

Conseil économique et social de la région Ile-de-France



Seconde assemblée régionale, le Conseil économique et social régional d'Ile-de-France est une institution consultative, composée de 122 membres, socio-professionnels représentatifs de la société civile organisée. Placé par la loi auprès du Conseil régional, le CESR « concourt, par ses avis, à l'administration de la région ».

Les mondes de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative, organisés en onze commissions thématiques et une section de la prospective et de la planification, se côtoient ainsi afin de débattre des grands sujets qui préoccupent les Franciliens au quotidien : action européenne et internationale, agriculture et environnement, culture et communication, éducation, emploi et développement économique, finances, santé, transports, habitat et cadre de vie et aménagement de territoire.

En effet, s'il s'intéresse de plus en plus aux sujets de société et à la qualité de vie des Franciliens, le CESR n'en oublie pas moins le grand dossier au fondement même de sa création, il y a 40 ans : l'aménagement du territoire régional. Les réflexions menées dans le cadre du projet de liaison rapide CDG Express en sont une illustration.

Coordonnées :

Conseil économique et social de la Région Ile-de-France

29, rue Barbet de Jouy - 75007 PARIS

Tél : 01 53 85 66 25 - Fax : 01 53 85 65 89

Site : www.cesr-iledefrance.fr

Courriel : cesr@iledefrance.fr

PROJET CDG EXPRESS : LA POSITION DU CESR.

Le 18 janvier 2001, le CESR adoptait un avis, sur le rapport de Jacques Trorial au nom de la Commission de la circulation et des transports, concernant la « liaison rapide entre Roissy-Charles de Gaulle et le centre de l'agglomération ». Cet avis déclarait d'emblée : « **le CESR estime indispensable et urgente une liaison directe entre Paris centre et Roissy-Charles de Gaulle** pour offrir aux voyageurs aériens un temps de transport garanti inférieur à vingt minutes, un moyen de transport spécifique et sûr, et, au départ de Paris, un terminal de type aérien avec possibilité d'enregistrement des bagages. »

À l'époque, deux projets étaient en concurrence : l'un routier "Roissy TTC"⁽¹⁾, l'autre ferroviaire "CDG Express". Le CESR affirmait son choix dans les termes suivants :

« *le CESR estime qu'il faut donner la préférence à ce projet ferroviaire : la réalisation de CDG Express, complétée par celle des autres liaisons ferroviaires prévues par le Contrat de Plan autour de CDG améliorera notablement l'accessibilité de Roissy et soulagera légèrement le trafic de l'A1. Le projet routier "Roissy Taxis et Transports en Commun" ou d'autres pourront compléter le dispositif le moment venu* ».

(1) Roissy Taxis et Transports en Commun

Les cahiers d'acteurs

sur le projet de liaison ferroviaire Paris / Charles-de-Gaulle



TROIS ANS APRÈS, UN AVIS CONFORTÉ.

Trois ans plus tard, la solution d'un tunnel routier, réservé aux taxis et à des véhicules de transport en commun à gabarit réduit spécialement adaptés, apparaît encore moins en phase avec les orientations régionales du plan de déplacements urbains (PDU) et avec la politique de la ville de Paris visant à restreindre l'usage de la voiture en ville.

Ce choix ne peut qu'être confirmé d'autant que les caractéristiques principales du projet ferroviaire soumis au débat public n'ont pas changé : service dédié aux passagers aériens, tracé identique à celui proposé voici trois ans avec, comme pièce maîtresse, un tunnel de 10,8 km entre Noisy-le-Sec et Tremblay-en-France, durée de transport inférieure à 20 minutes, départ de la gare de l'Est, aménagement dans cette gare d'un terminal aérien avec possibilité d'enregistrement des bagages, financement exclusif par les utilisateurs d'un projet toujours estimé à 800 millions d'euros avec prix du billet autour de 15 euros. La spécificité de ce projet n'empêcherait d'ailleurs pas de le rendre financièrement accessible à d'autres utilisateurs notamment au personnel travaillant sur la plateforme, dans le cadre, par exemple,



d'accords passés entre le GIE et les employeurs.

Plusieurs évènements survenus depuis trois ans semblent conforter ce choix : certes, l'impact des attentats du 11 septembre 2001 sur le développement du transport aérien ne peut être négligé ; cependant, à la différence de ce qui s'est produit pour d'autres aéroports

dans le monde, la fréquentation de Roissy n'a pas reculé mais est restée stable à 48 millions de passagers.

C'est sur cette base que les estimations de part de marché et de rentabilité du projet étaient fondées en 2000, base assortie d'une projection à 55 millions vers 2008 : le CESR en avait pris acte dans son avis.

UN TRAFIC EN AUGMENTATION CONSTANTE.

