

# Fédération Nationale des Usagers des Transports



La **FNAUT** (Fédération Nationale des Usagers des Transports), créée en 1978, regroupe 150 associations locales, implantées sur tout le territoire et regroupées en fédérations régionales, et une dizaine d'associations nationales spécialisées, soit environ 30 000 membres :

- piétons, cyclistes, personnes handicapées ;
- usagers des transports urbains, régionaux, ruraux, interurbains ;
- familles de victimes d'accidents de la circulation ;
- riverains de grands axes routiers ou d'aéroports.

La **FNAUT** est donc une organisation originale :

- elle s'intéresse à tous les modes de transport (voyageurs, fret) ;
- elle est à la fois association de consommateurs (agrée par l'Etat), association de défense de l'environnement et groupe de réflexion sur la politique générale des transports.

Elle est strictement indépendante des partis politiques, des syndicats, des exploitants et industriels, de l'administration et des élus.

Elle s'efforce de promouvoir une politique qui garantisse :

- le droit au transport public pour tous ;
- la sécurité des déplacements ;
- un cadre de vie sain et agréable ;
- un développement compatible avec les contraintes écologiques à long terme.

L'**AUT** (Association des Usagers des Transports d'Ile de France) regroupe les adhérents franciliens (individuels et associations) de la FNAUT.

#### *Coordonnées :*

##### **FNAUT**

32, rue Raymond Losserand - 75014 Paris

[fnaut@wanadoo.fr](mailto:fnaut@wanadoo.fr)

<http://www.fnaut.asso.fr>

##### **AUT**

32, rue Raymond Losserand - 75014 Paris

[aut.idf@wanadoo.fr](mailto:aut.idf@wanadoo.fr)

## Les cahiers d'acteurs

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

## INTRODUCTION

La démarche de la Fnaut consiste à analyser, sans a priori, le projet proposé par le maître d'ouvrage, afin d'en évaluer la pertinence et de proposer, le cas échéant, des alternatives rendant un service équivalent ou supérieur pour un coût moindre.

## DIAGNOSTIC

### Les besoins des voyageurs aériens

Les voyageurs aériens ont essentiellement besoin d'une fiabilité maximale du temps de parcours, ainsi que d'un confort un peu supérieur à celui d'un train de banlieue dégradé.

Les autres services (enregistrement des bagages, ...) ou performances (temps de parcours très court) ne semblent pas présenter un caractère indispensable pour eux, même s'ils constituent un plus qui n'est pas à négliger pour une phase ultérieure.

### Les besoins des voyageurs pendulaires ferroviaires

Les voyageurs pendulaires du nord de la ligne B du RER subissent aujourd'hui ses désagréments : un manque chronique de fiabilité, une capacité notoirement insuffisante alors que population et emplois ont connu des progressions à deux chiffres sur le secteur qu'elle dessert.

Quant aux autres usagers de la banlieue nord, ils subissent une rupture de charge obligatoire à la gare du Nord de surface si leur destination est autre dans et au-delà de Paris.

### Les autres besoins PIEX (Parc des Expositions)

Une augmentation de la capacité de desserte du PIEX par le mode ferroviaire constitue une demande pressante de la Chambre de Commerce et d'Industrie, afin notamment de pouvoir faire face aux pics de fréquentation liés aux congrès.

### Normandie

Les Régions Haute et Basse Normandie souhaitent disposer d'une liaison rapide entre leurs capitales régionales et l'aéroport Charles-de-Gaulle. C'est dans cette optique qu'elles envisagent de participer au projet Eleonor de liaison empruntant le tunnel d'Eole entre Saint-Lazare et le faisceau ferroviaire de la gare de l'Est, pour rejoindre Roissy.

## ANALYSE DU PROJET CDG EXPRESS

Le projet CDG Express, s'il répond à l'objectif d'une desserte dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy, le fait à un **coût élevé** et dans des **délais importants**.

