

Compte-rendu audition publique du 9 décembre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la Commission particulière du débat public :

*Philippe MARZOLF, Président
Jean-Paul PUYFAUCHER*

Audité :

Alain LE VERN, Président de la région Haute-Normandie

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

*Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)
Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE
Pierre-Henri GRONIER, GIE CDG Express
Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF*

Audition d'Alain LE VERN **Président de la région Haute-Normandie**

Philippe MARZOLF

Monsieur Le VERN, je vous souhaite la bienvenue à cette séance de la Commission particulière du débat public (CPDP) consacrée au projet Charles-de-Gaulle Express. Je vous rappelle que nos séances sont toujours publiques. Le principe de publicité des débats sera respecté, dans la mesure où un compte rendu exhaustif de cette audition va être réalisé ; il sera versé au dossier et rendu public. Je souhaite vous rappeler le mode de fonctionnement de nos séances. Elles consistent en un dialogue entre la personne auditionnée et les membres de la commission. Vous pourrez nous présenter votre position pendant une dizaine de minutes. Nous poserons ensuite des questions auxquelles vous êtes invité à répondre. Le maître d'ouvrage a la possibilité d'intervenir pour nous apporter des éclairages et contribuer à la discussion.

Alain LE VERN

L'approche de cette liaison doit être commune aux deux régions Basse-Normandie et Haute-Normandie. Nous partageons en effet la même problématique : tout en étant proches de Paris en kilomètres, nous sommes de plus en plus éloignés de la capitale et des grandes infrastructures de transport en termes de temps. La Basse-Normandie dispose de quatre ou cinq plates-formes aéroportuaires mais aucune n'est véritablement opérationnelle et ne permet un désenclavement, car les aéroports sont en déficit et les lignes aériennes chutent les unes après les autres. Il n'existe donc pas de désenclavement rapide sur telle ou telle destination. En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous avons constaté au cours des vingt dernières années que le temps de trajet a augmenté entre Le Havre et Paris, Rouen et Paris mais aussi Caen et Paris. Ce temps de trajet a augmenté de cinq à dix minutes, sachant que la sécurité du temps de transport est de plus en plus aléatoire et que les retards se multiplient. Je rappelle que les deux régions constituent le point de départ de migrations très importantes vers Paris.

Dans les années 80, un projet de liaison propre TGV a été abandonné. Une association avait pourtant été constituée pour soutenir la création de cette liaison. Cet abandon a débouché à l'époque sur des liaisons avec Avignon et Marseille, qui évitent Paris par Massy au sud. Un train TGV rejoint l'interconnexion à Massy. Nous ne disposons donc pas de liaison plus rapide que celle qui existe actuellement avec la gare Saint-Lazare à Paris. Or cette liaison est complètement encombrée entre Mantes et Paris Saint-Lazare. Plusieurs études ont été menées par le passé, concernant notamment une liaison avec La Défense et ensuite entre La Défense et Roissy Charles-de-Gaulle. A l'époque, c'est-à-dire au cours de la mandature précédente, les études qui avaient été menées conjointement entre la région et le département des Hauts-de-Seine avaient conclu à la non-viabilité financière de l'affaire, car le tunnel qu'il fallait croiser était hors de portée.

C'est la raison pour laquelle nous avons décidé, il y a cinq ou six ans, de rechercher des alternatives. Nous avons bâti le projet que vous connaissez, constitué de deux phases.

- Les aménagements qui sont en train d'être opérés dans les gares entre Mantes et Paris.

- L'usage du tunnel Eole, qui nécessite de construire un tunnel permettant de relier les voies de grandes lignes. Nous devons faire en sorte que notre matériel soit conçu spécialement afin de pouvoir emprunter ce tunnel Eole, s'arrêter à Haussmann où il cesserait d'être un train grande ligne pour devenir une sorte de RER, rouler jusqu'à Magenta où serait offerte la possibilité d'accéder à Gare de l'Est et à la Gare du Nord, et évidemment avoir la possibilité d'emprunter la liaison CDG Express.

Cette possibilité d'emprunter CDG Express constitue l'objet de notre présente rencontre. Nous aurions l'obligation de construire un site à Roissy pour entreposer, entretenir et retourner le matériel. Cette deuxième phase conditionne tout le reste. Les deux régions se sont unies pour financer les études qui ont porté sur le projet, y compris l'adaptation d'un nouveau matériel. Financer un tunnel alors que nos trains s'arrêteraient à Saint-Lazare ne présente aucun intérêt pour nous. Nous ne sommes prêts à investir qu'à la condition que les trains venant de Normandie puissent déboucher à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, à la plate-forme aéroportuaire et aux interconnexions TGV. Cette nécessité s'explique par l'impossibilité pour nous de disposer de plates-formes aéroportuaires internationales et de liaisons ferroviaires rapides, malgré notre proximité kilométrique avec Paris. J'insiste sur le fait que nous contribuons très largement, à travers le contrat de plan et le projet Port 2000, à l'infrastructure ferroviaire de fret qui permet d'éviter l'Ile-de-France à travers une liaison au nord de Rouen. Celle-ci permet d'éviter cette ville, qui constitue un nœud ferroviaire très encombré et très difficile à exploiter au niveau des tunnels. Nous co-finançons aujourd'hui un certain nombre de liaisons vers l'est de la France. Le contournement de Rouen et de Paris par le nord est privilégié.

