

Compte-rendu de l'atelier :

« Les solutions alternatives au projet »

Principaux intervenants de l'atelier :

Bruno DEFAIT, Vivre Sans CDG Express ;

Christian GERONDEAU, Expert indépendant ;

Philippe MATHERON, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) ;

Eric EHLERS, Association des usagers des Transports (AUT) IDF ;

Andrée GIRARD, Association des riverains SCNF Noisy-le-Sec ;

Bernard SULPIS, RFF ;

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express ;

Thierry MIGNAUW, GIE CDG Express ;

L'atelier était animé par Philippe MARZOLF, Isabelle PISANI et Alain ALMERAS, membres de la CPDP.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle que la présente réunion se déroule dans le cadre du débat public CDG Express. A la demande du public, nous avons choisi d'organiser un atelier spécifique portant sur les solutions alternatives. Les acteurs nous ont proposé cinq alternatives : certaines consistent à modifier le tracé actuel de CDG Express, d'autres optent pour de nouveaux tracés. Je vous suggère de laisser chacun des acteurs exposer sa solution, avant de lui poser d'éventuelles questions, puis de laisser le Maître d'Ouvrage lui répondre. Je précise que nous avons organisé une réunion de préparation du présent atelier le 24 septembre dernier. Les cinq acteurs qui vont intervenir aujourd'hui et le maître d'ouvrage y ont participé.

I. Propositions de modification du tracé actuel

1. Passage du tunnel le long du canal de l'Ourcq de Noisy-le-Sec aux Pavillons-sous-bois

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

Je souhaite dire à quel point l'environnement actuel de Noisy-le-Sec est déplorable. Nous attendons avec impatience la résorption du point noir SNCF inscrit en rattrapage dans le Contrat de Plan Région 2000/2006. Je confirme que les riverains SNCF refusent toute nuisance supplémentaire et s'opposent au projet actuel du CDG Express. Nous militons pour le choix d'un nouveau tracé qui utiliserait les infrastructures du RER B, grâce à la création d'une liaison ferroviaire Gare du Nord/ Gare de l'Est. Si le projet actuel était maintenu, nous demandons avec insistance la modification du parcours entre Noisy-le-Sec et la Poudrette à Pavillons-sous-Bois, pour éviter les zones urbaines de Bondy et de Noisy et pour éviter le passage du CDG Express à ciel ouvert dans Noisy-le-Sec.

Monsieur GIRARD

L'empreinte SNCF à Noisy-le-Sec est importante, puisqu'elle inclut :

- l'ancienne gare de triage ;
- des ateliers d'entretien ;
- une plate-forme de ferroutage ;
- les lignes voyageurs en direction de l'Est (Strasbourg et Mulhouse).

Malgré l'importance de ces surfaces, il est prévu de réaliser tous les travaux du projet CDG Express en pleine zone urbanisée, dans le Petit Noisy. Cette liaison viendrait s'ajouter aux nombreuses autres liaisons ferrées : Grande Ceinture, Complémentaire, tramway, autoroute, sans compter le fait qu'une ligne aérienne « déborde » fréquemment sur Noisy. Et je ne parle pas des hélicoptères... Face à cela nous disons : « Assez, on n'en peut plus ! ».

Notre solution alternative consisterait à éviter d'emprunter le parcours en zone urbaine et à utiliser l'empreinte SNCF pour rejoindre le canal de l'Ourcq vers la Poudrette.

Les travaux prévus pour le CDG Express commenceraient au niveau du 15 avenue de Strasbourg et se dérouleraient à ciel ouvert sur une large portion. On sera obligé de riper la voie qui vient de Mulhouse pour dégager du terrain, ce qui nécessitera, entre autres travaux, la construction d'un pont supplémentaire au-dessus des voies. D'après nos estimations, ces opérations se dérouleront jour et nuit pendant deux ans. J'ajoute qu'un mur de soutènement d'une longueur comprise entre 50 et 100 mètres devra être construit. Nous avons déjà connu un tel chantier : les riverains n'ont pas dormi pendant quatre mois.

Andrée GIRARD

Vous aurez noté que l'urbanisation est très dense de chaque côté des voies.

Monsieur GIRARD

Je confirme que l'avenue de Strasbourg, que longe le tracé du CDG Express, comprend des immeubles et une zone pavillonnaire. On peut ajouter que si la Gare de triage de Noisy-le-Sec n'est plus utilisée, la SNCF opère un pré-triage permanent en amont de Noisy.

Notre projet consisterait à éviter toutes les zones urbanisées en déviant des lignes de voyageurs pour rejoindre le canal de l'Ourcq. Cela suppose de passer sous le Parc de la Bergère à Bobigny et d'emprunter un tracé où l'on trouve essentiellement des entreprises de matériaux de construction. Seul le passage sous l'Hôpital Jean Verdier constitue une nuisance réelle.

Andrée GIRARD

Je précise que nous proposons de modifier le parcours en perçant également un tunnel. Celui-ci pourrait commencer sur l'emprise SNCF au lieu de commencer en zone très urbanisée.

Une précision encore : le projet actuel du CDG Express doit déjà passer sous le canal de l'Ourcq. Il me semble que les difficultés techniques doivent être comparables à la Poudrette ou en amont de Noisy. Cela étant nous ne sommes pas des experts en géologie ou en creusement de tunnel.

Pour conclure cette présentation, je répète que nous sommes en faveur de la solution alternative du RER B. Si celle-ci n'est pas retenue, nous espérons vous avoir convaincus de la nécessité de prendre en compte notre proposition de modification de parcours pour protéger les riverains des communes de Bondy et de Noisy. Il faut en tout cas éviter le passage de CDG Express à ciel ouvert.

Philippe MARZOLF

Que pense le Maître d'Ouvrage de cette proposition de changement de tracé du tunnel ?

Bernard SULPIS, RFF

Jean-Louis PICQUAND va tout d'abord vous expliquer les raisons pour lesquelles nous avons opté pour le projet actuel. Je vous indiquerai ensuite à quelles conditions votre proposition pourrait être intégrée dans les réflexions globales.

Jean-Louis PICQUAND, SNCF

Je tiens à indiquer tout d'abord que bien que je travaille depuis plus de 30 ans à la SNCF, je n'ai pas participé à l'élaboration du projet CDG Express, sinon au travers de réflexions antérieures et très globales sur la desserte de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

Finalement, Madame GIRARD nous demande pourquoi nous n'envisageons pas de débiter le tunnel plus près de Paris, ce qui permettrait de limiter ses nuisances. Notre approche s'explique pour des raisons techniques et pour des raisons qui touchent à la circulation des trains.

Sur le plan technique, nous avons essayé de faire le tunnel le plus court possible, compte tenu de son coût. Du point de vue de l'exploitant ferroviaire, la solution idéale serait que le tunnel parte débute au niveau de l'avant-gare de Paris Est. Comme cela serait beaucoup trop coûteux, nous avons tenté de tirer le meilleur parti des infrastructures existantes, ce qui suppose de faire partir le tunnel le plus loin possible de Paris. En disant cela, je ne nie pas l'existence de problème environnementaux, mais je me borne à un diagnostic technique.

Nous avons aussi choisi de faire partir le tunnel plutôt de la ligne 4 (direction Mulhouse) que de la ligne 1 (direction Strasbourg) en raison de problème de circulation ferroviaire. En effet la ligne Paris Strasbourg comportera, lorsque le TGV Est sera achevé, quatre voies. Elles seront empruntées par douze trains par sens sur les voies « lentes » et seize trains par sens sur les lignes « rapides ». En revanche, les quatre voies de la ligne de Mulhouse, qui deviennent deux voies au niveau du viaduc de Nogent, sont moins fréquentées puisqu'elles ne sont fréquentées que par douze trains par heure dans les deux sens. L'utilisation de ces voies permet de réaliser un sas d'insertion entre les trains qui proviennent du CDG Express et les autres trains, surtout dans le sens Roissy/Paris, qui est le sens de la convergence.

En ce qui concerne la solution proposée par Madame GIRARD, elle obligerait d'écarter les voies principales, sur lesquelles circulera le CDG Express, alors même que celles-ci sont situées au milieu du faisceau. Cela supposerait une reprise de l'ensemble des voies principales entre Pantin et Noisy, d'autant plus qu'il faudrait prendre en compte l'existence d'un ancien tunnel de triage et faire en sorte de se trouver assez loin du « saut de mouton » présent sur la zone, c'est-à-dire d'une installation permettant à une voie de passer au-dessus d'autres voies. Une telle solution, si elle mérite d'être étudiée, n'est pas sans poser de nombreux problèmes techniques. La solution de base s'avère en tout cas plus facile, moins onéreuse et plus avantageuse en termes de circulation.

Andrée GIRARD

Je note que vous n'avez tenu aucun compte, dans votre analyse, du respect de l'environnement humain et naturel. Vous n'avez visé que l'exploitation au moindre coût. Or il est clairement stipulé dans le dossier du Maître d'Ouvrage que tout sera fait pour minimiser les nuisances, ce qui passe par un enfouissement de la ligne. Je trouve grave que vous ne nous preniez pas en compte en tant qu'humains. Vous avez enfin oublié de signaler que la zone d'emprise SNCF a également vocation à accueillir le projet de la Tangentielle qui nécessitera lui aussi d'importants travaux.

Jean-louis PICQUAND

La Tangentielle arrivera par la Grande Ceinture, de sorte qu'elle sera située de l'autre côté du triage.

Andrée GIRARD

N'avez pas non plus dit qu'il fallait aussi écarter les voies devant l'avenue de Strasbourg ?.

Jean-Louis PICQUAND

C'est exact, mais le fait qu'il n'y ait là que quatre voies rend leur écartement plus facile, du point de vue du génie civil. Cela dit, je ne nie pas les conséquences sur l'environnement du passage de trains supplémentaires. On pourrait les limiter en recourant à des mesures d'isolation phonique, à l'image de ce qui a été fait au niveau de la bifurcation entre Vanves et Malakoff.

Andrée GIRARD

Quelle serait, selon vous, la longueur du tunnel à percer si on retenait notre solution ?

Jean-Louis PICQUAND

Les études nécessaires pour répondre à votre question n'ont pas été conduites, mais il suffit d'un simple regard sur une carte pour s'apercevoir que le tunnel serait plus long si l'on retenait votre solution. La CPDP pourra d'ailleurs solliciter, si elle l'estime nécessaire, une étude sur ce point. Je voudrais souligner le fait que l'existence de quatre voies dans la Direction de Mulhouse crée un sas à ciel ouvert, ce qui est

préférable, du point de vue du confort psychologique des passagers, à un sas à couvert, notamment en cas d'arrêt du train pour des raisons de régulation du trafic. En bref, ma position est la suivante : votre solution est techniquement possible, mais une étude montrerait qu'elle est génératrice de surcoût.

Bernard Sulpis

Nous n'avons jamais sous-estimé, Madame Girard, l'intégration environnementale du projet. Pour le comprendre, il faut distinguer deux phases très distinctes. En phase d'exploitation, il est clair que nous disposons de moyens techniques pour protéger les populations contre le bruit ferroviaire. De ce point de vue d'ailleurs, l'ajout de quatre trains par heure paraît relativement marginal par rapport au bruit actuel. Les protections qui sont envisagées dans le cadre de la suppression des points noirs bruit sont de nature à vous protéger, y compris avec CDG Express.