La seule raison valable qui semble avoir motivé le choix de la gare de l'Est est sa capacité d'accueil importante.

Le maître d'ouvrage assure que le coût élevé du projet ne sera pas financé par le contribuable. C'est oublier les garanties publiques que ne manqueront pas d'exiger les prêteurs. En cas d'échec commercial ou de dérive des coûts, la collectivité serait ainsi placée en première ligne pour combler les déficits.

Le tunnel construit à prix d'or ne sera utilisé que pour une petite partie de sa capacité, soit certainement de 4 à 6 traversées par heure et par sens pour une capacité de 15. L'expérience montre que, dans le cas de projets aussi coûteux et non utilisés à leur pleine capacité, il n'est pas rare

que les maîtres d'ouvrage succombent à la tentation de réaliser des « économies de bouts de chandelle ». Ainsi, la réalisation de telles économies interdira la circulation de rames banlieue à grande capacité dans le tunnel « Noisy-Tremblay ».

Les **effets induits** pour les voyageurs pendulaires sont très **limités** : le projet n'oblige nullement à améliorer la ligne B du RER, il ne fait que libérer les sillons des trains sans arrêts pour Roissy, trains qui subissent eux aussi les aléas de la ligne B. Et pour cause, quoiqu'en disent ses promoteurs, l'amélioration des transports du quotidien ne figure pas au rang des objectifs initiaux du projet CDG Express. Bien au contraire, CDG Express a été conçu pour s'affranchir au maximum des lignes de transport de banlieue et de leurs difficultés d'exploitation. Son émergence constitue, d'une certaine façon, le constat d'échec d'un transport de qualité sur le nord de la ligne B du RER.

Le projet CDG Express, s'il ne permet pas de répondre à la problématique de desserte du PIEX, devrait par contre pouvoir assurer la partie terminale du projet Eleonor.

En **conclusion**, si l'efficacité du projet CDG Express ne fait guère de doute pour l'amélioration des liaisons aéroportuaires Paris-Roissy, son coût est très élevé pour un investissement risqué, tandis que ses effets induits pour les usagers du quotidien semblent des plus limités.

## PROPOSITIONS ALTERNATIVES

Les solutions alternatives prennent en compte :

- les points d'accès dans Paris,
- les points d'accès à Roissy,
- les liaisons entre Paris et Roissy,

le tout avec le souci d'assurer dans des conditions optimales les différents types de trafics : pendulaire, aérien, interrégional (Normandie), ainsi que la desserte du PIEX.

Les exemples ci-dessous illustrent les possibilités qui s'offrent si l'on exclut la construction du tunnel Noisy-Tremblay. Elles peuvent s'envisager isolément ou combinées entre elles. Ainsi, par exemple, les trains reliant la Normandie à Roissy pourraient emprunter la LGV Est, tandis que la liaison aéroportuaire dédiée et la desserte du PIEX utiliseraient le faisceau ferroviaire partant de la gare du Nord.

### UTILISATION DE LA LGV EST (PROPOSITION A)

Cette solution consiste à utiliser :

- la gare de l'Est (terminal identique à celui proposé dans le projet CDG Express actuel)
- le faisceau ferroviaire Est, puis la ligne à grande vitesse Est (LGV Est), et enfin, grâce à un raccordement à créer, la « LGV Jonction » (contournement nord-sud de Paris par Roissy et Marne-la-Vallée)
- les voies centrales de Roissy 2 TGV, comme dans le projet CDG Express actuel

#### Avantages

- coût de réalisation a priori minime, ce qui permet de tester l'efficacité du modèle économique du CDG Express à moindre risque
- possibilité de liaison directe entre les quartiers d'affaires d'Opéra et La Défense grâce au raccordement existant entre le faisceau Est et le tunnel d'Eole
- le raccordement entre les LGV Est et LGV Jonction peut être utilisé pour dérouter des TGV, en cas d'incident ou de saturation de la gare du Nord

