervenir en 2050, lorsque le pétrole « facile » à raffiner aura été épuisé.

Pierre RADANNE conclut en indiquant qu'au sein secteur des transports, le transport aérien constitue le mode le plus dépendant de l'approvisionnement en pétrole. De plus, il sera nécessaire de diminuer rapidement la part de pétrole dans les consommations des véhicules individuels, notamment en promouvant de plus en plus des motorisations hybrides (moteurs classiques alimentés pour moitié en biocarburants et pour l'autre moitié en pétrole).

Répondant à une question de Philippe MARZOLF, Pierre RADANNE indique que deux taxes sont à l'étude :

- une taxe sur le kérosène au niveau international ;
- une taxe sur les trafics internes en France.

Par ailleurs, il indique que les rendements des schistes bitumineux sont à peine supérieurs à 70 %.

Monsieur DUJEU (RFF) évoque les découvertes de gisements de gaz.

Pierre RADANNE répond que les ressources mondiales de gaz sont à peu près équivalentes aux ressources pétrolières, mais que le gaz tend à se substituer à de nombreuses énergies, qui sont pourtant disponibles en quantités plus importantes, comme le charbon.

Pierre-Henri GRONIER, représentant du GIE CDG Express évoque le cas de la pile à combustible.

Pierre RADANNE indique cette technologie est *a priori* séduisante, mais qu'elle recèle en réalité nombre de problèmes. Il conclut en marquant sa préférence pour les véhicules hybrides.