Le dossier soumis aujourd'hui au débat public reprend le niveau de 48 millions de passagers par an qui pourrait atteindre 55 millions (même chiffres donc) mais à

l'horizon 2015 pour une mise en service prévue seulement en 2012 : à cette échéance trois scénarii de fréquentation de CDG Express sont envisagés (6, 8, 10 millions de passagers annuels) et la faisabilité du projet, construction et exploitation, est affichée possible même dans le scénario plancher.

Cette prévision de trafic, raisonnablement optimiste, se trouve renforcée de deux manières.

• D'abord, par la position du gouvernement de différer la décision relative à une troisième plateforme, ce qui devrait conduire à ce que la plate-

forme de Roissy soit utilisée au mieux.

• Ensuite, par la fusion en cours d'Air France et KLM, dont l'un des effets pourrait être de constituer avec Roissy-CDG et Amsterdam-Schiphol un double "hub" aérien de l'Europe continentale pouvant faire jeu égal, voire dépasser pour le trafic international, Londres Heathrow, actuellement en tête.

L'inscription du TGV Bruxelles-Amsterdam sur la liste n°1 des infrastructures de transport européennes (RTE) va bien dans ce sens.



UN PARI POUR L'ATTRACTIVITÉ.

D'une manière plus générale, le pari français de l'intermodalité TGV - transport aérien, à Roissy-CDG comme à Lyon-St Exupéry, se révèle un élément d'attractivité européen qui va se trouver amplifié, vers l'Est, par la mise en service du TGV-Est-Europe en 2007, et par la liaison rapide Normandie-Val de Seine souhaitée par les élus normands et dont la première phase (dite Eleonor) consisterait en une liaison directe

Cherbourg, Caen, le Havre, Rouen et le réseau TGV à Roissy via la ligne E du RER et le tunnel de CDG Express.

L'objectif est donc bien d'offrir au maximum possible de passagers aériens de la grande plate-forme de Roissy CDG, qu'ils soient parisiens, franciliens, français de régions desservies par TGV ou étrangers, une offre de services ferroviaires modernes et adaptés.

La France, et d'abord l'Ile-de-France, ont à jouer une carte décisive pour leur attractivité dans tous les sens du terme. A ce jour, Londres, Stockholm, Hong-Kong, Osaka et de nombreuses villes américaines disposent déjà d'un "Airport Express" ; bien d'autres dessertes de ce type sont en projet ; il serait impensable que Paris n'en fût pas dotée alors même que se prépare le dossier de candidature aux Jeux Olympiques de 2012.

LA PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU CESR.

Le CESR avait assorti son approbation du projet CDG Express d'un certain nombre de conditions et recommandations.

La plupart d'entre elles sont reprises dans le projet soumis au débat public : elles figurent dans la présentation qui en est donnée quand bien même leur réalisation dépend d'au-

tres maîtres d'ouvrage et requiert des décisions et des financements qui ne relèvent pas du GIE.

Deux questions importantes étaient également évoquées dans le rapport et l'avis du CESR : la desserte du parc des expositions de Villepinte (PIEX) et le traitement de la ligne B du RER.

Ces deux questions apparaissent dans le dossier soumis au débat public ; la première est indiquée comme nécessitant la poursuite d'études entre les acteurs du GIE, (RFF, SNCF, ADP) et la CCIP. La première relève de la responsabilité du STIF qui vient tout récemment d'arrêter un plan d'amélioration.

Les recommandations formulées en 2001 par le CESR :

- Un tel projet, compte tenu de sa clientèle spécifique, n'est finançable – investissement et exploitation – que par la tarification appliquée à ses utilisateurs.
- Les montages juridiques pour la maîtrise d'ouvrage, pour le financement des infrastructures ferroviaires, des terminaux d'embarquement, du matériel roulant ainsi que pour l'exploitation de la liaison seraient assurés par les trois entreprises publiques dans leurs rôles traditionnels respectifs.
- Côté aéroport, l'accueil des rames de CDG Express devra être organisé dans la gare TGV-RER qui dispose, aujourd'hui, de 6 voies – de manière à ne pas restreindre le débit de la ligne d'interconnexion, condition du développement prometteur de l'inter-modalité TGV-Avion.
- À partir de cette gare, le nouveau système automatique guidé dont ADP prépare l'installation (il devrait fonctionner en 2006) assurera le transport des passagers aux diverses salles d'embarquement et vice versa.
- Côté Paris-gare de l'Est, il faut réorganiser l'accueil en surface des taxis, des autobus, des voitures particulières en « dépose-minute » et en parking ; il faut aussi établir un accès direct aux 3 lignes de métro mais également s'ouvrir sur la gare Magenta et ainsi se relier à la gare du Nord. Dès lors, CDG Express disposera d'une correspondance avec les lignes B, D, et E du RER et l'ensemble des réseaux ferroviaires notamment TGV Est et Nord.