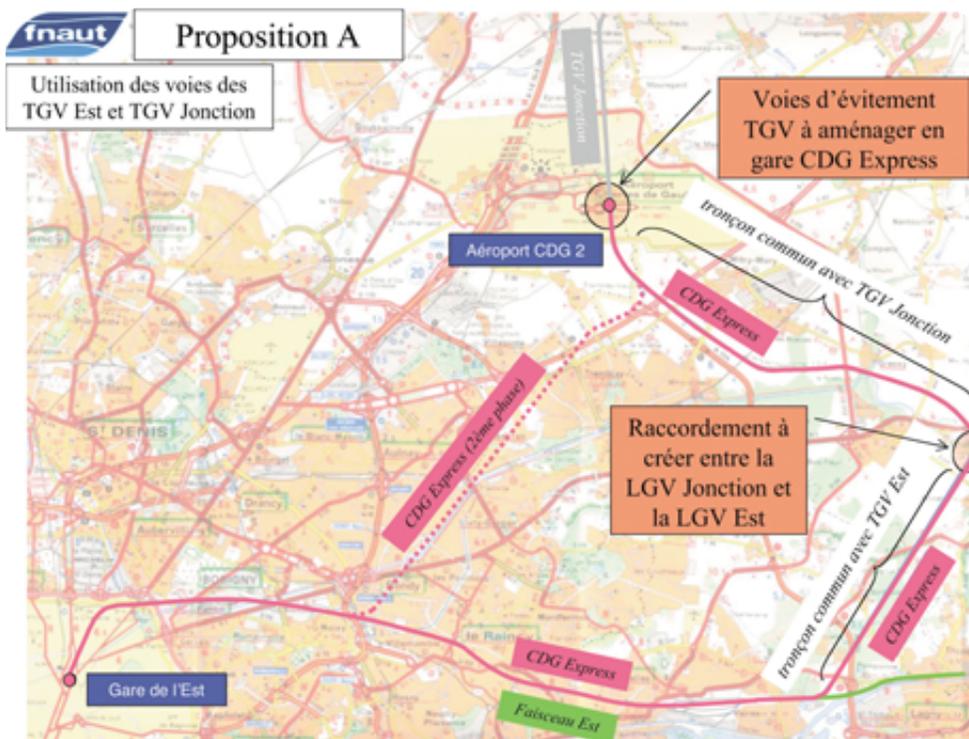
- cette alternative est compatible avec le projet ELEONOR de liaison rapide entre Roissy et la Normandie

#### Inconvénients

- mobilisation des voies centrales de Roissy 2 (comme pour le projet actuel)

#### Infrastructures lourdes à réaliser

- raccordement entre LGV Est et LGV Jonction



**Remarque :** cette solution pourrait être retenue pour la seule desserte de Roissy par les trains normands empruntant le tunnel d'Eole (projet Eleonor), dans le cas où les capacités du faisceau Est seraient insuffisantes pour les fréquences nécessaires à un « CDG Express ».

## UTILISATION DU FAISCEAU NORD-ROISSY (PROPOSITIONS B ET C)

Les analyses effectuées par l'association « Vivre Sans CDG Express » tendent à montrer que la ligne reliant la gare du Nord à Roissy dispose encore de réserves de capacités suffisantes pour accueillir une desserte aéroportuaire dédiée, moyennant quelques travaux de renforcement de la ligne (redécoupage des cantons, création de sauts de mouton, ...).

Ainsi, ce qui est présenté par les maîtres d'ouvrage comme l'élément le plus bloquant empêchant la création d'une liaison aéroportuaire entre Paris et Roissy utilisant ce faisceau ferroviaire, se limiterait à ce qui nous est présenté comme la saturation de la gare du Nord.