La phase de chantier est bien spécifique. Vous nous avez d'ailleurs rappelé combien vous avez eu à souffrir des différents travaux qui ont été réalisés dans le secteur de Noisy. De fait, si des techniques permettent de limiter les nuisances sonores au cours de cette phase, comme le recours à des compresseurs insonorisés, certains bruits sont difficiles à supprimer, à l'image des coups de sifflet qui nous permettent d'avertir le personnel du passage d'un train. Je mentionne à cet égard que nous avons mis en place un dispositif de signaux lumineux permettant de limiter bon nombre de sifflets. Loin de moi l'idée de nier que le travail sur des voies maintenues en exploitation est difficile.

La solution que vous nous avez proposée n'a pas été retenue lors d'un arbitrage prenant en compte les nuisances, les coûts et la durée des travaux. Cet arbitrage nous paraît encore le meilleur, car on peut faire en sorte que les travaux s'effectuent dans des conditions telles que vous ne soyez pas perturbés.

Malgré les limites que j'ai indiquées, votre proposition est intéressante. Afin de l'étudier plus en détail, je prends l'engagement, au nom de RFF, d'établir les cahiers des charges des études qu'il est nécessaire de mener pour porter l'analyse de votre variante au moins au niveau du projet actuel. Il faut en effet conduire des études d'exploitation et des études d'insertion, dans la mesure où il n'est peut-être pas aussi facile que vous l'avez dit de passer sous le Parc des Bergères, sous le nœud autoroutier du Pont de Bondy ou sous l'Hôpital Jean Verdier. Je précise que si les cahiers des charges des études peuvent être réalisées d'ici à la fin du débat public, la conduite des études elles-mêmes nécessiteront plus de temps. Ainsi ferons-nous en sorte d'avoir préparé le travail s'il s'avérait qu'au terme du débat et au vu des conclusions de la CNDP nous décidions d'opter pour votre solution.

Andrée Girard

Vous avez évoqué des protections phoniques sans préciser qu'elles sont inopérantes pour les immeubles de grande hauteur. La situation va donc empirer avec l'arrivée du CDG Express.

Bernard Sulpis

Conformément à la réglementation en cours, nous ne faisons pas des études de protection phonique pour protéger les populations du seul bruit qu'elles subissent aujourd'hui, car nous veillons à les protéger des nuisances prévisibles d'ici à un terme de référence situé en 2020, compte tenu des perspectives

d'accroissement du trafic d'ici là. Il en va de même dans le domaine de la modernisation des voies et des matériels roulants, dans la mesure où la meilleure façon de se protéger du bruit consiste à en faire le moins possible. En ce qui concerne les immeubles de grande hauteur, je rappelle que la réalisation des protections phoniques, dont le coût est pris en charge à 75 % par la région, comprend non seulement des protections collectives, à l'image des murs anti-bruit, mais aussi des mesures de protection individuelles complémentaires ou substitutives (protection de façade, double vitrage, etc.).

Philippe MARZOLF

Si j'ai bien compris la variante présentée par la présidente de l'association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec n'a pas fait l'objet d'études à ce jour.

Bernard Sulpis

C'est un fait que les contraintes que vous a exposées Monsieur PICQUAND ont fait pencher à nos yeux la balance avantages/inconvénients du côté du projet de tracé actuel. Seule cette solution a été approfondie. L'autre solution n'a été qu'explorée.

Je voudrais insister sur la difficulté qu'il y a à réaliser des travaux alors que l'exploitation des voies est maintenue. Certains s'étonnaient lors de notre précédente réunion que l'on mette quatre ans pour réaliser les travaux d'amélioration du RER B, c'est-à-dire autant de temps que pour réaliser la liaison CDG Express : ils ignoraient manifestement la complexité technique et le surcoût engendré par les opérations menées en parallèle à l'exploitation des voies. De tels travaux sont quasiment aussi coûteux que l'installation de lignes nouvelles. Nous y sommes contraints parce qu'il est hors de question d'interrompre la ligne Paris/Strasbourg et la ligne Paris Mulhouse pendant neuf mois.

Philippe MARZOLF

Je prends acte du fait que le Maître d'Ouvrage s'est engagé à élaborer le cahiers des charges préliminaire aux études relatives à la variante présentée. Vous engagez-vous également à faire les études correspondantes ?

Bernard Sulpis

Pour l'instant nous nous en tiendrons au cahier des charges. A l'issue du débat et en fonction des arguments qui auront été avancés, nous considérerons s'il est nécessaire de lancer les études afférentes, étant entendu que d'autres solutions alternatives seront présentées d'ici là. Je vous rappelle que certains plaident par exemple pour la création d'une navette entre Noisy et Roissy pour les dessertes quotidiennes, ce qui permettrait d'utiliser la capacité disponible du tunnel. Nous aurons aussi à prendre en compte ce type de proposition si nous décidons de nous débrancher avant la gare de Noisy.

Philippe MARZOLF

Jusqu'à présent, le Maître d'Ouvrage nous affirmait que seul un projet de liaison directe devait être envisagé.

Bernard Sulpis

La navette CDG Express restera directe, mais il nous faut étudier la possibilité de tirer parti de la capacité résiduelle du tunnel, puisque nous n'utilisons à ce jour que quatre des quinze sillons à l'heure disponibles, pour en faire profiter des services franciliens complémentaires, qu'il s'agisse d'une liaison Noisy/Roissy ou d'une jonction permettant aux trains en provenance de Normandie de rejoindre Roissy *via* Eole. Nous ne déciderons de la nature des études qu'ils convient de mener qu'après avoir analysé ces différentes pistes.

Andrée Girard

Nous vous supplions en tout cas d'étudier notre solution alternative. Les nuisances sont beaucoup plus importantes que vous le croyez. Des milliers de personnes sont concernées. Merci pour eux.

Philippe MARZOLF

La réponse du Maître d'Ouvrage satisfait-elle l'assemblée ?

Monsieur Girard

Notre variante est très avantageuse lors de la phase des travaux, puisque les trois quarts d'entre eux se dérouleraient tout à fait en dehors des zones habitées. Ils pourraient donc très bien être réalisés la nuit.

Philippe MARZOLF

Je crois Monsieur Girard que tout le monde a bien compris que votre alternative était intéressante pour les riverains.

Monsieur Girard

Je pense pour ma part que la SNCF ne comprend pas toujours l'intérêt de ne pas faire des travaux de nuit, alors que l'on pourrait souvent les réaliser sur des week-ends prolongés.

Bernard Sulpis

Ce n'est pas par plaisir que nous faisons des travaux ou des opérations d'entretien et de maintenance la nuit. Nous sommes malheureusement tributaires de l'intensité du trafic et de la nécessité de la rendre possible.

Il est indéniable que nous travaillons beaucoup de nuit, les week-ends et l'été. J'ajoute que lorsque nous faisons des travaux le week-end, on nous reproche de les faire au moment où les habitants se reposent. Il y a une réelle difficulté à programmer des travaux dans des secteurs aussi saturés que celui de Noisy, où se cumulent les circulations de voyageurs grandes lignes, de voyageurs de grande banlieue, de franciliens et du fret.

2. Desserte Paris/Roissy CDG via le parc des expositions de Paris-Nord Villepinte

Bernard IRION, Président de la Société d'Exploitation de Paris Nord Villepinte, CCIP

Je voudrais tout d'abord prier l'assistance d'excuser le fait que notre cahier d'acteur ne soit toujours pas édité. Nous vous l'enverrons demain ou après-demain. Il s'est simplement avéré que la plaquette que nous avons préparée, et qui a été distribuée, ne correspond pas au format du cahier d'acteur. Philippe MATHERON va donc vous présenter ce qui sera le contenu de notre cahier d'acteur.

Pourquoi estimons-nous qu'il est important de proposer un tracé alternatif ? Tout simplement parce que le projet actuel ne prend pas en compte les besoins de desserte du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte (PIEX). Ce parc, dont la CCIP a la charge, est pourtant un équipement d'intérêt général qui est important pour l'économie nationale et les entreprises de la région. Il se trouve par ailleurs que certaines études en cours conduites en commun depuis deux ans avec RFF et la SNCF indiquent que le profil des visiteurs du PIEX est très voisin de celui des passagers aériens, que ce soit sous l'angle de la proportion d'étrangers ou sous celui de l'exigence de confort ou des capacités de contribution. Les visiteurs du Parc et les voyageurs aériens ont toutefois des besoins qui diffèrent sur certains points puisque la circulation des premiers est marquée par des périodes de pointes importantes.

Le fait que le Parc des Expositions soit situé à moins de deux kilomètres de l'aéroport CDG rend évidente une approche consistant à faire profiter le Parc des infrastructures de transport prévues pour la plate-forme aéroportuaire. On observe que ce couplage au plan de la desserte entre un parc d'expositions et un aéroport voisin est en général instauré à l'étranger, si l'on excepte le cas londonien.

Les études que nous avons menées avec la SNCF et RFF pour assurer la desserte du PIEX par CDG Express ont jusqu'ici mené à des impasses. La solution consistant à créer une bretelle ou « une virgule » qui desservirait le parc n'a pas été concluante. Nous avons aussi envisagé en vain de faire une « injection » en souterrain à l'endroit où le tunnel se rapprochait de Sevran Beaudottes afin que des trains de la ligne CDG Express bifurquent vers la ligne B du RER pour desservir le Parc. L'estimation financière de ces deux solutions s'est avérée dissuasive puisque l'on aboutissait à un surcoût de l'ordre 300 millions d'euros, soit 30 % du coût de CDG Express.

Nous n'en sommes pas restés là, puisque nous avons mis au point une nouvelle variante que Philippe MATHERON va vous présenter aujourd'hui. Je précise que l'esprit de cette étude n'est pas dirigé contre CDG Express. Bien au contraire, nous pensons que la prise en compte de cette variante améliore le projet CDG Express, dans la mesure où elle apparaît moins chère, plus rapide à construire et de nature à absorber le trafic supplémentaire généré par le Parc.

Celui-ci pourrait représenter entre 10 et 15 % de trafic complémentaire. Ce surplus n'est pas négligeable dans la mesure où il est de nature à améliorer la rentabilité financière du projet.

a. Présentation du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte

Philippe MATHERON

Le Parc des Expositions de Villepinte est situé à un kilomètre au Sud de l'emprise de l'aéroport de Roissy. Créé en 1982 par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, il est exploité par la Société d'Exploitation de Paris Nord Villepinte que Préside Monsieur IRION. Au plan routier, le Parc est desservi par l'A1, l'A3 et l'A104. En matière de transports en commun, il est relié par une desserte RER B dont la gare appelée « Parc des Expositions » dessert aussi la grande zone d'activité Paris-Nord II qui est située juste en face du Parc et qui emploie 16 000 personnes.

Le Parc comprend 7 halls d'exposition, 200 000 mètres carrés de surface d'exposition, contre 220 000 mètres carrés pour Paris Expo à la Porte de Versailles. Le PIEX est donc le deuxième parc d'exposition d'Ile de France. Il accueille entre 35 et 50 événements professionnels par an. Ces salons ont fait venir 33 000 exposants en 2002, dont 50 % d'étrangers. Cette même année la fréquentation a été de 1,2 million de visiteurs, chaque visiteur venant en moyenne 1,7 fois, de sorte que l'on compte environ 2 millions de visites par an, dont un tiers sont effectuées par des visiteurs étrangers.

Le Parc des Expositions est ouvert pendant 80 jours aux visiteurs, mais compte tenu des délais d'installation et de désinstallation des stands, il enregistre 220 jours d'activité par an. Les activités de congrès et de salons connaissent deux périodes de forte intensité, de janvier à juin puis entre septembre et début décembre.