L'entrée en service du TGV Est (2007) et de CDG Express (2012) offrirait l'occasion de réaliser l'unité du grand pôle multimodal gares

Nord - Magenta - Est en y facilitant les correspondances et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Il s'impose évidemment d'associer

pleinement, sous l'égide du STIF, la RATP et la Ville de Paris au remodelage de ce terminal multimodal ainsi que de ses accès par la voirie.

POUR LE "RENOUVEAU" DU RER B.

L'avis du CESR replaçait la desserte dédiée au transport aérien dans le système des transports francilien, français et proche européen.

Il rappelait que le "plus" d'une desserte spécifique ne devrait pas se traduire par le "moins" d'une dégradation des dessertes existantes, à commencer par celle du RER B.

On ne peut donc que constater avec satisfaction que la question primordiale de la modernisation du RER B au service de ses utilisateurs quotidiens, relevant de la compétence du STIF, est à présent un élément du dossier du débat public.

- Un schéma directeur d'amélioration élaboré par RFF, la RATP et la SNCF a été soumis au STIF en juillet 2003, et adopté par son conseil d'administration le 1er octobre. Il propose un ensemble d'actions à

court, moyen et long termes avec comme priorité de restaurer un niveau de régularité satisfaisant.

- Dans ce contexte, le projet CDG Express permettrait, sur le RER B, à la fois une extension de la période de pointe, aujourd'hui contrainte par l'existence de trains directs pour Roissy et, en heures creuses, le remplacement des trains directs par des trains desservant les gares intermédiaires.

- Il n'entre pas dans le cadre de la présente note de détailler ce schéma, d'en apprécier le contenu, d'en évaluer l'échéancier et le coût. Rappelons seulement qu'avant 2006, 97 millions d'euros seraient consacrés à l'amélioration du service et que, entre 2006 et 2010, 60 millions d'euros seraient affectés à l'infrastructure.

- Force est de constater qu'il s'agit pour les transports franciliens d'un chantier très important, d'autant

plus vigoureusement réclamé par les usagers et les élus que la ligne connaît une fréquentation en continue augmentation, alors même que stagne le nombre des voyageurs aériens qui l'empruntent.

Plus vite démarreront les améliorations significativement perceptibles de cette desserte, selon les méthodes de financement public relevant du STIF, mieux s'accréditera l'idée qu'il est indispensable d'agir sur les deux secteurs à la fois – la ligne B pour les déplacements quotidiens et CDG Express – sans impact sur les finances publiques, pour les passagers aériens. Il faut, sans tarder, agir en faveur de la ligne B sachant que, in fine, une fois CDG Express en service, des aménagements complémentaires du RER B soulagé de ses missions pour l'aérien en parachèveront le renouveau.

LA NÉCESSITÉ DE DESSERVIR LE PARC DES EXPOSITIONS DE VILLEPINTE.

Le CESR considère cette desserte comme un problème important d'aménagement du territoire et de développement économique pour l'Île-de-France.

Il a donc proposé, en 2001, de saisir l'occasion de la réalisation de "CDG Express" pour y adosser un projet complémentaire de liaison dédiée avec le parc des expositions et a recommandé que soient prises, sans tarder, les initiatives nécessaires en vue d'approfondir la question.

- Il a même suggéré une esquisse de solution, à savoir une voie ferrée empruntant, au débouché du tunnel à construire, un tracé qui figure déjà sur certains schémas d'urbanisme.

- Le dossier du débat public relève la question, la juge importante et indique que des études complémentaires, menées avec la CCIP, RFF et la SNCF, examinent les moyens de la résoudre, en rappe-

lant que cette desserte, pour une centaine de jours par an, oblige à traiter des pointes de trafic très accentuées, jusqu'à 10 000 départs en une heure à la fermeture d'un salon.

- À ce jour, la CCIP propose que le tracé de CDG Express soit modifié, « à coût comparable à celui du tracé actuel et au prix d'un faible rallongement », afin de permettre un arrêt au parc ou, qu'à défaut, une solution soit trouvée dans le cadre de la refonte des dessertes du RER B.

La mission confiée à un expert indépendant, à la demande d'associations de riverains et d'usagers, pour l'étude de deux variantes au CDG Express pourrait utilement être étendue aux différentes propositions de desserte du parc des expositions de Villepinte.

Il faut en effet saisir l'opportunité du « remaniement » de la desserte de l'aéroport pour améliorer l'accessibilité du PIEX afin, ce faisant, de renforcer l'attractivité de la place de Paris et de conforter sa première place (menacée) en Europe pour les congrès, salons et expositions.