La liaison ferroviaire ne présente d'intérêt pour nous qu'à la condition expresse que les trains venant de Normandie arrivent jusqu'à Roissy. Le projet ne nous intéresse plus si les trains doivent s'arrêter à Magenta. Nous ne savons pas comment les trains feraient alors pour revenir et jouer leur rôle de navettes.

La deuxième phase inclut la création de quatre voies nouvelles en site propre entre Mantes et Achères. Ce projet fera l'objet d'un débat public.

Bernard SULPIS

Ces quatre voies sont deux voies actuelles et deux voies nouvelles qu'il faut créer.

Alain LE VERN

Les études ont déjà été réalisées concernant les deux nouvelles voies. Leur faisabilité est avérée. La fiabilité ne sera véritablement assurée qu'après la création de ces deux voies supplémentaires. L'engorgement de l'ouest parisien reste en effet un travail d'équilibriste. Nous gagnerions cinq minutes en temps de trajet mais cela ne nous intéresse guère. Notre but est d'assurer la fiabilité et l'absence de rupture de charge, c'est-à-dire que les passagers venant de Normandie puissent rejoindre Roissy Charles de Gaulle sans avoir à changer de train.

Les audits récents ont donné le feu vert aux grandes infrastructures que je viens d'évoquer. Vous nous avez dispensés de soumettre la première phase de notre projet au débat public, car vous avez considéré que cela pouvait être rapproché des réalisations précédentes.

Philippe MARZOLF

La CNDP a décidé que soit organisée une concertation.

Alain LE VERN

En effet. Aujourd'hui, beaucoup de fonds publics ont déjà été engagés pour que nous puissions apporter une réponse à un problème récurrent que rencontrent nos régions. Vous devez comprendre que la Haute et la Basse-Normandie rassemblent une population nombreuse ainsi qu'une industrie puissante. Nous avons besoin de disposer d'une ouverture vers l'Europe et vers le monde. L'absence de cette ouverture crée aujourd'hui un réel problème d'attractivité de notre territoire et de fonctionnalité de l'ensemble des sites industriels et portuaires de cette région. C'est devenu une question vitale pour nous. La plate-forme aéroportuaire de Rouen a fermé ses portes ces derniers jours. Nous faisons appel à des financeurs et certaines lignes ont été ou sont subventionnées par certaines collectivités, ce qui ne nous semble pas constituer un bon usage de l'argent public. Nous avons aujourd'hui pris le pari, avec l'autre région et nos partenaires, d'être reliés à Roissy Charles-de-Gaulle. Toutes les études qui ont été menées renforcent notre conviction. Le tunnel pour lequel est organisé le débat public constitue un maillon indispensable. En son absence, financer le projet n'a plus aucun intérêt pour nous.

Je souhaite vous faire comprendre qu'il ne s'agit nullement pour nous d'exercer un chantage. Il faut que vous compreniez que le fait de gagner quelques hectomètres entre la Normandie et Magenta ne présente aucun intérêt pour nous. Si cela devrait être le cas, nous considérerions que le tunnel relève exclusivement de l'Ile-de-France et nous ne co-financerions pas cette opération. Nous ne co-financerons le projet que si nos trains peuvent emprunter l'infrastructure qui conduit à Roissy Charles-de-Gaulle. Les trains venant de Normandie doivent pouvoir rejoindre l'aéroport.

Philippe MARZOLF

Pour vous, le plus important est donc d'arriver à Roissy Charles-de-Gaulle et que l'interconnexion permette aux voyageurs venant de l'ouest de prendre un TGV pour continuer.

Alain LE VERN

La Seine, dans notre région, représente plus de la moitié et bientôt les deux tiers du raffinage français.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le tiers restant est produit à Marseille.

Alain LE VERN

Exxon et Total sont en train de réaliser des investissements colossaux, accompagnés par la région, pour produire de l'hydrogène. Les sites sont en train d'être consolidés.

Philippe MARZOLF

Total Fina Elf a également un projet.

Alain LE VERN

En effet. La région a délibéré hier pour accompagner le projet de co-génération par production d'hydrogènes. Ces sites industriels nous imposent de renforcer l'attractivité de la région et ses liaisons. Nous sommes beaucoup plus loin de Paris que Lille, Rennes, Le Mans et bientôt La Rochelle. Nous sommes même plus loin que Lyon ! Il faut deux petites heures pour aller du Havre à Paris Saint-Lazare. Un pilote ou un équipage qui repartent sur un bateau ne prennent pas le train car c'est trop compliqué, il prennent le minibus et doivent affronter tous les problèmes de trafic à Paris. L'attractivité et la compétitivité de notre région passent donc par une meilleure liaison avec la capitale. Je vous rappelle que, sur le plan économique, nous sommes leader dans un certain nombre de filières comme la pharmacie ou l'automobile, qui représente 30 000 emplois. Nous avons vraiment besoin de cette liaison. Nous ne nous en sortons pas avec les plates-formes aéroportuaires locales car elles sont trop dispersées. Elles ne sont en quelque sorte que des aéroclubs de proximité, à l'exception de Deauville l'été.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je vous prie de m'excuser pour l'insuffisance de mes connaissances en matière de géographie mais où est située la présidence de la région ?

Alain LE VERN

La présidence de la région Haute-Normandie, que j'assume, est située à Rouen. Vous abordez un sujet qui fâche. La présidence de la Basse-Normandie est située à Caen. Ne me demandez pas quelle est la capitale historique car je ne vous répondrai pas. Notre région est constituée de la Seine-Maritime et de l'Eure ; elle comprend donc Le Havre et Rouen. Caen et Cherbourg sont situés en Basse-Normandie. Je parle des deux régions car le projet que nous évoquons est co-financé par elles.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je souhaitais vous l'entendre dire.