Les solutions alternatives que nous proposons visent à pallier cette **saturation de la gare du Nord**, tout en utilisant le faisceau existant et non saturé, afin d'éviter la construction du coûteux tunnel Noisy-Tremblay.

Il convient alors d'envisager comment organiser les terminus de la liaison dédiée, tant à Paris qu'à Roissy.

Deux types de solutions sont envisageables pour le terminus parisien :

- soit raccorder le faisceau Nord-Roissy à une gare non saturée, en l'occurrence la gare de l'Est ;
- soit désaturer la gare du Nord, en reportant les circulations banlieue actuelles en gare du Nord souterraine.

## TERMINUS PARIS : DÉSATURER LA GARE DU NORD (PROPOSITION B)

Cette solution consiste à transférer une grande partie du trafic banlieue, dont le terminus s'effectue en gare du Nord de surface, vers la gare du Nord souterraine, par son intégration à la ligne D du RER.

Or, il se trouve que la ligne D ne peut actuellement ajouter ces missions banlieue à l'éventail de ses dessertes, du fait qu'elle « fait tunnel commun » avec la ligne B du RER entre la gare du Nord et Châtelet-les Halles. Sa capacité au nord de Châtelet Les Halles est ainsi limitée à 10 circulations à l'heure de pointe.

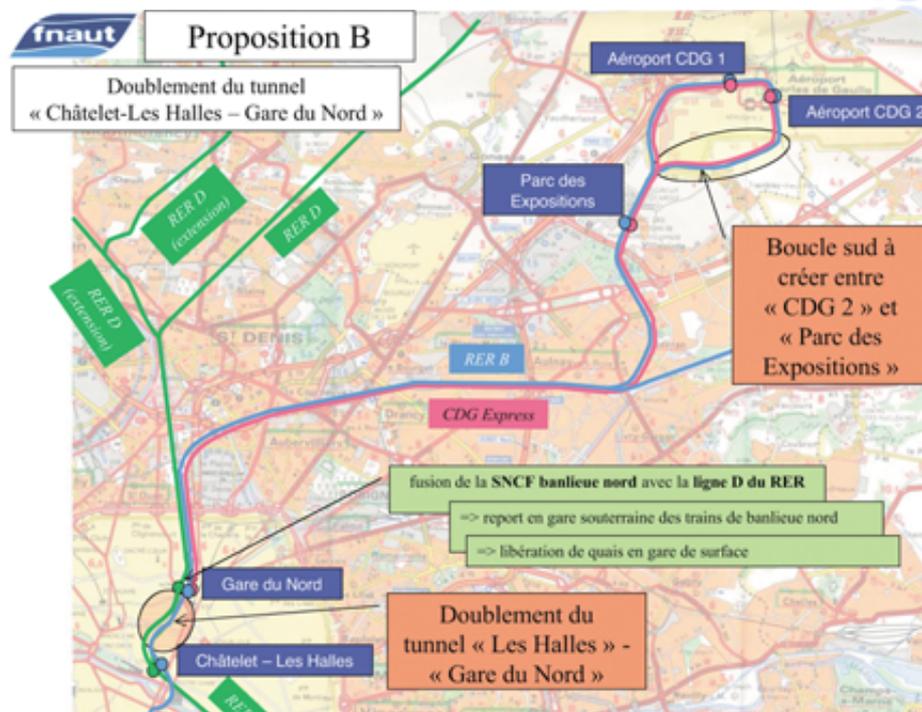
Désaturer la gare du Nord consisterait à réaliser le doublement du tunnel «Châtelet-les Halles - gare du Nord». Ce projet a fait l'objet d'un vote de principe au STIF dans le cadre du schéma directeur de la ligne B du RER. Il apparaît comme préférable de hâter la réalisation inéluctable de ce tunnel, ce qui constituerait une dépense moindre (500 M€ contre 610 M€ pour les infrastructures du CDG Express) pour un résultat en tous points supérieur au projet CDG Express.