Le PIEX génère par son activité environ 15 000 emplois directs et indirects. Il a créé un chiffre d'affaires de 1,2 milliard d'euros de retombées directes, auxquelles il faut ajouter les recettes liées à l'hôtellerie et à la restauration, mais aussi toute l'activité économique induite pour les entreprises qui exposent, sachant que certaines PME réalisent jusqu'à 60 % de leur chiffre d'affaires en exposant à Villepinte. Les contrats signés grâce au Parc représentent certainement plusieurs milliards d'euros par an.

b. Les flux générés par le Parc des Expositions

Le Parc a généré en 2002 un flux de 1,7 million de voyages tous modes confondus. 35,5 % d'entre eux ont été accomplis par le RER B (contre 19 % pour Roissy), 63,5 % par la route (2 % en taxi, 56 % en voiture et 5 % par autobus ou navette). Les flux suscités par le parc de Villepinte sont à « contrepointe » des flux de migration quotidienne entre Paris et sa banlieue, puisque la pointe du matin entre 8 heures 30 est une pointe allant de Paris vers le Parc, alors que la pointe du soir, entre 17 heures 30 et 19 heures, est une pointe du Parc vers Paris. En effet 80 % des visiteurs du Parc proviennent de Paris.

Les besoins actuels du Parc en termes de desserte en transports en commun se situent à peu près à 6 000 voyageurs par heure au cours des pointes du matin et du soir. Les hypothèses de croissance de l'activité du Parc, qui sont conditionnés par la mise à disposition de moyens de transport, font état, si l'on maintient et développe seulement l'activité professionnelle du Parc, d'un flux qui évoluerait vers les 12 000 voyageurs par heure d'ici à dix ans, au lieu des 6 000 actuels.

Le Parc disposant d'une surface d'emprise réservée équivalente à sa surface actuelle, il pourrait doubler sa capacité, en passant de sept à quatorze halls et accueillir des salons grand public. Cette seconde hypothèse est bien évidemment impossible aujourd'hui, puisqu'elle supposerait trois millions de voyages par les transports en commun, ce qui reviendrait à multiplier par cinq les flux actuels. Le RER ne sera jamais en mesure d'absorber un tel trafic, et cela quelles que soient les prévisions de croissance de sa desserte.

Le problème rencontré par nos visiteurs et nos exposants tient en particulier au cadencement des trains, dans la mesure où les deux trains qui passent chaque quart d'heure sont très rapprochés, si bien que les quais sont saturés pendant les périodes d'attente, ce qui n'est pas sans créer un danger pour les voyageurs. Le fait que les passagers du RER soient serrés crée un inconfort. Nous connaissons par ailleurs des problèmes de sécurité, puisque le RER traverse certaines zones urbaines sensibles.

Les problèmes routiers ne sont pas moindres : l'A1, l'A3 et la Porte de la Chapelle sont engorgées et l'on constate un conflit d'usage lors de la pointe du soir, à cause de la simultanéité des départs des visiteurs et des 16 000 employés de Paris Nord II, ce qui ne manque pas d'embouteiller la voirie locale. Le Parc a donc tout intérêt à favoriser un report modal de la route vers le fer.

c. Exposé de la solution alternative

Compte tenu de l'insuffisance du RER B, que ne remet pas en question le schéma directeur adopté par le STIF, nous proposons une variante du tracé actuel qui partirait dans un premier temps de la Gare de l'Est, mais à terme d'Hausmann/Saint-Lazare, voire d'autres gares parisiennes. Notre tracé s'écarte du projet actuel juste au-dessous de Sevran-Beaudottes, puisque nous proposons une légère dérivation du tunnel afin qu'il débouche en tranchée couverte au niveau de Sevran, avant d'utiliser les emprises du RER B qui, je vous le rappelle, ont été prévues pour quatre voies, pour se rendre à la gare Parc des Expositions qui dispose elle-même d'emprises dans sa partie Est pour accueillir un nouveau quai et de nouvelles voies. Par la suite, notre tracé récupérerait la boucle Sud du RER B qui figure dans le schéma directeur au Sud de Tremblay et qui constitue un premier maillon d'une tangentielle ferrée Roissy/Cergy, pour s'achever en gare de Roissy. Je précise que le rayon de la courbe que prévoit notre projet au niveau de la jonction avec la boucle Sud du RER B est identique à celui qu'a prévu le Maître d'Ouvrage dans son projet au niveau de Noisy. Ce virage occasionne inévitablement un ralentissement des trains de 160 à 120 kilomètres/heure.

Philippe MARZOLF

La boucle Sud du RER B n'est pas encore construite, n'est-ce pas ?

Philippe MATHERON

En effet, seules des emprises ont été réservées dans le cadre du schéma directeur. La boucle que nous proposons est un peu plus rectiligne que la boucle prévue au schéma directeur, mais cela ne pose pas de problème majeur.

Notre proposition de tracé présente l'avantage de nécessiter un tunnel moins long de 3 kilomètres. Par ailleurs, il ne passe plus en zone urbanisée, puisqu'il longe un centre commercial, puis le Parc de Saussaye, avant de traverser des champs.

La vitesse commerciale serait maintenue à 160 kilomètres/heure, mis à part l'arrêt au PIEX et la courbe évoquée précédemment. Compte tenu de la réduction de la longueur de tunnel nécessaire, notre tracé serait moins coûteux. Malgré le fait que la distance à parcourir soit rallongée de 3 à 3,5 kilomètres, nous estimons que notre tracé permettrait d'économiser 60 millions d'euros sur le coût de l'infrastructure. De plus, la durée des travaux serait réduite de neuf mois, ce qui rendrait d'autant plus réaliste la perspective de réaliser le projet CDG Express avant les Jeux Olympiques de 2012.

Comme l'a indiqué le Président IRION, le PIEX générerait pour CDG Express une clientèle complémentaire comprise entre 10 et 15 % du trafic prévu, soit environ 1,5 million de voyages par an. Une enquête réalisée début 2003 a en effet révélé que 40 % des visiteurs seraient prêts à payer entre 10 et 14 euros pour profiter d'une liaison directe dédiée vers Paris.

En dépit de ses avantages en termes de coût, de réduction des nuisances et de gain de temps sur les travaux, notre variante de CDG Express, cette liaison ne pourra pas absorber l'ensemble des flux générés par le parc de Villepinte. C'est pour cette raison que nous sommes favorables à la mise en service de navettes dédiées plus capacitaires pour le Parc des Expos. Il faut en tout cas retenir que le RER B ne suffit déjà plus à nos besoins et que la situation ne fera qu'empirer à l'avenir. Force nous est de constater, malgré notre désir de développer l'usage des transports en commun, conformément aux objectifs du PDU (plan de déplacement urbain), que l'évolution future du RER B ne suffira jamais à répondre à nos besoins qui je le rappelle vont passer au bas mot de 6 000 à 12 000 voyages par heure. Sans la création d'une desserte par train complémentaire au RER B, le Parc des Expositions de Villepinte verrait son avenir remis en question, ce qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences économiques importantes pour la Région.

Philippe MARZOLF

Les données chiffrées que vous nous avez communiquées sont-elles issues de l'étude commune CCIP/RFF/SNCF ?

Bernard IRION

L'étude commune n'a porté que sur le trafic. Le tracé que nous vous avons présenté aujourd'hui a en revanche été conçu par la SETEC TPI, un bureau d'études indépendant.

Philippe MARZOLF

Ce bureau d'études a-t-il calculé la durée du trajet ?

Philippe MATHERON

Non, nous lui avons commandé une étude portant sur les infrastructures et non sur l'exploitation.

Philippe MARZOLF

Quel serait le coût des navettes dédiées au PIEX ?

Philippe MATHERON

Nous ne l'avons pas chiffré, mais on connaît le coût d'une rame confortable en Ile de France. Or il en faudrait au moins cinq pour créer une navette par quart d'heure, sans compter la maintenance afférente.

Bernard IRION

Nous demandons que des études portant sur l'exploitation de CDG Express dans le cadre de notre proposition de tracé soient réalisées. Si nous nous sommes concentrés sur l'infrastructure, c'est parce qu'il nous semblait primordial que la voie passe par le Parc. Deux modes d'exploitation sont envisageables : soit le CDG Express s'arrêtera au Parc en période de salons, soit ce n'est pas le cas et il faudra créer des navettes dédiées pour Villepinte.

Philippe MARZOLF

L'économie estimée de 60 millions d'euros ne prend donc pas en compte un accroissement prévisible des charges d'exploitation.

Philippe MATHERON

Je précise que si nous tenons à ce que le tracé de CDG Express soit dévié vers Villepinte, nous ne sommes pas opposés à d'autres propositions de tracé. Nous sommes aussi favorables à l'utilisation des voies rapides du faisceau Nord qui est préconisée par d'autres acteurs.

Bernard IRION

La desserte de Villepinte par CDG Express est aussi une nécessité d'un point de vue environnemental, puisque la croissance des flux occasionnée par le développement du parc se reportera sur la route si aucune liaison ferroviaire nouvelle n'est créée. Autrement dit, le PDU ne sera pas respecté. Il faut faire en sorte que le taux d'utilisation du fer par les visiteurs du PIEX, qui est actuellement de 37 %, recroisse à nouveau.

Bernard Sulpis

Nous voudrions que le PIEX nous communique l'étude qu'il a commandée à SETEC. Cela nous permettrait d'en valider les conclusions, à commencer par l'économie de 60 millions d'euros évoquée.

Bernard IRION

Nous avons commandé cette étude dans l'urgence, pour valider une idée que nous avons au préalable. Nous avons demandé à des spécialistes d'aller vérifier sur le terrain la validité de notre tracé.

Bernard Sulpis

J'insiste sur le fait que notre démarche consiste à étudier le projet de service avant d'étudier le projet d'infrastructures, sachant que le second est subordonné au premier. Olivier Picq, qui a participé à l'étude CCIP/SNCF/RFF, va d'ailleurs vous apporter un complément d'informations sur ce point.

Olivier Picq, SNCF

Cela fait bientôt deux ans que RFF, la SNCF, la CCIP et le PIEX réalisent ensemble des études. L'étude de trafic nous a en particulier permis d'affiner les besoins de desserte du parc de Paris-Nord-Villepinte. Ceux-ci se caractérisent par deux pointes très marquées entre 9 heures et 10 heures 30 et entre 17 heures et 18 heures 30. Les prévisions de trafic du Parc des Expositions à l'horizon 2010 font apparaître un besoin de matériels roulants dimensionnés pour une capacité de l'ordre de 1 000 voyageurs, à raison de cinq trains à l'heure au maximum, soit un débit horaire de 5 000 voyageurs. Le projet CDG Express répond à un besoin capacitaire moindre, à cause notamment du caractère continu et régulier de la circulation des voyageurs aériens, de sorte que ses rames pourront embarquer entre 400 et 450 voyageurs. Autrement dit, il n'est pas possible, dans la configuration actuelle du projet CDG Express, d'acheminer les voyageurs du Parc des Expositions.

Les alternatives au tracé actuel de CDG Express que nous avons étudié ont conduit à une impasse parce qu'elles ont été fondées sur des antennes beaucoup trop coûteuses. Le phénomène de pointe s'avère trop marqué pour que l'on puisse l'absorber sans dégrader fortement l'équilibre économique de CDG Express. C'est d'autant plus vrai que les besoins du Parc des Expositions ne s'expriment que 90 jours par an, alors que le projet CDG Express est appelé à fonctionner 7 jours sur 7.

Je vous propose d'intégrer l'étude SETEC que vous avez évoquée dans nos analyses, afin que nous puissions évaluer l'effet négatif potentiel qu'aurait votre solution sur le projet de service de CDG Express. Il nous semble en tout cas que la desserte de Roissy et du Parc des Expositions sont spécifiques, en raison notamment des phénomènes de « superpointes » que l'on observe à Villepinte, étant entendu que le RER B, dont les trains directs vers Roissy marquent des arrêts exceptionnels au Parc des Expositions, ne suffit plus à faire face aux besoins des visiteurs.