Alain LE VERN

J'ai piloté ce projet mais également un autre projet commun aux deux régions : la liaison A 28 sud qui va de Rouen à Alençon et Le Mans.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Les présidences de région sont situées à Rouen et Caen. Relativement décentrées par rapport à leurs régions, elles sont surtout attirées par la région parisienne.

Alain LE VERN

Rouen est équidistante de tous les points de la région. La ville est située à une heure du Havre ainsi qu'à une heure de Vernon, qui est la porte de l'Ile-de-France.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vernon est-elle bien située sur la ligne de Caen ?

Bernard SULPIS

Non, elle est sur la ligne de Mantes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je ne comprends pas bien où se séparent les deux régions.

Bernard SULPIS

Je vais vous dessiner un schéma.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Quelles sont les distances ?

Alain LE VERN

Paris est situé à 115 kilomètres de Rouen, Le Havre à un peu plus de 200 kilomètres, Caen est également à un peu plus de 200 kilomètres.

Pierre-Henri GRONIER

Caen est plutôt situé à 140 kilomètres de Paris.

Philippe MARZOLF

Votre intérêt consiste donc à ce que les trains normands parviennent jusqu'à Roissy Charles-de-Gaulle sans qu'il y ait rupture de charge. J'essaie d'imaginer un scénario alternatif.

Dans le cas où les trains normands s'arrêteraient à Paris Saint-Lazare, où leurs voyageurs pourraient prendre une liaison directe vers Roissy, seriez-vous satisfait ?

Alain LE VERN

Non, nous ne serions pas satisfaits car il y aurait rupture de charge.

Jean-Paul PUYFAUCHER

A quoi correspond la première étape programmée pour 2006 ?

Alain LE VERN

Elle correspond à l'amélioration entre Mantes et Paris, par le groupe 6. Les opérations sont cofinancées. Les améliorations aux Mureaux et à Houilles vont permettre aux trains d'être davantage à l'heure.

Bernard SULPIS

Cela ne correspond pas à une augmentation de capacité. La série d'opérations est destinée à améliorer la fiabilité et la régularité. Nous allons notamment travailler sur la signalisation ferroviaire. Mantes est le terminus d'un certain nombre de services. Notre idée est de permettre aux trains d'évacuer les voies principales pour laisser d'autres trains passer. Il y a des jonctions entre des voies à Houilles et une importante opération de signalisation va être mise en place. Pour des raisons de sécurité, les lignes sont équipées de ce que nous appelons le KVB. Il s'agit d'un contrôle par balise qui empêche un train d'en rattraper un autre. Ce système est très strict. Dans la variante KVPB, le P signifie « permissif »... Un certain nombre de dispositifs vont permettre de faciliter la circulation. Lorsqu'un canton est occupé, le train doit s'immobiliser en attendant de pouvoir repartir ; lorsqu'il repart, il doit accélérer. Les techniques que nous allons mettre en place vont permettre de donner l'ordre au train de redémarrer avant ou de lui dire simplement de ralentir au lieu de le faire s'immobiliser complètement. Cela permettra de gagner en fluidité.

Alain LE VERN

Nous allons augmenter le nombre de trains à deux étages.

Bernard SULPIS

Cela va jouer sur la capacité.

Alain LE VERN

Les trains sont souvent surchargés. Nous avons besoin d'augmenter la capacité à terme mais nous ne savons pas le faire.

Le projet que nous évoquons permettrait de faire passer un certain nombre de trains supplémentaires chaque heure : deux pour la Haute-Normandie et deux pour la Basse-Normandie. Au lieu de rentrer en gare Saint-Lazare, ces trains entreraient sous le tunnel d'Eole ; c'est ce que nous appelons la liaison ELEONOR (Est liaison express ouest Normandie Roissy).

Jean-Paul PUYFAUCHER

Les trains iraient ensuite à Roissy. Je pense avoir compris que les trains ne sont pas en mesure de se retourner à Magenta ni à d'autres gares comme Haussmann et Saint-Lazare.

Bernard SULPIS

L'arrivée à Paris constitue un gros point de blocage. La gare de Saint-Lazare est difficile à exploiter car elle offre peu de capacité. Pour améliorer significativement le service, il est nécessaire de se passer de cette gare. Lorsque vous débouchez à Pont-Cardinet, vous débranchez et vous rejoignez Eole. Cela permet d'éviter Saint-Lazare et de donner un peu de mou.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Avez-vous encore la possibilité de mettre des trains entre Achères et Pont d'Asnières ?

Bernard SULPIS

Tous les trains sont sans arrêt car ceux qui s'arrêtent empruntent un autre conduit.

Olivier PICQ

Le véritable gain de capacité se réalisera surtout grâce à la ligne nouvelle qui permettra d'insérer des trains.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le trafic n'est-il pas saturé entre Achères et le Pont d'Asnières ?

Olivier PICQ

Des travaux visent à re-cadencer les trains de banlieue pour augmenter le débit.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous avez besoin de deux trains par heure.

Alain LE VERN

En effet, nous avons besoin de deux trains supplémentaires par heure tout en maintenant notre capacité actuelle, ce qui correspond à ce qui nous est promis par le tunnel Eole.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous ne souhaitez pas que ces deux trains arrivent gare Saint-Lazare. Les personnes qui habitent Rouen vont-elles disposer de deux trains de plus par heure pour aller à Paris, ou proposerez-vous le même nombre de trains dont une partie iront désormais jusqu'à Roissy ?