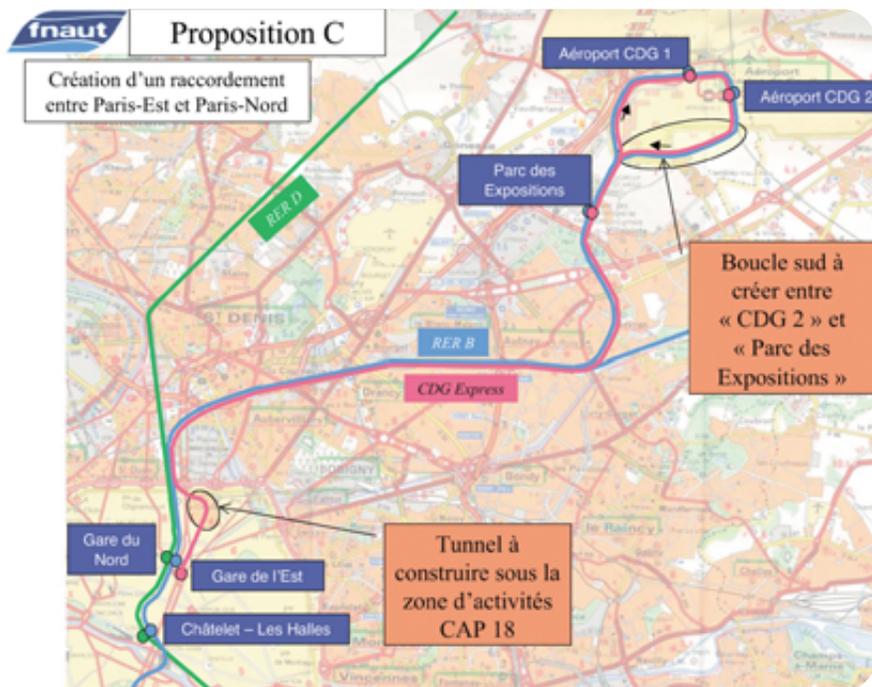
## TERMINUS PARIS : RACCORDER LE FAISCEAU NORD À LA GARE DE L'EST (PROPOSITION C)

Cette solution consiste à utiliser le faisceau de raccordement entre le faisceau Nord et la gare marchandise d'Evangile, puis à réaliser un tunnel entre ce faisceau de raccordement et la gare de l'Est, tunnel qui passerait sous la zone d'activités «Cap 18» dans Paris.

Ce tunnel représenterait certainement un investissement onéreux, mais d'une longueur bien moindre que celui nécessaire au projet CDG Express. De plus, il permettrait de faire de la gare de l'Est une gare jumelle de la gare du Nord, permettant le déroutement de trains en cas de saturation ou d'incidents.

En ce qui concerne le terminus aéroportuaire, la seule gare envisageable aisément pour la liaison aéroportuaire est «Aéroport CDG 2», mais celle-ci ne dispose que de 2 voies à quai, ce qui est insuffisant pour accueillir simultanément la ligne B du RER et conserver une séparation des deux services. Voici les propositions que l'on peut formuler pour y remédier.





**TERMINUS ROISSY : LIMITER LE RER B À ROISSY 1**

En raison du manque de place disponible en gare de « Aéroport CDG 2 », on pourrait envisager de limiter la ligne B du RER à « Aéroport CDG 1 », qui dispose de 4 voies à quai, pour effectuer le retournement des trains du RER B (qui utiliseraient les voies intérieures de cette gare).

Les personnes empruntant la ligne B et désirant se rendre à CDG 2 pourraient recourir à la navette automatique Val, qui devrait être opérationnelle à l'échéance du projet.

Le principal inconvénient de cette proposition est de léser les utilisateurs de la ligne B, qui verraient leur accessibilité à CDG 2 se dégrader. La proposition suivante évite cet inconvénient.