Bernard Irion

A propos des arrêts que le RER B marque au Parc des Expositions, je voudrais raconter une anecdote : lorsque le président du salon Equiphôtel qui s'est tenu la semaine dernière a emprunté le RER, il est monté dans un train qui devait s'arrêter à Villepinte, d'après les affichages en gare, mais qui a poursuivi sa route jusqu'à Roissy sans marquer l'arrêt, ce qui l'a obligé à faire demi-tour.

Je conteste le fait que nous soyons confrontés à des « superpointes », dans la mesure où le dossier du Maître d'Ouvrage fait référence à des trafics atteignant les 20 000 voyageurs par heure, alors que nos besoins actuels sont situés au-dessous de 7 000 voyageurs par heure. Il est vrai cependant que cette cadence est nettement supérieure à celle qui est prévue pour CDG Express.

Je me permets de mettre l'accent sur le fait que les 15 % de trafic supplémentaire que pourrait générer le Parc des Expositions pour Villepinte sont susceptibles de faire basculer la rentabilité du projet du négatif au

positif. Le prix de cet apport est un rallongement du tracé de 3,5 kilomètres, ce qui représente seulement deux minutes de trajet. L'avantage notable de notre dernière solution alternative réside dans le fait que, contrairement aux précédentes que nous avons étudiées, celle-ci permet de faire une économie substantielle de 60 millions d'euros.

Bernard Sulpis

Encore une fois, il faudra valider ce chiffre de 60 millions d'euros. Cette estimation comprend-elle la réalisation de la boucle Sud ?

Bernard Irion

Oui, c'est le cas. S'il s'avérait que la boucle Sud pouvait être financée dans le cadre de la Grande Tangentielle, une économie supplémentaire d'environ 50 millions d'euros serait envisageable.

Jean-Marie Bertrand, Directeur général de RFF

RFF doit, en tant que maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires, satisfaire trois types de dessertes :

- domicile/travail (RER B) ;
- Roissy ;
- Parc des Expositions de Villepinte.

Il existe à nos yeux une complémentarité entre la nécessaire modernisation du RER B et le projet CDG Express, car ce dernier doit permettre de dégager de la capacité pour les infrastructures existantes. Dans le cadre de notre réflexion sur les possibilités qu'il y aurait d'améliorer la desserte du Parc des Expositions en combinant le RER B et CDG Express, la solution alternative que nous ont présentée Messieurs Irion et Matheron mérite incontestablement d'être étudiée, étant entendu que nous considérons toujours le projet de service avant le projet d'infrastructures.

Jacques Granger, Directeur de l'Aménagement de la Ville de Tremblay-en-France

Je travaille depuis 10 ans sur l'aménagement du secteur parcouru par CDG Express. Des projets ont été retenus au SDRIF (Schéma directeur de la Région Ile de France) pour en améliorer la desserte. On s'est en effet aperçu qu'en dépit de toutes les améliorations routières prévues, « l'hyperpointe » du soir conduisait à un blocage de l'ensemble de l'Ile de France du Nord-Est. Sans le recours aux transports en commun nous sommes dans l'incapacité de faire fonctionner dans de bonnes conditions le Parc des Expositions et l'aéroport.

Ayant écouté la présentation de la CCIP, je trouve qu'il y manque un rappel historique. En effet, la desserte du Parc des Expositions aurait pu voir le jour. Il ne tient qu'à la décision de la CCIP de ne pas avoir construit un nouveau parc des expositions bénéficiant d'une desserte dédiée, alors que celle-ci était financée dans le contrat de plan région en 1994 à hauteur de 250 millions de francs. Si cette extension avait été réalisée, il aurait été possible de financer dans le cadre du contrat de plan suivant le reste de la

déviations de la ligne B du RER. Les questions de desserte du Parc des Expositions se poseraient d'une tout autre manière.

En ce qui concerne la desserte du secteur parcouru par le futur CDG Express, nous butons sur l'incapacité récurrente de la CCIP à décider de ses investissements. Je le dis clairement : il est impossible de conduire des projets d'infrastructures à long terme lorsqu'un partenaire comme la Chambre de Commerce tergiverse sans fin. Il en résulte que la puissance publique se trouve à son tour dans l'incapacité de s'engager.

Bernard IRION

Votre langage est assez brutal, Monsieur GRANGER. La raison pour laquelle nous n'avons pas doublé du jour au lendemain la capacité du Parc tient au fait que les besoins ne croissent pas à cette vitesse. Si le parc des expositions de la Porte de Versailles fermait, ce qui n'est pas encore décidé, mais pourrait bien l'être compte tenu des nuisances importantes qu'il crée, on sera bien content de trouver la place pour accueillir des salons. Nous réalisons un hall supplémentaire tous les quatre ans.

Je rappelle par ailleurs qu'il était à l'origine prévu une boucle de RER supplémentaire à la place de la réalisation de la rocade Sud. Ceci ne changeait toutefois pas le débit de la ligne B du RER. Autrement dit la question reste toujours de savoir si l'on veut améliorer radicalement la ligne B, de façon à ce que le trafic quotidien n'interfère pas avec les besoins de l'aéroport et du Parc, ou non.

Hugues GIRARD, Syndicat des transports d'Ile de France (STIF)

Le schéma directeur relatif à la desserte du RER B vient d'être approuvé par le STIF.

Bernard IRION

Ce schéma ne résout pas les problèmes de pointes.

Hugues GIRARD

Le projet d'amélioration de la ligne B a au moins le mérite d'exister. Je voudrais mettre en garde ceux qui imaginent de nouveaux tracés du fait qu'ils risquent souvent, lorsqu'ils prévoient l'utilisation d'infrastructures existantes, de nuire à la qualité de service proposée sur les infrastructures appelées à être partagées. Cette remarque concerne notamment certains projets de la FNAUT. Il faut par ailleurs préserver, lorsque que l'on prévoit que certaines gares deviennent communes aux transports en commun (RER B) et à CDG Express, la lisibilité de l'offre.

Cela implique que des accès différents soient prévus pour les deux types de transport, l'un étant cher et l'autre moins cher. En effet, si l'accès au service public et au service CDG sont situés au même endroit, cela reviendra à faire financer le service privé sur fonds publics.

Philippe MATHERON

Il est prévu dans notre solution alternative que les deux accès et les quais soient effectivement séparés.

Hugues GIRARD

Le problème se pose aussi à la gare de Roissy CDG, puisqu'un voyageur aura tendance à prendre le premier train qui se présente, quel que soit le prix qu'il ait payé.

Albin VOLTE usager

Je voudrais savoir si la CCIP a envisager une variante de tracé qui passerait par le Nord de Tremblay, ce qui permettrait de raccourcir sa longueur.

Philippe MATHERON

Nous sommes partis de ce qui a été acté par le schéma directeur, qui a dû faire l'objet d'une concertation avec la ville de Tremblay. Aucune hypothèse de ce schéma ne prévoit de passer au nord de Tremblay.

Bernard IRION

A mon sens, il serait très intéressant d'imaginer un tracé qui passerait à l'Est du Parc au lieu de passer à l'Ouest.

Philippe MARZOLF

Je demande à la CCIP de transmettre l'étude SETEC à la Commission, de façon à ce qu'elle soit prise en compte comme un des éléments du débat. Nous la transmettrons ensuite au Maître d'Ouvrage.

Bernard Sulpis

J'ignore l'importance de cette étude, mais je pense qu'il nous sera possible d'émettre un avis à son sujet avant la fin du débat public. Cet élément doit alimenter le travail commun engagé entre la CCIP, RFF et la SNCF. Comme nous l'avons dit, nous nous attachons à trouver une solution au problème de desserte du PIEX.

3. Prolongement vers la gare du RER E d'Hausmann-Saint-Lazare

Christian GERONDEAU, expert indépendant, spécialiste du RER

Il y a 30 ans de cela, j'ai été amené à faire modifier très profondément les plans de développement du RER, qui n'était alors qu'embryonnaire. Pensant qu'il serait utile de raconter la genèse du Réseau Express Régional, j'ai été amené à rédiger mon ouvrage *La Saga du RER*. Au cours de la rédaction de ce livre, j'ai

été amené à m'interroger sur le projet CDG Express, afin de déterminer s'il ne serait pas améliorable dans l'optique plus générale du réseau RER d'Ile de France.

Une remarque de bon sens tout d'abord : ce sont les futurs investisseurs qui choisiront unilatéralement de retenir l'une ou l'autre des variantes. Si projet n'est pas viable, comme cela s'est produit dans le cas d'Orly, il ne sera pas réalisé.

a. Examen du projet actuel

S'agissant du projet CDG Express, je rappelle qu'il ne faut pas confondre la durée de parcours (15 ou 17 minutes) avec la durée globale d'un déplacement pour un usager. Un voyageur devra tout d'abord rejoindre la gare de départ de CDG depuis l'un des huit terminaux, ce qui prendra du temps, puis attendre une rame, dont la fréquence n'est que de 15 minutes, avant de rejoindre son hôtel depuis la Gare de l'Est. Au total, le temps du trajet est si important que l'on peut se demander si les usagers ne préféreront pas prendre le taxi dès le départ, compte tenu notamment du fait que les heures d'encombrement routier sont minoritaires.

En ce qui concerne l'hypothèse d'enregistrement des bagages en Gare de l'Est, j'avoue que je serais très curieux d'avoir un retour d'expérience de ce qui se passe à Heathrow, dans la mesure où il est intellectuellement contradictoire de proposer un temps d'enregistrement de quinze minutes alors qu'il faut enregistrer ses bagages au moins deux heures avant de départ de l'avion.

Il me paraît d'autre part assez évident que si le projet CDG Express devait être conduit à son terme, il serait logique qu'il desserve Villepinte. Pour ma part j'avais plutôt envisagé une desserte par l'Est, avec une deuxième gare.

Enfin, je voudrais contester l'idée selon laquelle il existerait un pôle Gare de l'Est/Gare du Nord/ Magenta, car le passager qui arrive en Gare de l'Est doit parcourir une distance telle pour rejoindre la Gare du Nord que les liaisons dont celle-ci bénéficie lui sont indifférentes. La marche à pied est très pénalisante, surtout avec des bagages. Il en va de même pour Magenta. Autrement dit, la Gare de l'Est n'est desservie, du point de vue des transports en commun, que par trois lignes de métro.

b. Examen de l'hypothèse consistant à faire passer les trains CDG Express par la ligne E du RER

Comme vous le savez, la ligne E du RER dispose de deux stations souterraines : l'une est située entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est, l'autre au pied de la Gare Saint-Lazare. Le fait d'y faire passer les trains du CDG Express présenterait l'avantage de faire arriver les passagers en deux endroits dans Paris au lieu d'un seul, et cela dans un quartier plus central que la Gare de l'Est, d'autant qu'il dispose de très bonnes connexions avec les transports en commun (ligne A du RER, cinq lignes de métro, proximité de la Gare du Nord avec les lignes B et D du RER et ses quatre lignes de métro). L'aménagement de stations de taxi importantes à la Gare du Nord, Magenta ou Gare Saint Lazare serait toutefois difficile.

Si l'on considère un schéma en coupe des deux stations de la ligne E, on constate qu'elles comportent quatre quais, alors même que le trafic de cette ligne est cinq fois plus faible que le trafic de la ligne A, ce qui revient à dire que deux quais sont disponibles pour accueillir la liaison CDG Express dans les gares Magenta et Haussmann/Saint-Lazare. Il ne serait pas illogique, compte tenu du coût de chacune de ces stations, de chercher à les exploiter au mieux.