Bernard SULPIS

Dans la première phase, deux trains qui avaient leur terminus à Saint-Lazare ne s'immobiliseront plus dans cette gare mais iront jusqu'à Roissy. Cela sera le cas tant que nous ne disposerons pas des 25 kilomètres supplémentaires. Dans la phase ultérieure, vous réalisez effectivement un gain de capacité. La schéma complet permet un gain de capacité et de régularité. Cependant, au début, pendant la phase ELEONOR, deux trains descendront dans le trou et iront jusqu'à Roissy au lieu de s'arrêter à Saint-Lazare. Durant cette phase il n'y aura pas davantage de trains mais des trains iront plus loin.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Y aura-t-il des trains supplémentaires entre Mantes et Achères ?

Bernard SULPIS

Des capacités supplémentaires seront dégagées si le besoin s'en fait sentir. Nous ne le ferons pas dans le cas contraire.

Philippe MARZOLF

Je souhaiterais poser une question concernant le fret et Port 2000. Les trains pourraient ensuite aller vers l'est de la France, mais par où passeraient-ils ?

Bernard SULPIS

Ils passent par Amiens puis ils font le grand tour et passent à Châlons-en-Champagne.

Pierre-Henri GRONIER

C'est situé très au nord.

Alain LE VERN

Port 2000 représente des millions de conteneurs. On les envoie soit par la route, ce qui implique une asphyxie totale du réseau routier, soit par voie ferroviaire, et l'on est alors dans l'incapacité de traverser la région Ile-de-France.

Bernard SULPIS

Le train qui va du Havre à Lyon et au-delà fait le tour de Paris par le nord. S'il s'agit d'un train léger, par exemple chargé de voitures, il a d'autres possibilités ; il peut par exemple sortir pour passer par l'ouest et le sud, comme à Versailles. Un train lourd, compte tenu de la capacité de la voie, est obligé de faire le grand tour par le nord puis de repartir ensuite vers Lyon ou Dijon. En revanche, une fois que tout aura été modernisé, les choses changent. Il faut faire des modernisations un peu partout : en Normandie, en Picardie et en Champagne-Ardenne par exemple. Cela permet d'emprunter un itinéraire alternatif qui évite complètement la région Ile-de-France. C'est une priorité très importante d'aménagement du réseau ferré français concernant le fret, qui permettra de libérer de la capacité. La création de voies nouvelles et le passage du fret par un autre itinéraire permettent d'augmenter les capacités de la desserte voyageurs.

Alain LE VERN

Nous venons de remettre 200 millions de francs au contrat de plan pour financer les travaux de la liaison permettant de réaliser le tronçon en Haute-Normandie. Je souhaite insister sur notre choix politique. La région a réalisé des investissements lourds sur l'infrastructure ferroviaire fret, de manière à gagner en capacité et en stabilité au profit des liaisons voyageurs. Tout cela est simultané et complètement nécessaire pour sortir de l'engorgement. Je souhaite également insister sur les sommes considérables que nous avons prévu d'investir, non pas sur notre territoire comme c'est le cas pour les tronçons de fret ferroviaire que nous allons évoquer, mais sur le territoire de la région Ile-de-France. Nous ne sommes pourtant pas territorialement compétents. Cela est vrai également pour la région Basse-Normandie. Ce qui a emporté la conviction du STIF et de la région Ile-de-France, c'est la présence de partenaires confrontés à un véritable problème de pénétration en Ile-de-France et de désenclavement ; ils ont apprécié de constater que ces partenaires ne se contentaient pas de quémander mais proposaient de participer au financement.

Je souhaite cependant rappeler que si les trains normands ne peuvent pas déboucher sur Roissy Charles-de-Gaulle, nous ne serons plus intéressés par l'opération et nous reprendrons notre argent.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Nous l'avons bien compris. Vous avez parfaitement raison d'insister sur le fait que votre financement en région parisienne ne peut se justifier que si vous pouvez aller jusqu'à Roissy.

Alain LE VERN

Si nos investissements nous permettent seulement de gagner trois minutes de temps de trajet entre la Normandie et Paris, cela ne représente aucun intérêt.

Philippe MARZOLF

Je tiens à vous rassurer. Vous savez que des solutions alternatives ont été expertisées par la CNDP. Il a bien été précisé dans le cahier des charges des experts qu'ils devaient étudier la compatibilité avec la LRNVS (Liaison rapide Normandie Vallée de Seine). Les solutions alternatives qui seront proposées par l'expert prennent en compte la LRNVS.

Alain LE VERN

Jusqu'à présent, cette région a une capacité d'acceptance bien déterminée, comme beaucoup d'autres régions. Nous ne pouvons donc pas encaisser des co-financements sur d'autres éléments que sur ce que nous avons prévu de mettre en place sur une dizaine d'années. Les liaisons avec Roissy étaient jusqu'à présent à la charge de l'utilisateur, compte tenu du mode de financement mixte. Si l'on nous proposait une solution alternative à Roissy, elle ferait l'affaire mais on ne pourrait alors pas nous demander de co-financer le tunnel et de co-financer encore des projets ferroviaires en d'autres endroits de la région parisienne.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Nous allons reprendre précisément ce point afin qu'il soit bien acté dans le compte rendu. Vous êtes prêts à co-financer :

- la ligne Epône-Achères parce qu'elle vous est directement utile ;
- le raccordement à Saint-Lazare par le tunnel ELEONOR.