**TERMINUS ROISSY : RÉALISER LA BOUCLE SUD**

La construction de la boucle sud, qui relierait la gare « Aéroport CDG 2 » au PIEX par le sud de l'aéroport, ferait que la présence de seulement deux voies à quai ne serait plus une contrainte pour l'exploitation simultanée de la ligne B du RER et de la liaison aéroportuaire dédiée. Chacune

de ces deux lignes disposerait d'une seule voie qui lui serait propre à « Aéroport CDG 2 », sur laquelle les trains ne feraient que passer, sans effectuer de retournement (cf. le schéma).

Cette configuration serait semblable à celle de la station Charles-de-Gaulle-Etoile (cela ne s'invente pas !) de la ligne 6 du métro, où les rames ne font que marquer l'arrêt, le terminus « technique » permettant la régulation étant la station Kléber adjacente.

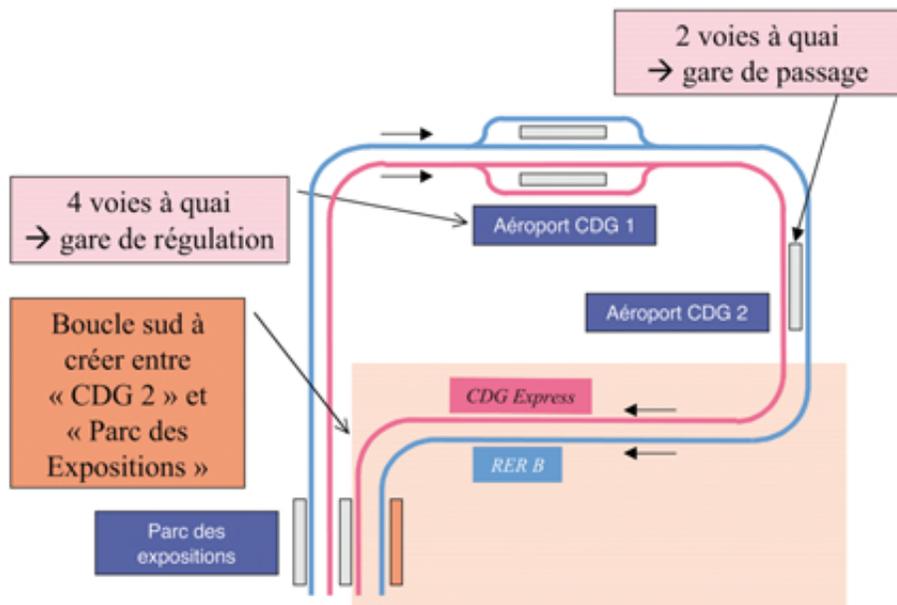
La liaison de CDG 2 vers CDG 1 ne serait plus assurée que par la liaison interne automatique en Val, et non plus par RER.

On notera que cette boucle ferroviaire sud figure au Schéma Directeur de la Région Ile-de France.

**Toutes ces alternatives présentent des effets induits favorables, qui perdureraient et limiteraient ainsi les dépenses frustratoires en cas d'échec commercial de la liaison aéroportuaire dédiée.**

**Propositions B et C**

**BOUCLE SUD : Principe de retournement des trains grâce à la construction de la boucle sud au terminus « Aéroport CDG 2 »**



## LES MESURES DE COURT TERME

Quelle que soit la solution retenue, aucune desserte dédiée de l'aéroport de Roissy ne semble envisageable avant plusieurs années.

Or, l'Île-de-France ne peut raisonnablement se contenter du statu quo en attendant l'arrivée salvatrice du lien dédié, d'autant plus que des possibilités existent pour alléger les principales difficultés actuelles, qui sont à notre sens les suivantes :

- la part modale excessive du mode routier,
- l'insuffisante part des transports collectifs,
- la qualité de la desserte ferroviaire très en dessous des standards internationaux.