L'hypothèse de l'utilisation de la ligne E rendrait inutiles les travaux en Gare de l'Est, puisque les trains de CDG Express n'y arriveraient plus. Cela écarterait toutefois l'hypothèse du terminal d'enregistrement des bagages, dont je vous ai dit tout le scepticisme qu'elle m'inspirait.

Philippe MARZOLF

J'indique au passage qu'il nous a été indiqué par Monsieur LE BLOND, l'ex-directeur d'Heathrow Express lors d'un précédent colloque thématique que seuls 10 % des passagers de l'aéroport londonien enregistrent leurs bagages au terminal d'Heathrow Express.

c. Examen du projet consistant à relier la ligne E à la Gare Montparnasse

Je vous rappelle que. Le projet a presque été réalisé en totalité, puisque la plupart des grandes gares parisiennes ont été connectées au RER. Il reste trois exceptions :

- la Gare Saint Lazare ;
- la ligne E du RER actuel ;
- la Gare Montparnasse.

La Gare Saint-Lazare est largement désenclavée, puisque la ligne E passe à proximité et que la ligne 14 sera en service dans les mois qui viennent, sans compter les cinq lignes de métro existantes. Pour mémoire, un projet figurant dans le schéma directeur de 1965 consistait à relier la Gare Montparnasse et la Gare Saint-Lazare. On a sans doute pensé qu'une telle liaison était peu utile dans la mesure où ces deux gares desservent la banlieue Ouest. Il a également été envisagé de prolonger vers l'Ouest la ligne E, mais les prévisions de trafic, très faibles, expliquent qu'un tel projet ne soit pas à l'ordre du jour.

Pourquoi ne relierait-on pas la ligne E à la Gare Montparnasse ? Cela présenterait des avantages certains.

- Les usagers provenant de la banlieue Est disposeraient de quatre points d'arrivée dans Paris, dont une station située à Champs-Élysées-Clémenceau.
- Les usagers de la Gare Montparnasse auraient accès à la station Champs-Élysées-Clémenceau, puis à la Gare Saint-Lazare, ce qui améliorerait considérablement la desserte de Versailles et de Saint-Quentin en Yvelines.
- Plus d'un million d'habitants verraient leurs possibilités de transport quotidiennes significativement améliorées.

Le fait de relier la Gare Montparnasse à la ligne E du RER supposerait certes le creusement d'un tunnel de quatre kilomètres, mais celui-ci pourrait être financé sur fonds publics, dans la mesure où son utilité publique serait difficilement contestable. La possibilité de faire se poursuivre le parcours des trains du CDG Express vers Montparnasse permettrait de faire bénéficier la desserte aéroportuaire de quatre points d'arrivée ou d'embarquement dans Paris. Il serait en outre possible d'envisager d'aménager une station de taxis à Champs-Élysées-Clémenceau, où l'on dispose de beaucoup d'espace, voire une station de pré-enregistrement des bagages, étant entendu que ce point est remarquablement accessible en voiture. Cette

solution mettrait les Champs-Élysées à vingt minutes de Roissy Charles-de-Gaulle ; elle serait donc extrêmement compétitive par rapport aux taxis. J'ajoute que les Anglais ont eux-mêmes conçu un projet de traversée centrale de Londres reliée à l'aéroport d'Heathrow.

Philippe MARZOLF

Avez-vous déjà proposé aux pouvoirs publics votre proposition centrale Saint-Lazare/Montparnasse ?

Christian GERONDEAU

J'ai rencontré des responsables publics du STIF et de la SNCF, mais je ne suis jamais qu'un expert indépendant. J'ajoute que la construction du CDG Express et de la liaison Saint-Lazare/Montparnasse est envisageable d'ici à l'échéance de 2012. Il est d'ailleurs possible de commencer par réaliser la première ou la deuxième hypothèse, avant de réaliser la troisième. Tout dépendra des conditions posées par les financeurs.

Bernard Sulpis

La solution 1, qui est le projet soumis au débat, est fondée sur un projet de service qui découle d'enquêtes et de comparaisons avec les expériences étrangères. Ce projet de service inclut une prestation qui a été validée : l'enregistrement dans terminal aérien avancé à Paris. Tout indique que pour espérer que les passagers aériens prennent le rail, il faut leur offrir un service complet de type aéroportuaire. Je rappelle au passage que si l'on n'enregistre pas dans Paris, on doit de toute façon le faire à Roissy, ce qui écarte toute idée de perte de temps dans notre projet.

Si je vous donne acte du fait que la Gare de l'Est n'est pas la Gare du Nord, je vous rappelle que nous avons dit que nous nous placions résolument dans le cadre d'une Gare de l'Est qui aura connu dès 2007, c'est-à-dire cinq ans avant la mise en service de CDG Express, le remaniement complet du parvis et la réalisation d'une liaison mécanisée entre celle-ci et la Gare Magenta. Or ce dernier aménagement fera de l'ensemble constitué par la Gare de l'Est, la Gare du Nord et la Gare Magenta un pôle de transport. A cet égard, je souligne qu'il n'y a pas plus de distance entre les quais de la Gare de l'Est et la ligne B du RER qu'il n'y en a entre la Place du 18 juin et la Gare Montparnasse.

J'avoue qu'en tant que Délégué régional pour l'Ile de France de RFF, j'ai été extrêmement intéressé par les propositions que vous avez faites. Je vous confierais toutefois que j'avais l'impression en vous écoutant de participer à un débat sur la modification du schéma directeur d'Ile de France. Je pense que certaines de vos propositions devraient très largement inspirer tous ceux qui ont des projets en matière de transport dans la région.

Je pense en particulier au vieux projet de la ligne F auquel il a été substitué la jonction des lignes 13 et 14. Notre réflexion est ici plus urgente, puisqu'il s'agit de trouver des solutions de transport à des problèmes qui devront être résolus avant 2012.

Je pense comme vous qu'il faut travailler dans le sens du phasage. Tant que la Gare Haussmann/ Saint-Lazare est en cul-de-sac, on ne peut pas, pour des raisons d'exploitation, satisfaire à la fois les besoins des

Franciliens, dont je rappelle qu'ils ont payé pour l'essentiel le tunnel, et les futurs utilisateurs de CDG Express. Une fois Eole prolongé à l'Ouest (vers le pont Cardinet) ou au Sud (Vers la Gare Montparnasse), conformément aux récentes préconisations du schéma directeur du STIF, de nouvelles opportunités se présenteront puisque le barrage lié à la saturation du tunnel sera levé. Il y aura cependant des concurrents pour en bénéficier.

- Certains plaideront une amélioration des services franciliens.
- D'autres militeront en faveur d'une meilleure desserte de Roissy.
- D'autres enfin voudront faire traverser la capitale à des trains en provenance de Normandie.

Il faudra donc que des choix soient faits, et ceux-ci relèveront autant des pouvoirs publics que du monde ferroviaire. Il faut, dans un tel contexte, considérer que CDG est une réponse immédiate à un problème qui se pose dès aujourd'hui et qui n'exclut aucunement le développement d'autres services. Les investissements réalisés pour CDG Express, à l'exception de ceux qui seront réalisés Gare de l'Est, s'il advenait que le prolongement du service rende ce terminal inutile, sont de toute façon nécessaires à la réalisation de vos variantes. J'ajoute qu'au vu de ce qui est inscrit au contrat de plan et compte tenu de ce qu'il est nécessaire d'inscrire au contrat de plan suivant pour poursuivre les opérations engagées, je doute fort que l'on aura réalisé en travaux, en procédures et en financement le tunnel Haussmann/Saint-Lazare avant 2012. Connaissant le passé de la programmation des investissements en Ile de France, il est pour ainsi dire certain que nous n'aurons pas un CDG Express à Montparnasse en 2012.

Christian GERONDEAU

Je ne suis pas en désaccord avec ce qui vient d'être dit, pourvu que l'on n'oublie pas que nous dépendons d'investisseurs privés.

Philippe MARZOLF

C'est pour approcher ce type de questions que nous avons prévu un colloque thématique sur le financement du projet. Monsieur LECRIVAIN, qui a imaginé au Crédit Lyonnais le montage PPP (partenariat public privé), y sera notamment présent.

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express

En complément de la présentation de Monsieur GERONDEAU, je voudrais préciser que la Gare de l'Est est desservie par 10 lignes de bus, en plus des trois lignes de métro mentionnées. En ce qui concerne le pourcentage d'utilisateurs du service d'enregistrement, il faut indiquer que CDG Express bénéficiera d'atouts décisifs par rapport à Heathrow Express.

- Toutes les compagnies aériennes y opéreront, ce qui n'est pas le cas à Londres.
- Heathrow est fréquenté par une importante clientèle d'affaires n'ayant pas de bagages à enregistrer, alors que Roissy accueille deux tiers de passagers avec bagages.

Philippe MARZOLF

Pouvez-vous nous préciser si le temps d'enregistrement en Gare de l'Est devra toujours tenir compte du délai minimum de deux heures avant le départ de l'avion ?

Xavier DUCLAIROIR

Le délai de deux heures que vous évoquez sera toujours nécessaire. Il faut toutefois relativiser cette contrainte, dans la mesure où, contrairement à beaucoup d'entre nous, les passagers aériens ne raisonnent pas en temps de transport complet. Ce sont souvent des personnes peu habituées à la capitale qui sont plus attachées à la qualité de service offerte qu'à des considérations horaires très précises.

Hugues GIRARD

Je confirme que le projet de lien piéton entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est a été relancé, de sorte que l'on peut estimer qu'il sera réalisé à l'horizon du projet CDG Express. Quant à la ligne RER F, elle figure encore, à ma connaissance, dans le schéma directeur, bien qu'elle ne figure pas au rang des premières priorités. Pour ce qui est de faire passer CDG Express dans le tunnel d'Eole, nous nous heurtons à un problème de capacité, dans la mesure où il n'est pas possible de retourner plus de seize trains à Haussmann/Saint-Lazare, malgré les quatre quais existants. Le passage de CDG Express supposerait que l'on agrandisse le tunnel, ce qui ferait à nouveau appel à des fonds publics.

La problématique du prolongement d'Eole à l'Ouest fait partie de la révision du schéma de principe d'Eole qui est approuvé depuis dix ans, mais dont seule la première phase a été réalisée. Le document qui a été approuvé il y dix ans prévoyait de connecter la banlieue Est à la banlieue Ouest depuis Saint Nom la Bretèche, en passant par La Défense. Le projet de liaison rapide Normandie/Val de Seine, qui passera par le tunnel Eole est intervenu depuis, de sorte que tout nouvel emprunt de cette infrastructure nécessiterait une refonte du schéma de desserte. Les études modificatives du schéma de principe ont commencé il y a quelques mois. Votre projet fait partie de ceux qui seront étudiés. Des études de trafic seront réalisées par le STIF pour en évaluer l'intérêt, notamment en comparaison du prolongement naturel de la ligne E vers la Défense et Versailles. Elles seront rendues d'ici au début 2004. L'interaction avec le projet Normandie/Val-de-Seine sera traitée par ailleurs.

Philippe MARZOLF

On peut déjà constater que les pouvoirs publics semblent avoir pris en compte les échéances du projet CDG Express.

Jean-Marie BERTRAND

Je voudrais souligner, en tant que Maître d'Ouvrage de l'ensemble des infrastructures ferroviaires, l'intérêt des propositions qui sont faites. Elles mettent en valeur les potentialités du CDG Express en matière d'extension, non seulement dans l'espace, mais aussi dans le temps. La discussion a aussi montré la cohérence de ces infrastructures avec celles qui sont prévues dans l'ensemble de l'Ile de France.