Ce schéma ne peut se concevoir que si CDG Express offre une possibilité de liaison entre ELEONOR, Eole et Roissy. Vous ne souhaitez pas co-financer cette partie qui relève, selon vous, soit du domaine du partenariat public-privé, soit de la région Ile-de-France mais certainement pas des régions normandes.

Alain LE VERN

Nous avons également l'obligation de construire un matériel adapté. Comme je vous l'indiquais tout à l'heure, nous allons passer de caractéristiques RER à des caractéristiques grandes lignes. Nous allons devoir adapter les portes pour qu'elles permettent de vider le train en une minute s'il s'arrête à Magenta ou à Hausmann. Nous allons également devoir adapter les hauteurs de plancher car les quais n'ont pas la même hauteur. Toutes ces adaptations coûtent fort cher.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pouvez-vous nous communiquer un ordre de grandeur du coût des infrastructures pour le tunnel du groupe 5 ? Je n'en ai pas trouvé. Disposez-vous également des coûts prévus pour la ligne Epône-Achères ?

Bernard SULPIS

Il y aurait une contribution sur Epône-Achères. Un dossier ELEONOR sera lancé, puis ultérieurement un dossier sur la ligne nouvelle car celle-ci doit encore être étudiée, notamment quant à son insertion. Concernant la partie ELEONOR, c'est-à-dire le coût du raccordement, la sortie d'Hausmann Saint-Lazare et le raccordement à Pont-Cardinet, nous avons achevé les études.

Philippe MARZOLF

Cela représente 260 millions d'euros. Le plan de financement, en page 22, précise que les régions normandes apporteront 123 millions.

Alain DE VERN

Je connais ma participation.

Olivier PICQ

Des études d'avant-projet sommaire sont co-financées par les deux régions normandes. Elles vont permettre de ré-estimer les coûts d'ici 18 mois.

Bernard SULPIS

Il s'agit d'un découpage financier extraordinaire par rapport à ce que nous rencontrons habituellement. Une partie du tunnel, le raccordement ouest, va être co-financée par les régions normandes. Le même service va utiliser la partie 113 de la ligne E du RER C qui existe aujourd'hui et qui a déjà été financée entièrement par la région Ile-de-France. A l'autre bout, elle utilise une infrastructure qui aurait été financée par CDG Express. Au lieu que tous partagent la totalité du financement en assumant un petit bout, certains tronçons vont être payés intégralement par l'un, d'autres par l'autre, d'autres encore seront co-financés.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous allez donc verser un financement réparti en deux éléments :

- vous versez une subvention de 123 millions d'euros ;
- vous allez financer un matériel roulant.

Alain LE VERN

Nous ne savons pas combien nous devons verser pour le matériel roulant car nous avons rencontré plusieurs constructeurs qui nous ont fourni des estimations différentes. Certains affirment qu'il faut un matériel de conception totalement nouvelle. Or nous sommes aujourd'hui presque certains que nous allons pouvoir utiliser certaines plates-formes qui circulent déjà en finançant leur adaptation, ce qui nous reviendra moins cher que l'achat de matériel neuf.

Bernard SULPIS

Le raccordement du tunnel à l'ouest, à Pont-Cardinet, ne serait absolument pas destiné à recevoir la LRNVS. Le STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France) a révisé le schéma directeur et a décidé ainsi d'un raccordement, notamment en direction du groupe 2.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Ce projet aboutira au mieux après 2012.

Bernard SULPIS

L'échéance était originellement fixée à 2010 mais elle est désormais reportée à 2012, sans cette partie.

Alain LE VERN

Cela sera acté dans le prochain contrat de plan.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous n'avez pas idée du nombre de maires qui nous affirment que leur projet va être acté.

Alain LE VERN

Celui-ci présente le bénéfice d'être porté par trois régions.

Philippe MARZOLF

Je souhaiterais poser une question sur les trafics. Vous nous avez parlé du trafic jusqu'à la gare Saint-Lazare, mais des études ont-elles été réalisées pour estimer le pourcentage de voyageurs qui souhaiteraient poursuivre jusqu'à Roissy ? Au cours du débat public, je ne vous cache pas que des personnes nous ont déclaré que la LRNVS serait faite de trains vides traversant Eole. Avez-vous réalisé des études ?

Alain LE VERN

J'ignore si la SNCF a réalisé des études. Nous avons tout de même versé des chiffres au dossier.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Celui-ci mentionne qu'il y aura 210 000 voyageurs en sus, par rapport aux 6 340 000 voyageurs existants. Je n'ai pas compris qui étaient ces 6 millions de voyageurs, ni ces 210 000 supplémentaires.

Olivier PICQ

Les chiffres que vous indiquez sont issus des études réalisées autour de l'année 2000. Le gain de trafic par la liaison Normandie ELEANOR a été évalué à l'époque à environ 400 000 voyageurs. Ce total inclut à la fois le gain de trafic sur Paris et le gain de trafic sur Roissy. Nous avons réalisé des études préliminaires dont le modèle ne nous permettait pas de savoir précisément comment se répartiraient ces 400 000 voyageurs entre Paris et Roissy. Nous avons lancé, depuis, des études d'avant-projet sommaire avec Réseau Ferré de France (RFF) et les régions normandes. Celles-ci prévoient de revoir les premières études. Je suis chargé de réaliser les nouvelles études de trafic. Celles portant sur le trafic entre la Normandie et Paris puis Roissy seront terminées au mois de janvier. A l'issue de cette échéance, il faut prendre en compte un autre aspect très important : les trains provenant des régions normandes et transitant par Paris se vident de leurs voyageurs à Hausmann ou Magenta, où ils se remplissent de voyageurs parisiens se rendant à l'aéroport.