On déplore une part modale très insuffisante du mode ferroviaire, alors que ce mode, théoriquement le plus fiable, devrait rallier les suffrages des voyageurs aériens. Or, il est anormal que les dessertes sans arrêt entre Paris et Roissy de la ligne B ne soient pas davantage empruntées, et qu'elles disposent de réserve de capacité. C'est donc délibérément que les voyageurs aériens n'empruntent pas la ligne B, ou parce qu'ils n'en connaissent pas ou insuffisamment

l'existence et le fonctionnement. Une saine gestion de la situation exige donc d'abord de remplir ces trains directs et sans arrêt entre Paris et Roissy.

### **MESURE COURT TERME N° 1 : réaliser une étude sur les causes de la désaffectation de la ligne B et sur les moyens simples d'y remédier.**

L'analyse des causes de la désaffectation des clients aériens pour le RER B manque dans le dossier du maître d'ouvrage, qui s'en tient à sa propre interprétation de la situation. Ces raisons tiennent-elles à la méconnaissance de ce moyen de transport, à son confort, à sa tarification, à sa facilité d'accès, aux ruptures de charges qu'il impose, ... ?

### **MESURE COURT TERME N°2 : supprimer la surtaxe aéroportuaire qui grève les billets RER.**

Cette taxe, outre qu'elle dissuade d'utiliser le mode le plus écologique pour rallier l'aéroport, est injuste, puisqu'elle s'applique à des personnes qui n'empruntent pas les navettes aéroportuaires, à l'instar de celles qui utilisent Roissy comme gare intermodale avec

les autocars interurbains. Enfin, le faible niveau de qualité et l'absence quasi-totale de services aux passagers aériens sur le RER B ne la justifient pas.

### **MESURE COURT TERME N°3 : améliorer l'information sur le RER B.**

Cette mesure consisterait notamment à annoncer la branche empruntée (Roissy ou Mitry), à la fois dans les rames et sur les quais (annonces sonores multilingues), et à revoir la signalétique.

### **MESURE COURT TERME N°4 : améliorer la sûreté à bord des trains.**

La présence visible d'agents d'ambiance, également habilités à renseigner les voyageurs, voire à les aider avec leurs bagages, ne serait pas un luxe sur le RER B. La dépense engendrée se retrouverait certainement en termes d'image auprès des touristes et des hommes d'affaires.

Pour augmenter la part des transports collectifs, on peut préconiser :

### **MESURE COURT TERME N°5 : créer sur l'autoroute A1 une voie réservée entre Paris et Roissy, aux transports collectifs, aux véhicules d'urgence et aux taxis**

## CONCLUSION : POSITION DE LA FNAUT

Le point de vue de la FNAUT se résume selon les points suivants.

- Les prévisions de trafic du CDG Express, très optimistes, doivent être vérifiées. Le précédent d'Orlyval ne peut être oublié : un éventuel financement public ne pourrait intervenir qu'au détriment d'autres investissements de transport collectif. Les garanties publiques d'emprunt ne peuvent être accordées à la légère.
- Deux projets semblent offrir un rapport service rendu/coût bien supérieur à celui du percement du tunnel Noisy-Tremblay : utilisation de la ligne existante « Paris-Nord – Roissy » au prix du doublement du tunnel « Châtelet – gare du Nord » ; utilisation de l'infrastructure de la LGV Est au prix d'un raccordement de celle-ci avec la LGV de jonction nord-sud.
- À noter que ces deux projets peuvent être envisagés concurremment, l'un étant lié à un aménagement inéluctable si l'on veut pouvoir exploiter un jour correctement les RER B et D, l'autre étant à envisager sérieusement dans le cadre d'une liaison directe Normandie-Roissy.

La FNAUT regrette enfin que des solutions alternatives plus économes en moyens financiers (et permettant de rentabiliser une infrastructure non saturée), comme celle de la LGV Est, n'aient pas davantage été explorées par le maître d'ouvrage.