J'ai entendu dire précédemment que CDG Express serait une infrastructure privée. Il n'en est rien, puisque seules les modalités de financement de ce projet font appel à des capitaux privés. CDG Express sera une infrastructure publique intégrée au réseau ferré national.

Monsieur CUZON

La notion de ligne dédiée me semble contradictoire avec celle de réseau. Je milite pour ma part pour le prolongement à l'Ouest de la ligne E DU RER jusqu'à Plaisir et Versailles.

II. Propositions de nouveaux tracés

1. Utilisation des voies LGV Est et interconnexion TGV (proposition A de la FNAUT)

Eric EHLERS, Association des usagers des transports (AUT) d'Ile de France

Je précise tout d'abord que la FNAUT partage l'objectif de faciliter un report modal et ne s'oppose donc pas au projet CDG Express. Le premier tracé que Bruno DEFAIT et moi-même vous présentons emprunte des infrastructures qui existeront à l'horizon du projet CDG Express. Nous ne remettons pas en cause le départ en Gare de l'Est, avec tous les aménagements qui en découlent. Notre tracé emprunte par la suite le faisceau ferroviaire Est existant au-delà de Noisy, sans recourir au percement d'un tunnel, et rejoint par le biais des infrastructures existantes le TGV Est qui ouvrira en 2007. Pour ce faire, il faudra construire un raccordement avec la ligne de jonction qui fait actuellement le tour de l'Ile de France par Roissy et Marne-la-Vallée, pour rejoindre l'aéroport, dans les conditions prévues dans le projet CDG Express. Cette variante conduit à un allongement du temps de parcours de l'ordre de cinq minutes, ce qui n'est pas rédhibitoire, dans la mesure où les voyageurs recherchent avant tout une fiabilité du temps de parcours.

Notre variante présente l'avantage de permettre d'honorer sans problème le délai de 2012. Il représente par ailleurs un investissement moindre puisqu'il n'utilise pratiquement que des infrastructures existantes. Il aurait aussi comme bénéfice induit de permettre aux TGV en provenance du Nord de rejoindre la Gare de l'Est au lieu de la Gare du Nord en cas de travaux ou d'incident. Enfin, notre variante est compatible avec projet de liaison Normandie/Val de Seine, ainsi qu'avec le projet présenté par Monsieur GERONDEAU de prolongement au centre de Paris en utilisation des infrastructures d'Eole. Elle nécessiterait bien entendu des protections anti-bruit adaptées, afin de limiter les nuisances pour les riverains.

Notre proposition suppose que l'on s'assure que le report modal sera effectif en cas de réalisation, étant entendu que le temps de parcours serait un peu rallongé. Elle ne garantit pas l'amélioration du RER B. Elle ne prend pas non plus en compte la desserte de Villepinte.

Bernard Sulpis

Monsieur PANOUSE va vous expliquer pourquoi nos études ont écarté la proposition qui vient de vous être présentée.

Philippe MARZOLF

Vous faites allusion à des études qui ne figurent pas dans le dossier du Maître d'Ouvrage.

Monsieur PANOUSE, SNCF

En effet, car l'examen de la capacité de la voie entre Noisy et celle de Chelles-Vaire, où décroche le TGV, s'est rapidement avérée insuffisante. Comme on l'a dit précédemment, cette itinéraire ne comporte que 4 voies, dont deux sont réservées à des trains rapides, au rythme de 15 à 16 trains par heure dès 2007 (8 TGV, 4 liaisons semi-directes vers Meaux, 4 missions de Grande Couronne) et deux sont des voies lentes (voies bis) à mission omnibus qui connaîtront une cadence de douze trains par heure après la révision du schéma de principe d'Eole, contre huit aujourd'hui. Etant donné qu'il serait impossible de faire passer les quatre missions supplémentaires par heure que nécessite CDG Express sur les voies rapides, l'approche qui consiste à utiliser les voies LGV avec une interconnexion TGV a été écartée, bien qu'elle soit intéressante dans son principe. Il y a en revanche plus de voies et d'emprise entre Paris et Noisy pour gérer le moment venu tous les développements prévus, d'autant qu'il y a peu de mission omnibus entre ces deux villes, ce qui facilite les effets de débit.

Bernard Sulpis

En pratique, votre proposition supposerait que l'on crée deux voies supplémentaires entre Paris et Chelles. Le fait de les construire en surface entraînant des nuisances insupportables pour les riverains, nous aurions finalement dû percer un souterrain aussi long que celui du CDG Express. J'ajoute que votre solution supposait de créer un raccordement qui n'existait pas dans le TGV Est dans le sens Paris/Roissy. Elle posait enfin des problèmes de capacité à terme sur la ligne TGV Jonction. Nous avons renoncé à cette variante pour toutes ces raisons. Il n'existe pas aujourd'hui d'éléments à ce point nouveaux qu'ils justifieraient la reprise d'études sur cette variante.

Xavier Duclairoir

J'ajoute que l'allongement du parcours occasionné par votre solution, qui atteint près de 18 kilomètres entraîne une augmentation très significative des coûts d'exploitation, sans parler des droit de péage qu'il faudrait acquitter en contrepartie de l'utilisation d'infrastructures. Enfin, la circulation sur la LGV Est suppose l'utilisation de matériels roulants atteignant les 200 kilomètres/heure, alors que le projet de base se contente de 160 kilomètres/heure.

Tous ces éléments viennent alourdir les charges d'exploitations, alors même que les recettes seraient diminuées par la moindre attractivité commerciale d'une liaison proposant un temps de parcours allongé.

Philippe MARZOLF

L'estimation d'une capacité maximale de la LGV Est à 16 trains par heure résulte-t-elle d'études techniques ?

Xavier DUCLAIROIR

Le dossier d'études d'exploitation qui a été constitué dans le cadre de CDG Express laisse clairement apparaître que le tronçon Paris/Strasbourg est saturé. C'est pour cette raison que le projet est raccordé aux voies de Bâle/mulhouse.

Monsieur AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-bois, responsable du développement durable pour les Verts de Seine Saint-Denis

Nous sommes là au cœur du débat. Il s'agit de savoir comment une proposition de tracé pourrait être étayée par une étude qui serait réalisée de manière complètement indépendante du Maître d'Ouvrage. Cela nous permettrait de choisir entre différentes hypothèses dont toutes les caractéristiques auront été analysées avec le même degré d'approfondissement. Pour ma part, je souhaite que la proposition A de la FNAUT soit examinée par des experts indépendants.

Eric EHLERS

Plutôt que de nous dire que notre proposition n'est pas viable, il faudrait chiffrer l'investissement qui permettrait de lever la contrainte de capacité existant entre Vaire et la jonction, de procéder au raccordement évoqué. Le trafic qui résulterait de la mise en œuvre de notre proposition est un des éléments absents du dossier du Maître d'Ouvrage.

Notre solution n'a pas vocation à être pérenne. Elle permettrait de disposer dans un bref délai d'une possibilité de report modale, quitte à ce qu'un autre investissement soit envisagé par la suite. Cela offrirait notamment une opportunité de vérifier la pertinence du modèle économique et de s'assurer que les passagers aériens acceptent d'aller à la Gare de l'Est pour emprunter une liaison directe. Une démonstration réussie sur ce point ne pourrait qu'encourager de nouveaux investissements.

Bernard SULPIS

La réalisation d'une étude indépendante supposerait qu'on en définisse clairement le cahier des charges. Il faudrait que nous déterminions au préalable si nous envisageons de construire deux voies supplémentaires dans le tissu urbain actuel si d'aventure cette étude concluait, comme nos propres études, à l'impossibilité de faire circuler CDG Express sur les quatre voies existantes. Nous estimons qu'une telle perspective n'est pas envisageable, compte tenu de l'impact massif qu'une telle solution aurait sur l'environnement : imaginez la traversée de Bondy, de Villemomble, de Gagny, de Chelles jusqu'à Vaires ! Si l'on en déduit que les dites voies ne peuvent être construites qu'en souterrain, je crois malheureusement que nous ne pourrions éviter le creusement d'un tunnel plus long que celui que nous envisageons actuellement. L'approche que vous proposez serait alors largement péjorée par le seul coût du souterrain qu'elle implique. En tout état de cause, nous ne prendrons pas la responsabilité de proposer votre variante compte tenu de l'environnement traversé.

2. Utilisation des infrastructures Paris –Roissy-Mitry (proposition B de la FNAUT)

Eric EHLERS

La proposition B de la FNAUT consiste non pas à passer par la Gare de l'Est, mais à utiliser le faisceau actuel des voies du RER D. Nous sommes partis du constat que la Gare du Nord est saturée par les TGV, les Thalys, les Eurostar et les trains de banlieue pour estimer combien coûterait le fait de lever cette contrainte capacitaire et permettre ainsi au CDG Express d'accéder à cette gare. Notre solution pour y parvenir passe par un doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord. Cela suppose que tous les trains qui font actuellement terminus en surface Gare du Nord et qui proviennent de la banlieue Nord SNCF soient absorbés par la ligne D. La ligne D développerait en effet ses ramifications vers le Nord, en profitant du fait qu'elle ne serait plus limitée à 10 trains par heure, mais à 30 trains par heure et par sens, et cela avec une fiabilité optimale puisqu'elle ne serait pas en interférence avec la ligne B. Ainsi, tous les trains qui actuellement font terminus à Gare du Nord passeraient sous le tunnel Châtelet/Gare du Nord avant de continuer vers la banlieue Sud Est. Cette solution offrirait aux usagers de la banlieue Nord un accès au centre de Paris, sans subir la rupture de charge qui leur est imposée en Gare du Nord. Notre proposition permettrait en outre de fiabiliser l'exploitation de la ligne B et de la ligne D.

On le constate, les avantages induits de cette seconde proposition conférerait à CDG Express, un projet que certains présentent comme élitiste, voire ségrégationniste, une utilité publique et donc une légitimité nettement accrue. Sa réalisation serait en effet directement conditionnée par l'amélioration du transport au quotidien.

Le point d'arrivée de notre deuxième proposition pourrait être, dans la perspective du doublement des voies sur l'antenne de Roissy CDG, la Gare Roissy 1, les voyageurs utilisant par la suite la navette qui est appelée à relier les différents terminaux. Il est aussi possible d'envisager un passage rapide, grâce la boucle Sud, par la Gare de Roissy 2 dont la capacité est très réduite, en s'inspirant du dispositif qui a été retenu pour la ligne 6 du métro à la station Kléber.

Une deuxième possibilité d'utilisation des infrastructures Paris-Roissy-Mitry consisterait à créer, pour lever la contrainte qui empêche d'utiliser le réseau ferroviaire actuel, un tunnel entre les faisceaux ferroviaires Nord et Est. Cette solution éviterait la Gare du Nord pour arriver en Gare de l'Est. là encore, il s'agit d'utiliser un maximum d'infrastructures existantes. Une voie de raccordement reliée à la petite ceinture ferroviaire permettrait, grâce au creusement d'un tunnel sous la zone d'activité Cap 18, de rejoindre le faisceau ferroviaire Est. Il est également envisageable de relier le tunnel d'Eole.

Philippe MARZOLF

En bref, soit on dégage des quais en Gare du Nord en doublant le tunnel Châtelet/Gare du Nord, soit on creuse un tunnel entre les faisceaux Nord et Est. Je n'ai en revanche pas compris le passage par la boucle Sud.