Bernard SULPIS

Lorsqu'un train s'arrêtera à Hausmann, une bonne partie des voyageurs normands descendra à Paris. Ce train se rechargera de parisiens allant à Roissy. Cela implique qu'une partie du trafic se retrouvera en concurrence directe avec CDG Express, même si l'ensemble du service n'est pas assuré sur la ligne venant de Normandie. Nous savons que certains voyageurs n'ont pas besoin de l'intégralité du service. Certaines personnes assurent que CDG Express doit partir d'Hausmann. A défaut de cela, la mise en service d'ELEANOR permettra aux voyageurs d'emprunter des trains pour Roissy au départ d'Hausmann. Je répète que le service complet ne sera pas assuré, mais cette offre existera tout de même. Il est important que le tarif de cette liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy soit du même ordre que CDG Express, pour éviter toute concurrence déloyale.

Philippe MARZOLF

C'est évident. Cela sera séparé du RER E.

Bernard SULPIS

Oui, mais le RER E ne va pas à Roissy.

Philippe MARZOLF

Allez-vous créer une séparation à la gare Hausmann Saint-Lazare ? Il faut s'assurer que les passagers pour Roissy payent 15 euros. Cela correspond au tarif actuellement retenu pour CDG Express. Comment pouvez-vous assurer le contrôle ?

Bernard SULPIS

La question n'est pas encore réglée.

Olivier PICQ

Des études sont lancées à ce sujet. Lorsque le RER D débouchera sur le groupe 2 des Hauts-de-Seine, il est envisagé de réserver deux quais. Une des solutions possibles consiste à effectuer les contrôles non pas sur Paris mais à l'entrée ou à la sortie du train.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le problème soulevé par cette liaison est spécifique. Au cours du débat, plusieurs personnes ont remis en cause le choix de la Gare de l'Est comme terminus de CDG Express, malgré les avantages mis en avant, liés notamment aux taxis. Il faut cependant reconnaître que cette gare n'est pas très bien desservie lorsqu'on se rend dans le VIII^e arrondissement, entre Saint-Lazare et La Défense.

Alain LE VERN

Plusieurs milliers de personnes viennent chaque jour à Paris Saint-Lazare depuis la Haute-Normandie. Nombre d'entre elles doivent prendre une correspondance, à Montparnasse, à Gare de l'Est ou à Gare du Nord. Or je vous assure qu'il n'est pas facile de prendre ces correspondances avec de lourdes valises. L'idée de correspondance à Magenta est donc extrêmement importante pour nous. Elle permettrait la liaison avec le réseau européen à grande vitesse. C'est un enjeu d'aménagement du territoire. Je ne vois pas pourquoi les personnes habitant à 100 ou 150 kilomètres de Paris mettraient trois fois plus de temps que les autres.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Nous sommes bien d'accord. Mon inquiétude porte sur un autre point. Le train qui arrivera à Haussmann Saint-Lazare avant de continuer vers Roissy Charles-de-Gaulle risque d'être surchargé de Parisiens estimant qu'il est plus facile de partir de Saint-Lazare que de la Gare de l'Est.

Alain LE VERN

Peu importe ; cela constituera l'un des éléments de viabilisation du système. C'est parfait si cela sert de liaison de proximité. Beaucoup des personnes qui arrivent à Haussmann Saint-Lazare descendent dans le métro. Les études le prouvent, tout comme ma propre pratique. Si vous connaissez une alternative pour rejoindre le centre de Paris, dites le nous.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Il subsiste un point que je n'arrive pas bien à comprendre. Au cours du débat, plusieurs personnes nous ont indiqué que les voyageurs qui atterrissent à Roissy partent ensuite vers l'ouest parisien.

Cela est particulièrement vrai pour les hommes d'affaires, mais ça l'est aussi pour les habitants. Il existe un déséquilibre géographique très net entre l'est et l'ouest de la région parisienne. Ce déséquilibre n'est d'ailleurs pas propre à cette région mais concerne aussi toutes les grandes villes de l'hémisphère nord. Il s'explique par les vents dominants. Or votre projet bénéficie aux Parisiens parce qu'il leur permet d'accélérer le mouvement vers l'ouest. Je trouve cela un peu problématique.

Nous avons entendu dire plusieurs fois que la ligne de métro directe desservant Saint-Lazare s'arrête à Opéra et ne va pas plus loin.

Bernard Sulpis

Les personnes résidant dans le nord ouest parisien choisiront très vraisemblablement d'emprunter la liaison au départ de Saint-Lazare, même si elle n'offre pas un service complet. Les personnes résidant autour de Châtelet et dans le sud de la capitale se rendront également plutôt à Saint-Lazare. En revanche, vous devez garder présent à l'esprit l'équilibre global. Le seul CDG Express suffit à financer le tunnel. Ce tunnel sera néanmoins intégré ensuite dans le réseau ferré national. Tout train qui circulera dans ce tunnel, y compris à grande vitesse, acquittera des péages. Nous n'aurions plus seulement quatre trains par heure circulant dans le tunnel mais six trains par heure. Les deux trains supplémentaires acquitteront également les péages. Cela permet de revoir complètement l'équilibre du projet.

Jean-Paul Puyfaucher

Le chiffre de 210 000 voyageurs par an a été évoqué. Ces voyageurs se rendront-ils tous à Roissy ?

