

Compte-rendu audition publique du 21 octobre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alain ALMERAS

Personnalités auditées :

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

Hervé GAY, Directeur général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France

Hubert DU MESNIL, Directeur général d'Aéroports de Paris

Chiara CORAZZA, Directeur général de Paris Ile-de-France Capitale économique

Alain AMEDRO, Délégué des Verts de Seine-Saint-Denis

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express

Bernard SULPIS, RFF

Ouverture

Alain ALMERAS

Nous remercions les différents acteurs d'être venus ce soir pour cette audition. La Commission particulière du débat public a décidé de recevoir ces acteurs, pour les écouter et connaître leur opinion à l'égard du CDG Express. En un mot, cela signifie que nous les prenons en considération : tel est le principe de l'audition. En effet, j'estime que la qualité d'un débat public dépend avant tout de la qualité de l'écoute qui est pratiquée.

Le Maître d'Ouvrage est représenté ce soir par Messieurs Bernard SULPIS et Xavier DUCLAIROIR, lesquels pourront également intervenir et répondre aux questions qui leur seront posées. En outre, nous demanderons également à la salle si elle souhaite poser des questions. Dans un premier temps, chaque personne auditionnée disposera de 15 minutes pour exposer son point de vue, puis nous commencerons à poser des questions.

Audition d'Andrée GIRARD

Présidente de l'Association des riverains de Noisy-le-Sec

L'association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec a pour mission d'essayer de défendre l'environnement dans le « Petit Noisy », un quartier de Noisy-le-Sec.

I. L'environnement du Petit Noisy

Le trafic dans le Petit Noisy est intense jour et nuit, dans la mesure où plus de 900 trains quotidiens circulent dans cette zone. Il s'agit ainsi d'un « point noir SNCF » reconnu depuis 1992 et les nuisances sonores sont de 75 décibels, avec des pointes de 90 à 100 décibels. A cela, il convient également d'ajouter les phénomènes de pollution occasionnés par les manœuvres de diesels sur la grande ceinture.

Notre pétition a pour objet de supplier les autorités d'intervenir pour initier la résorption du point noir SNCF, lequel est inscrit en rattrapage dans le contrat Etat région pour la période 2000-2006. Nous voulons une amélioration de notre environnement et nous refusons toute nuisance supplémentaire.

II. Les nuisances occasionnées par le projet CDG Express

Le dossier du Maître d'Ouvrage et les études préliminaires nous ont choqué et humilié : nous déplorons le mépris dont font l'objet les riverains de Noisy-le-Sec. Ainsi, l'étude n°6-01 indique : « *Le trafic y est intense, l'environnement urbain assez peu dense* ». Je vous propose de constater sur le site à quel point cette affirmation est erronée. Ainsi, dans cette zone se trouvent la cité des Aviateurs, les riverains de l'avenue de Strasbourg et de l'avenue Bir Hakeim. Or ces derniers n'ont pas été pris en compte dans les études préliminaires.

S'agissant de l'impact sonore, l'étude mentionne les propos suivants : « *Le site concerné n'est pas favorisé du point de vue de l'environnement* :

- *un nœud ferroviaire important ;*
- *un trafic lourd sur la grande ceinture ;*
- *l'autoroute A 3 ;*
- *le trafic intense sur l'avenue de Rosny.*

En revanche, à l'exception de deux pavillons, dont l'expropriation sera sans doute à envisager, les habitations sont éloignées du site ».

Cette affirmation est également erronée : les habitations ne sont pas éloignées du site, puisque l'avenue de Strasbourg et l'avenue Bir Hakeim sont situées directement à côté du site en question.

Alain ALMERAS

Lorsque vous dites « à côté », quelle est la distance, en dizaine de mètres ?

Monsieur GIRARD

L'avenue de Strasbourg mesure neuf mètres de large et les habitations sont situées à neuf mètres des voies.

Andrée GIRARD

L'étude se poursuit de la manière suivante : « *Durant le chantier, la desserte du chantier pourra entraîner une augmentation du trafic sur l'avenue de Rosny en périodes creuses* ». Or il n'existe pas de « périodes creuses » : le trafic est intense en permanence. Il est également indiqué que l'on « *cherchera à limiter les impacts de l'avenue de Rosny, notamment en privilégiant sa traversée en souterrain* ». Là encore, aucune mention des riverains n'est établie.

A la page 63 du dossier du Maître d'Ouvrage, il est indiqué que « *le choix de réaliser l'infrastructure en tunnel sous la partie la plus urbanisée de l'itinéraire correspond, même s'il s'agit d'un choix plus onéreux, à un parti pris de respecter le mieux possible l'environnement humain et naturel. Les nuisances sonores seront fortement réduites grâce à l'enfouissement* ».

Une fois de plus, cette zone fortement urbanisée n'a pas du tout été considérée. Pourtant, sur la carte des territoires traversés, la densité de la population de Noisy-le-Sec figure bien dans la zone orange foncée, laquelle correspond à une zone « fortement urbanisée ».

Sous prétexte que notre quartier est une zone déjà bruyante, le CDG Express circulerait à ciel ouvert, sans aucun scrupule pour les riverains. Ainsi, en associant le TGV Est au CDG Express, l'augmentation de trafic serait de 54,76 %. Le site deviendrait alors une véritable autoroute ferroviaire et nous devrions alors subir un bruit incessant. Or il est clairement établi que plus un bruit dure longtemps, plus il est gênant.

Dans les directives de l'OMS sur le bruit, il est indiqué : « *Pour un sommeil de bonne qualité, le niveau sonore équivalent ne devrait pas excéder 30 décibels pour un bruit de fond et les niveaux de bruit excédant 45 décibels devraient être évités* ». A Noisy, nous ne pouvons pas escompter avoir un sommeil récupérateur...