Eric EHLERS

La boucle Sud est un système de boucle terminale comparable à celui qui existe à Heathrow. Cette solution supprime le problème du retournement des trains et permet de passer rapidement par la gare de CDG 2 qui a peu de capacité. CDG 1 serait le point de régulation, à l'image de ce qui se pratique à la station Kléber, qui est le véritable terminus de la ligne 6.

Bruno DEFAIT, Vivre sans CDG Express

L'entrée du tunnel de raccordement entre les faisceaux Nord et Est se situerait dans une zone complément inhabitée, à la sortie du viaduc.

Je vais à présent aborder la question de l'exploitation des voies RER. Nous sommes partis d'un constat simple : la nécessité d'une infrastructure dédiée à CDG Express n'est réelle qu'aux heures de pointes. Nous avons aussi observé que la RATP fait circuler sur le réseau RER Sud l'ensemble des trains de la ligne B sur deux voies, alors que la SNCF en utilise quatre. Constatant que l'on ne circule que sur deux voies aux heures creuses sur le tronçon SNCF, nous avons essayé d'utiliser les deux autres voies existantes. Nous avons enfin observé sur le terrain que toutes les réservations existaient entre la sortie de Beaudottes et CDG 1 : les ouvrages d'art sont là et les quais sont prévus pour recevoir des voies, mais rien n'a été fait, malgré l'affirmation de certains selon laquelle les infrastructures sont saturées.

Selon le fonctionnement actuel, tous les trains circulent sur les voies 1 bis et 2 bis, c'est-à-dire sur les voies de banlieue, pendant les heures creuses, avec une alternance de trains allant à Roissy et à Mitry. Aux heures de pointes, tout le trafic en direction de Roissy circule sur les voies impaires de banlieue, tout le trafic en direction Mitry circule sur les voies directes, en marquant seulement un arrêt à Aulnay ou à la Plaine/Stade de France. Nous nous sommes aperçus que le temps nécessaire pour aller de Paris à Roissy (35 minutes) n'était réduit que de 6 minutes en cas de liaison directe. D'où l'idée de faire circuler les trains CDG Express - on pourrait l'appeler Roissy Rail, pour rappeler des souvenir à certains - sur les voies directes et de les débrancher ensuite pour rejoindre Roissy. Cette solution se heurte toutefois à un problème d'infrastructure, en raison de la présence d'un cisaillement à Aulnay-sous-Bois entre les voies qui assurent la desserte de l'aéroport, les voies TER et les voies dédiées au fret.

Nos propositions sont donc les suivantes :

- la mise aux « normes RATP » des infrastructures du RER B, afin de permettre à 20 trains par heure de circuler sur deux voies des deux côtés de la ligne ;
- la création d'un saut de mouton (voie qui passe au-dessus d'une autre) après la gare d'Aulnay-sous-bois pour permettre à des navettes d'aéroport circulant sur des voies directes de rejoindre les voies de Roissy ;
- terminer la mise à quatre voies entre la sortie du tunnel de Sevrans Beaudottes et CDG 1 pour permettre la circulation de navettes directes vers l'aéroport ;
- la création d'une liaison ferroviaire entre la Gare de l'Est et l'avant gare du Nord, pour permettre à tout le réseau Nord (TGV, Thalys, Eurostar, Grandes Lignes, TER, Banlieue, etc.) de pouvoir accéder au quai de la Gare de l'Est, ce qui suppose le creusement du tunnel proposé par la FNAUT.

En ce qui concerne ce dernier point, nous avons demandé en réunion préparatoire que l'on nous indique le degré d'utilisation des quais 20 et 21 en Gare du Nord, mais nous n'avons pas eu de réponse.

Nous proposons d'utiliser le RER B pour desservir Villepinte, moyennant des évolutions comme par exemple la création de trains ayant pour terminus le Parc des Exposition. L'intérêt de la desserte du PIEX réside dans le fait qu'elle fonctionne en « contrepointe ».

Philippe MARZOLF

Je vous renvoie, pour l'analyse précise de la proposition de Vivre sans CDG Express à son cahier d'acteurs, ainsi qu'à l'étude technique de 40 pages qui le soutient. Il ne saurait être question d'entamer ici un débat de spécialistes dont le public n'aurait pas la compréhension.

Je retiens en tout cas que vous proposez de dédier les voies 1 bis et 2 bis au RER B, les deux voies principales (voies 1 et voies 2) étant pour leur part dédiées au trafic Paris Nord et au CDG Express. Cette solution vient bien entendu en complément du schéma d'amélioration du STIF qui a été présenté samedi dernier.

Avant que le Maître d'Ouvrage ne réagisse à cette proposition, je voudrais laisser Madame DU GRANDRUT du Conseil régional de Picardie qui aimerait poser une question au sujet des navettes Creil/Roissy.

Madame DU GRANDRUT, Chargée des infrastructures au Conseil régional de Picardie

Nous avons étudié au Conseil régional de Picardie le principe d'une liaison Creil Roissy. A ce jour, trois fuseaux ont été envisagés à cette fin. On nous a pourtant expliqué lors d'une récente réunion que nous ne pourrions pas faire entrer de trains dans la gare TGV de Roissy à cause de CDG Express auquel étaient destinés ses quais et ses voies. On nous a donc indiqué que nous serions obligés de construire une nouvelle gare. Une telle perspective engendre bien entendu un surcoût considérable, sans pour autant rendre des services équivalents à ceux qu'aurait offert la Gare TGV de Roissy. Autrement dit, nous sommes contraints d'abandonner notre projet, sauf à ne faire circuler sur notre ligne que quelques rares trains, alors que nous voulons proposer un service de navette.

Si je suis ici aujourd'hui, c'est pour demander au Maître d'Ouvrage de CDG Express de prolonger le parcours de certains trains jusqu'à Creil pour y embarquer les personnes qui souhaitent aller à Roissy. Il s'agit donc d'une demande d'études, sachant que les perspectives de fréquentation de la navette Roissy/Creil sont comprises entre 600 000 et un million de voyageurs par an.

J'ajoute que le prolongement de CDG Express vers Creil contribuerait, en permettant aux habitants du Sud de l'Oise qui font vivre la région d'aller à Roissy sans leur voiture, à désengorger l'A1 qui est complètement saturée. J'estime que notre proposition vaut la peine d'être étudiée, ne serait-ce que sur le plan de l'équité sociale.

Philippe MARZOLF

Quelle distance sépare Creil de Roissy ?

Madame DU GRANDRUT

Il s'agit d'un parcours compris entre 15 minutes et 20 minutes.

Philippe MARZOLF

Les habitants de votre région s'arrêteront-ils à Roissy ou souhaiteront-ils aller jusqu'à Paris ?

Madame DU GRANDRUT

S'il est vrai que le prolongement du CDG Express permettrait à nos usagers d'aller jusqu'à Paris, ce n'était pas le but initial. J'ajoute, pour prolonger le débat sur la Gare du Nord, qu'en tant que responsable des TER de Picardie, je n'ai rien vu de pire que l'engorgement de cette gare. Nous pâtissons de retards très fréquents en raison de l'asphyxie de la Gare du Nord, étant entendu que les TER et les trains de banlieue ne sont jamais prioritaires en cas de problème technique ou d'incident. A cet égard, la solution que j'ai proposée permettrait de dévier une partie du trafic Nord vers la Gare de l'Est.

Bernard Sulpis

Pour répondre à votre question, je passe la parole au grand sachant du réseau ferroviaire qu'est Thierry MIGNAUW. J'indique que des études ont déjà été réalisées en commun par la SNCF, RFF et la Région Picardie sur des projets de liaison.

Thierry MIGNAUW, GIE CDG Express

RFF et SNCF sont confrontés au fait que beaucoup de personnes souhaitent aujourd'hui atteindre le point nodal que constitue Roissy avec son aéroport et sa gare TGV. Les installations ferroviaires étant limitées, tant au niveau de la gare TGV que de la gare RER B, il nous faut hiérarchiser ces demandes.

Le fait de rendre traversant CDG Express n'est pas en soit une difficulté, dans la mesure où il est plus compliqué de faire s'arrêter un train que de le faire passer. Votre proposition est donc recevable dans son principe, bien que cela pose des problèmes d'infrastructures et de capacités.

On pourrait d'ailleurs envisager que ce soit les trains en provenance de Normandie qui soient prolongés vers la Picardie. Bien entendu, je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse ferme aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

Le maître d'ouvrage pourrait-il étudier la proposition de Madame DU GRANDRUT ?

Bernard Sulpis

Des études de cette nature sont déjà en cours. Nous sommes même en train d'approfondir celle qui concerne la desserte en Picardie.

Monsieur PANOUSE, SNCF

Je le confirme, de même que j'atteste que beaucoup de mission viennent « s'empiler » sur Roissy. Chacun constatant que la gare de Roissy n'est pas saturée, il se demande pourquoi il ne peut pas y accéder. Nous risquons de buter sur le fait qu'il n'existe pas dans cette gare de moyens de retournement existants. Il incombe au Maître d'Ouvrage qu'est RFF de procéder à la répartition des capacités. L'important est de ne pas faire croire que tout est facile dans ce monde qui s'interconnecte.

Madame DU GRANDRUE,

Je vous remercie de m'avoir donné la parole. RFF a déclaré mener actuellement des études ; je l'encourage à les poursuivre dans le sens que j'ai indiqué. Il s'agit d'un élargissement nécessaire de l'étude primaire, compte tenu de l'arrivée de CDG Express dans la gare de Roissy.

Bruno DEFAIT

Pour reprendre le fil de notre présentation, je répète que notre idée consiste à faire arriver CDG Express sur les quais 20 et 21 de la Gare du Nord, dans la mesure où ces quais ne sont pas utilisés par le service banlieue. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à la SNCF de nous indiquer le nombre de trains qui utilisent ces quais, ainsi que la durée pendant laquelle ils restent à quai.

Une de nos idées serait également de construire un terminus à Aulnay-sous-bois, de façon à libérer des quais en Gare du Nord aux heures de pointes, en laissant les voyageurs prendre les transports en commun pour rejoindre l'aéroport, par exemple en utilisant le Tram-train qui reliera la gare d'Aulnay et le réseau E.

Comme la FNAUT, nous proposons d'utiliser un souterrain entre Gare du Nord et Châtelet, ainsi que le viaduc et le tunnel de Cap 18.

Eric EHLERS

Je précise que les alternatives ne sont pas exclusives les unes des autres. Il serait par exemple possible d'accroître la capacité du réseau Est entre Noisy et Vaires, dans la mesure où le raccordement proposé entre le TGV Est et le TGV Jonction pourrait permettre de faire circuler les trains en provenance de Normandie, pendant que l'on utiliserait les variantes des voies de Mitry et de Roissy pour le CDG Express. Il faut utiliser l'ensemble du réseau disponible pour relier Roissy, en combinant les solutions proposées. C'est un fait que le besoin de sillons relatifs aux trains en provenance de Normandie sera nettement moindre que celui de CDG Express.

Madame DU GRANDRUT

Je m'oppose à la proposition de Monsieur DEFAIT consistant à arrêter les TER Picardie en gare d'Aulnay, ce qui obligerait nos usagers à changer de train pour prendre le RER.

Bruno DEFAIT

Cette proposition prend en compte le fait que les personnes provenant de Picardie n'ont pas pour destination finale la Gare du Nord. Pourquoi ne pas leur permettre de rejoindre en amont le RER B, éventuellement pour aller à Roissy. ? Il s'agit de faire un pôle multimodal à Aulnay. Je rappelle que des trains sont aujourd'hui terminus en gare de Mitry.