Olivier Picq

Je ne dispose pas du même chiffre que vous. J'ai un chiffre total de 370 000 voyageurs pour Magenta et Roissy.

Philippe Marzolf

Il est indiqué en page 14 que, d'après les premières estimations, cette nouvelle offre entre la Normandie et Paris permettrait d'attirer 210 000 voyageurs supplémentaires par rapport à un trafic de référence de 6 300 000 voyageurs.

Olivier Picq

Cela correspond à un premier scénario, conçu dans une première étude. Nous disposons depuis d'un deuxième scénario dans lequel les fréquences sont beaucoup plus importantes, avec davantage de trains. Je rappelle que ces hypothèses, anciennes, datent de 2000. Depuis, le produit ayant évolué, il faut prendre en compte d'autres hypothèses.

Alain Le Vern

Je souhaite insister sur un autre point. L'autoroute A13 est aujourd'hui saturée. L'A15, en direction de Cergy Pontoise puis de Gisors est l'une des autres portes de la région, mais elle est également saturée. Grâce au projet que nous évoquons aujourd'hui, nous disposerons d'une offre alternative de transport collectif. Cela représente une mesure d'équité entre territoires. Je comprends bien vos interrogations concernant les flux entre l'ouest et l'est parisien. Elles sont cependant presque virtuelles car la vie des personnes est ce qu'elle est. Nous ne pourrions pas durablement continuer

de financer si les personnes qui souhaitent aller passer un week-end sur la Côte Normande ne disposent pas d'une liaison qui les emmène à Caen ou au Havre dans un délai rapide. C'est ensuite à nous d'organiser le trafic express régional pour leur permettre de se rendre sur les sites touristiques où elles souhaitent se rendre. Aujourd'hui, en l'état actuel du réseau, un homme d'affaires qui arrive à Roissy et qui a besoin de se rendre sur le site d'Exxon ou de Total prend un taxi. Il vient donc grossir le flux des voitures. Le couple qui part en week-end en Normandie va prendre le train ; regardez comment il est possible de rejoindre la région parisienne le dimanche soir. Il est donc nécessaire d'avoir une vision cohérente. Le train est à la fois un facteur d'équité des territoires et une façon de répondre à des circulations intra Ile-de-France. Nous co-finançons des installations en Ile-de-France alors qu'il ne s'agit pas de notre territoire. L'échange doit bénéficier aux deux parties. Nous voulons, nous aussi, être gagnants dans l'affaire.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je comprends parfaitement votre réflexion et je ne remets pas en cause votre rôle. Cependant, concernant l'équité des territoires, nous avons constaté au cours du débat que beaucoup de personnes reliaient CDG Express à l'amélioration du RER B. Nous n'avons pas d'avis à donner mais je constate que le RER B concerne 55 millions de voyageurs, avec une augmentation de 7 % par an. Cela représente 350 000 voyageurs supplémentaires attendus, qu'il faut comparer aux 210 000 voyageurs que vous évoquez. Je suis d'accord pour dire qu'il faut essayer de rééquilibrer les territoires. Cependant, le territoire de la Seine-Saint-Denis, dans lequel circulera CDG Express, représente 55 millions de voyageurs, soit 110 millions de voyages par an et 280 000 voyages par jour. Vous nous parlez de 210 000 voyageurs par an. Je comprends votre souci d'équité entre les territoires mais nous sommes face à un système qui est malheureusement, de toute façon, totalement déséquilibré.

Alain LE VERN

Je comprends votre position mais je vous demande si l'Ile-de-France et ses partenaires sont capables de financer le tunnel sans les autres régions.

Pierre-Henri GRONIER

Il faut toujours mettre les chiffres en perspective. Il y a 300 000 voyageurs grandes lignes en Ile-de-France, toutes gares confondues. Cela n'a rien à voir avec les flux de la banlieue parisienne. Il n'est pas possible de comparer des flux à grande distance et des flux de proximité.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai également cru comprendre, au cours du débat, qu'il y avait plus d'un million de voyageurs par jour tout compris.

Bernard SULPIS

Les deux tiers des voyageurs de la SNCF sont sur les lignes du Transilien. Cet effet est lié à la concentration de la région Ile-de-France. La population du département de la Seine-Saint-Denis est

plus nombreuse que celle de la région Champagne-Ardenne. Nous sommes dans une dimension totalement différente. La SNCF est toujours confrontée au risque de pousser ce raisonnement jusqu'au bout, en Ile-de-France comme dans d'autres régions, telles que Rhône-Alpes ou la région PACA.

Pierre-Henri GRONIER

Votre argumentation revient à dire qu'aujourd'hui, un habitant sur cinq habite l'Ile-de-France et qu'il ne serait pas grave que, demain, ce ratio passe à un sur quatre, voire un sur trois. Des activités économiques vitales pour le pays, que j'ai citées tout à l'heure, ont elles aussi besoin de liaisons. Cela peut permettre un rééquilibrage favorable à l'Ile-de-France.

Bernard SULPIS

Je souhaiterais revenir sur l'un des volets que nous avons abordés tout à l'heure et qui me semble important. Le pari que font les régions normandes, auquel le monde ferroviaire est sensible, consiste à tout miser sur le train, au détriment de la voiture et des avions. Les régions normandes n'ont pas fait le choix de renforcer leurs plates-formes aéroportuaires ni les vols intérieurs vers Roissy. La gare TGV a été mise à profit pour que les voyageurs qui souhaitent prendre un vol international à Roissy s'y rendent par le train et non par l'avion. Cela va dans le sens du mouvement actuel. Air France a supprimé ses vols entre Paris et Bruxelles, puisque la ligne TGV entre les deux capitales est très efficace. Tout cela va dans le sens de la complémentarité entre train et avion, qui est cohérente avec le souci de protection de l'environnement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Combien de temps faut-il pour aller de Rouen à Roissy avec ELEONOR ?