Bernard SULPIS

Le réseau ferré national est destiné à accueillir des trains de nature différente, de façon à satisfaire les différents besoins. RFF ne s'est pas lancé dans une étude destinée à satisfaire dans le secteur Nord certains au détriment des autres. Beaucoup des idées que vous avez émises ne pourront être étudiées que dans un autre cadre que celui de CDG Express. Elles relèvent d'un groupe de travail interrégional associant les régions Picardie, Ile-de-France et le STIF qui serait consacré à l'évolution des liaisons entre les communes du Grand Bassin Parisien, Paris et l'Ile de France. De telles réflexions se poursuivent dans le cadre l'association des maires d'Ile de France et de la Mission interministérielle d'aménagement du territoire pour le Bassin Parisien.

Thierry MIGNAUW

Je vais à présent répondre aux propositions de Messieurs ELHERS et DEFAIT. Ils ont émis beaucoup d'idées intéressantes, mais qui demandent à être approfondies. Leurs propositions imbriquent étroitement l'exploitation de CDG Express et l'exploitation francilienne. Il faut donc se prémunir contre les conséquences négatives qu'elles pourraient avoir sur l'exploitation des infrastructures existantes, puisqu'elles conduiraient à leur utilisation plus intensive. Pour ma part, je suis toujours favorable à une utilisation maximale des infrastructures, pourvu qu'elle n'entraîne pas une dégradation de la qualité de service et des conditions de circulation des trains. Je crois ainsi que la solution qui consisterait à passer par la ligne de TGV Est et la ligne d'interconnexion pour faire CDG Express conduirait à dégrader sensiblement la qualité de service.

La proposition consistant à utiliser le tronçon central de la Ligne E du RER entre Magenta et Haussmann/Saint-Lazare vient s'ajouter à celles qui visent à y faire circuler la desserte du PIEX, les trains Normandie/Val de Seine, alors que le tunnel à été construit à l'origine pour le Transilien.

A chaque fois que l'on a des idées sur les installations ferroviaires, il faut prendre en compte, au-delà des problèmes touchant au débit des lignes, la question des installations terminales et du croisement de flux de trafic, comme c'est le cas au niveau du nœud d'Aulnay par exemple.

En ce qui concerne les lignes ferroviaires, il se trouve que si l'on veut développer les idées de Monsieur DEFAIT, il faut absolument réaliser le schéma directeur de la ligne B.

La conséquence de la réalisation du schéma directeur de la ligne B est une dégradation des conditions de desserte de l'aéroport de Roissy, dans la mesure où il supprime les liaisons directes vers CDG et rajoute des arrêts supplémentaires qui rallongent le temps de parcours. Ce schéma rend donc le projet CDG Express d'autant plus nécessaire.

La réalisation du schéma directeur de la ligne B suppose que l'on s'assure que les conditions de circulation en ligne permettent de faire circuler l'ensemble des trafics (RER B, TER de Picardie, trains de fret, LRNVS et CDG Express). S'agissant des installations terminales, il ne me semble pas réaliste de prétendre que l'on peut faire arriver les quatre trains supplémentaires de CDG Express par heure à la Gare du Nord sans aucun aménagement. Il faut donc soit construire une gare souterraine supplémentaire qui serait en terminus ou en débouché vers le Sud, soit on envoie les trains plus au sud, ce qui rend nécessaire le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord. On le constate, les propositions de Messieurs EHLERS et DEFAIT supposent la réalisation d'infrastructures considérables et non-programmées. Il s'agit donc de solutions très coûteuses et de long terme. La seule solution réellement pertinente à court terme consisterait donc à arriver en Gare de l'Est, en construisant un diverticule dans l'avant-gare de Paris Nord.

S'agissant de rejoindre l'installation terminale de Roissy, on se heurte au nœud ferroviaire d'Aulnay et au fait que la tranchée couverte de Sevran-Beaudottes qui n'a que deux voies, étant entendu qu'il n'est pas certain que les emprises de l'aéroport permettent de construire deux voies supplémentaires. Tout n'est donc pas aussi simple que l'on pourrait le penser.

Philippe MARZOLF

Il est évident que c'est compliqué, mais la Commission et le public ont besoin de savoir si des études ont été effectuées à propos des solutions alternatives proposées ou pas.

Thierry MIGNAUW

Un autre point sensible, s'agissant de Roissy, est la question des conditions de retournement des trains. Il est en effet très difficile d'accéder à la Gare de Roissy et d'y retourner des trains. Il n'est pas envisageable de devoir y procéder au retournement des dix trains du RER B et quatre trains CDG Express.

Bruno DEFAIT

Je vous rappelle que le système VAL de liaison entre les aérogares sera en service lors de l'achèvement du CDG Express. Pourquoi ne pas envisager CDG Express puisse s'arrêter, comme c'était le cas avant 1994, à CDG 1 ? Cette solution permettrait de disposer d'un tiroir disponible entre CDG 1 et CDG 2 pour stocker des rames ou faire du retournement. Tout est possible si l'on prend en compte les infrastructures futures de l'aéroport.

Thierry MIGNAUW

Je conviens que vos solutions méritent d'être examinées.

Philippe MATHERON

La CCIP n'est pas opposée l'hypothèse qui consisterait à partir des voies rapides grâce à un tunnel de 900 mètres, même si cela pose le problème du saut de mouton d'Aulnay. Des études complémentaires

devront manifestement être réalisées, étant entendu que les emprises nécessaires existent entre la sortie du tunnel de Sevrans et CDG 1.

Thierry MIGNAUW

Il faut savoir ce que l'on veut faire : s'agit-il de passer 4, 8 ou 10 trains par heure et par sens ? La réponse ne peut pas être la même s'il s'agit de faire passer quatre CDG Express, quatre trains s'arrêtant à Villepinte et deux trains en provenance de Normandie ou si on se contente de faire passer les quatre CDG Express. L'avantage du projet actuel de CDG Express réside dans le fait que l'on crée une infrastructure nouvelle, très indépendante du reste du réseau et disposant d'une importante capacité (16 trains par sens et par heure). Les possibilités de développement que cette solution offre sont beaucoup plus grandes que si l'on se borne à utiliser les infrastructures existantes.

Bruno DEFAIT

Il est tout de même dommage de construire une nouvelle infrastructure alors que les emprises et les infrastructures existent. En fait, on se heurte à un problème de signalisation ferroviaire qui date d'il y a 40 ans, à l'époque où personne n'envisageait l'existence du RER. Je rappellerai à ce propos que la SNCF s'est engagée à reculer dans l'aventure RER. Les voies directes sont aujourd'hui inutilisées quatre heures par jour.

Gérard GUERIN

J'interviens comme simple citoyen ayant une formation technique. Ayant lu de nombreux documents et écouté attentivement les débats, j'ai le sentiment que certaines alternatives réellement novatrices ont été écartées d'emblée. Je pense par exemple aux solutions de type viaduc, que l'on considère souvent comme utopiques. On a même persuadé les associations de riverains que l'exploitation d'une telle infrastructure serait insupportable au plan acoustique.

Pourquoi RFF ne mettrait-il pas, à l'occasion du projet CDG Express, une technologie permettant de construire au-dessus des emprises actuelles de la SNCF ? Cela permettrait à terme de doubler le réseau ferroviaire. On pourrait par la suite exporter cette nouvelle technologie, en créant ainsi une source de richesse pour notre pays. Sans vouloir blesser quiconque, j'ai le sentiment que RFF reste dans son projet initial, dont la philosophie peut être résumée ainsi : « On exproprie, on creuse, on bétonne ». Face à cette approche, j'encourage la Commission à solliciter des études complémentaires.

Bernard Sulpis

Je confirme que nous n'avons pas étudié une variante en viaduc, car son impact sur le tissu urbain n'aurait pas été soutenable, d'autant qu'il faudrait exproprier davantage pour faire un viaduc que pour faire un souterrain. De plus, étant dans l'impossibilité de faire descendre des piles de pont entre deux voies, je serais obligé d'écarter les rails, ce qui ne manquerait pas d'occasionner de nouvelles nuisances sonores. Très franchement, je ne pense pas qu'une étude complémentaire sur ce type de variante constituerait une voie de progrès.

Gérard GUERIN

Tant que vous ne fournissez pas une étude approfondie à l'appui de votre jugement, vous en restez à un *a priori*. Vous n'intégrez pas la novation que constituerait un projet de viaduc. Vous devez notamment prendre en compte le fait que le retour sur investissement du projet actuel n'est pas attendu avant 50 ou 70 ans, ce qui revient à dire que les investisseurs, publics ou privés, vont investir à fonds perdus. D'autre part, la conception ferroviaire du projet actuel n'apportera rien à l'avancée des techniques ferroviaires.

Andrée GERARD

J'invite Monsieur GUERIN à se promener à la limite de Joinville et de Saint-Maur des Fossés, à l'endroit où les autoroutes circulent en aérien : c'est invivable. Je suis absolument contre votre proposition de viaduc.

Monsieur AMEDRO conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois, responsable du développement durable pour les Verts de Seine-Saint-Denis

Il est légitime de s'interroger, à la suite de Vivre sans CDG Express ou de certains élus, sur les incidences qu'aura CDG Express sur le RER E. L'intervention de Madame DU GRANDRUT nous a par ailleurs permis de constater qu'un certain nombre de projets très poussés ont été arrêtés du fait de l'existence de CDG Express. On pourrait sans doute créer une Association des lésés du CDG Express... Si nous sommes tout à fait prêts à reconnaître que les propositions de Monsieur DEFAIT pourraient avoir des conséquences sur les autres usagers, il faut aussi que vous soyez en capacité d'entendre ceux qui s'interrogent sur les conséquences et le coût de la saturation du RER E. RFF ne peut se réfugier dans une posture de « loueurs de rails ».

Bernard Sulpis

Je pensais avoir répondu à vos interrogations sur la ligne E lors du débat de samedi dernier. CDG Express a été étudié, notamment sur la partie Paris/Noisy-le-Sec, en prenant en compte l'ensemble des hypothèses de trafic existantes et de développements prévisibles. J'affirme donc que le projet CDG Express tel que nous vous le présentons n'a pas d'incidence sur la ligne E du RER.

Monsieur AMEDRO

C'est là un argument d'autorité, et vous ne me fournissez pas d'éléments qui puissent me permettre d'avoir mon propre jugement.

Bernard Sulpis

Je suis tout à fait favorable à ce que nous étudions dans le détail la question des interactions entre CDG Express et la ligne E au siège de la CPDP, puisqu'on nous a dit que certains dossiers pourraient être approfondis ainsi. Vous constaterez alors que nos affirmations reposent sur des études concrètes.

Philippe MARZOLF

Je précise à ce propos que deux réunions de ce type ont déjà eu lieu entre des associations et le Maître d'Ouvrage.

Olivier PICQ, SNCF

La SNCF s'est assurée que le projet CDG Express ne gênera pas les circulations de trains existantes ni n'obérera les perspectives de développement de la SNCF.

Monsieur CUZON

Compte tenu des problèmes de capacités rencontrés, un des critères de sélection majeurs entre les projets doit être le nombre de passagers transportés. De ce point de vue là, nous pensons que les trains du CDG Express seront vides, tout comme d'ailleurs ceux d'Eleonor Pour mémoire, la gare de Satolas près de Lyon n'accueille que 280 000 passagers par an, dont seulement 28 000 prennent l'avion.

Philippe MARZOLF

Merci à tous pour la manière très constructive dont vous avez abordé les solutions alternatives proposées. Je rappelle qu'aux termes de la loi Démocratie de Proximité du 27 février 2002, la Commission nationale du débat public a la possibilité de diligenter des études complémentaires. La CPDP va donc se réunir pour statuer sur l'opportunité de conduire de telles études complémentaires