Alain LE VERN

Le trajet dure 1 heure 20. Nous avons travaillé hier sur le budget 2004 de la région Haute-Normandie, qui est le dernier de la mandature. Les conformations politiques du Conseil Régional sont très compliquées. Tout ce qui concerne le financement de cette liaison ferroviaire a pourtant été adopté à l'unanimité. En revanche, nous avons voté contre la demande de la Chambre de Commerce qui proposait de financer le déficit d'exploitation de la plate-forme aérienne. Nous avons fait ce choix.

Philippe MARZOLF

Je souhaite vous rassurer à propos de la lettre que vous nous avez adressée. Le constat que nous avons établi est partagé par tous : il est nécessaire d'améliorer la desserte entre Roissy et Paris. Cela nécessite de disposer d'une desserte spécifique à destination des passagers aériens. C'est le trajet du tunnel qui pose problème, car il a été critiqué par plusieurs personnes. Je tiens également à vous indiquer que toutes les études de solutions alternatives que nous avons demandées sont compatibles avec la LRVNS. Il reviendra au maître d'ouvrage de choisir une alternative, ou de

décider de poursuivre sur son projet initial. Cela ne devrait donc pas modifier grand chose par rapport à votre projet.

Alain LE VERN

J'imagine ce que peut être le profil socio-politique des interlocuteurs que vous avez rencontrés. J'ai été président du groupement d'intérêt public de Seine Aval, chargé de gérer la question de la qualité de l'eau et des berges de la Seine, de Paris jusqu'à la mer. Lorsque deux régions, provinces éloignées, viennent contribuer à régler certains problèmes d'aménagement, de circulation et de transport collectif dans la région Ile-de-France, elles s'organisent dans le même temps pour traiter les eaux que les habitants d'Ile-de-France nous envoient. Lorsque nous parlons des flux est/ouest, je considère que c'est en allant vers la mer que le fleuve reste fidèle à sa source.

Xavier DUCLAIROIR

Les déblais seront évacués par la Seine.

Alain LE VERN

Nous sommes en train de co-financer des plates-formes car Renault exporte la totalité de ses véhicules par le fleuve. Cela représente 181 camions en moins par semaine. La région finance des écluses pour permettre à des péniches de plus grand gabarit de circuler. Nous venons de créer l'Institut supérieur de la navigation intérieure, dont la péniche-école est amarrée à Elbœuf, près de Rouen. En effet, nous manquons de pilotes.

Philippe MARZOLF

Cela sera porté au compte rendu, tout comme le rééquilibrage entre est et ouest et la participation de la Haute-Normandie à l'amélioration des transports.

Alain LE VERN

Le débat public s'intéresse au tunnel. Je souhaite cependant attirer l'attention sur le fait que nous avons une réelle approche du fret ferroviaire et du transport fluvial, pour lequel nous avons investi beaucoup d'argent. Nous sommes en train de co-financer également l'étude d'une nouvelle péniche Freyssinet. Nous gagnons des parts de marché. Tous les papiers de l'Ile-de-France sont traités près de Rouen.

Plusieurs centaines de camions vont être enlevées grâce au co-financement de la région : des plates-formes vont récupérer tous les papiers usagés et les apporter à cette usine située en bordure de Seine, qui sera bientôt équipée d'un quai de déchargement. Tout le papier neuf repartira en sens inverse. Nous réalisons que le transport routier conduit à l'asphyxie complète de notre région. Pour autant, il n'est pas normal que l'on passe si vite de Lyon à Paris ou de Lille à Paris, et qu'il faille le double de temps pour rejoindre Paris depuis la Normandie.

Bernard SULPIS

Pour vous rassurer, sachez que l'effort de la Normandie a été relayé en Ile-de-France. La mise en place d'un faisceau basé sur l'intermodalité entre fleuve et réseau ferré offre une solution alternative aux camions. Toutes les régions travaillent en ce sens.

Alain LE VERN

Je suis satisfait de constater que la SNCF est de mon côté. Je souhaite néanmoins rappeler qu'il a fallu la convaincre que notre idée n'était pas saugrenue.

Philippe MARZOLF

L'avis de la SNCF a évolué au fil du débat public.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Combien faut-il de temps pour rejoindre Bruxelles depuis Paris ?

Alain LE VERN

Empruntant souvent cette liaison, je puis affirmer qu'il faut 1 heure 28 pour relier Paris à Bruxelles par le train.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je suppose qu'il faut donc 1 heure 20 pour aller de Roissy à Bruxelles. Nous sommes conscients de ce que la plate-forme permet le développement économique.

Bernard SULPIS

Le grand bassin parisien se trouve au centre de plusieurs projets : le TGV Est, le projet normand, l'électrification de Paris III. Je pense que vous avez dû recevoir la semaine dernière le dossier que nous ont envoyé les maires du bassin parisien. Chacun trouve son compte dans ce projet. Je suppose qu'à terme, des Normands pourront aller travailler à Roissy.

Alain LE VERN

Plusieurs milliers de Normands rejoignent la région parisienne chaque jour.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je vous remercie de votre intervention.

Philippe MARZOLF

Votre lettre sera versée aux archives du débat et votre intervention sera reprise dans le compte rendu. Je vous remercie.