Le comble est atteint dans le journal *La Vie du Rail* du 6 février 2002 : dans le cadre du TGV Est, RFF prend beaucoup plus de précautions pour protéger la faune que les habitants de Noisy. En effet, huit passages sont prévus pour ne pas gêner la vie des animaux. A ce dessein, un chargé d'environnement a même été nommé pour chacun des huit maîtres d'œuvre. Nous n'y sommes pas opposés, mais nous souhaitons que les humains bénéficient de la même sollicitude...

III. Les travaux dans Noisy-le-Sec

S'agissant des travaux à Noisy-le-Sec, deux aspects méritent d'être relevés :

- une zone importante de travaux, avec la première fraction de la voie nouvelle sur un nœud ferroviaire.
- l'entrée du tunnel, avec le passage en souterrain du nœud autoroutier.

Monsieur GIRARD

En rouge, nous vous avons indiqué le tracé futur du CDG Express. Vous pouvez constater que l'avenue de Strasbourg n'est pas large et que les habitations sont situées à proximité. Il en est de même de l'autre côté, où ne figure qu'un petit talus.

A l'endroit où le plus gros du chantier s'effectuera, une voie sera déportée. Par conséquent, la cité qui est située à proximité souffrira de constantes nuisances sonores pendant au moins deux ans. Cette zone est fortement urbanisée, qu'il s'agisse de la Cité des Aviateurs ou de pavillons.

Andrée GIRARD

Nous allons donc devoir subir au moins deux ans et demi de travaux. A cet égard, je tiens à rappeler que les travaux d'Eole ont été particulièrement pénibles.

En outre, nous avons relevé des informations erronées dans la logistique du chantier. Ainsi, au paragraphe 6.2 de la page 25, il est exposé qu'à « *titre indicatif, pour les travaux Eole dans Paris, la plage horaire autorisée au regard du bruit était de 7 heures à 20 heures 30* ». Ce paragraphe oublie de mentionner qu'en banlieue, cette plage s'étendait de 23 heures à 5 heures du matin, toutes les nuits.

Nous venons à nouveau de subir le même scénario jour et nuit, pendant quatre mois (de décembre 2002 à mars 2003), à l'occasion de la construction d'un mur de soutènement pour le Paris-Bâle. Nous avons même dû écrire au ministre pour lui signifier que les riverains ne pouvaient plus supporter ces travaux de nuit. Il ne faut donc pas prétendre que les habitations sont éloignées du site.

Monsieur GIRARD

Le mur de soutènement est représenté sur le transparent par un trait blanc. En outre, il convient de relever que cet ouvrage est de petite taille par rapport au mur de soutènement qui sera construit pour le CDG Express. Pendant quatre mois, nous avons dû subir des travaux jour et nuit.

Andrée GIRARD

A la page 8 de l'étude 33, « Rampe d'entrée côté Noisy-le-Sec », il est indiqué : « *zone habitée et donc potentiellement exposée sur environ 380 mètres* ».

Dans cette zone, la circulation des convois haute vitesse et sur la voie prévue actuellement pourrait ne pas respecter les critères acoustiques définis au paragraphe 2.3 ». Il s'agit de normes américaines, en l'absence de normes européennes.

S'agissant du puits de chantier de Noisy-le-Sec, l'étude mentionne les éléments suivants : « *Vu qu'il s'agit d'une zone déjà assez bruyante, cette zone ne sera pas étudiée pour le bruit aérien et les vibrations autour de la zone de ce chantier* ».

Je me permets de souligner que sur le site de La Poudrette à Pavillons-sous-Bois, il est prévu d'installer des écrans de huit mètres faits à l'aide de conteneurs. Ceci n'a pas été prévu pour les riverains de Noisy-le-Sec, qui ne semblent pas exister aux yeux des promoteurs du projet.

Nous, riverains de Noisy-le-Sec, refusons le projet CDG Express et demandons à être considérés comme les autres riverains. Par ailleurs, nous adhérons pleinement à la solution alternative d'un nouveau tracé utilisant les infrastructures du RER B, avec une liaison ferroviaire gare du Nord – gare de l'Est. J'attire votre attention sur le fait que nous sommes farouchement opposés à la solution alternative qui consisterait à faire circuler le CDG Express sur l'infrastructure LGV Est. En effet, cette circulation s'effectuerait à ciel ouvert et traverserait des communes dont les habitants n'ont pas participé au débat public et n'ont donc pas eu la possibilité d'émettre un avis.

En conclusion, nous nous opposons à la fois au projet actuel du CDG Express et au projet CDG Express sur LGV Est. En revanche, nous sommes favorables à l'utilisation de l'infrastructure du RER B pour le CDG Express.

Enfin, je me permets de rappeler les conclusions de notre cahier d'acteur, que j'avais déjà évoquées lors de mon intervention du 26 septembre. Ainsi, si malgré le refus de tous les riverains des communes traversées par le CDG Express, les autorités maintiennent le tracé actuel, nous demandons avec insistance que soit étudiée notre demande de modification de parcours entre Noisy-le-Sec et le site de La Poudrette à Pavillons-sous-Bois. Ce parcours, en amont de Noisy-le-Sec, avait d'ailleurs été proposé et étudié en 1998. Ainsi, le parcours en aval de Noisy-le-Sec a seulement été retenu pour faciliter l'exploitation, une nouvelle fois sans aucun état d'âme pour les riverains.

A quoi correspond réellement le respect de l'environnement humain et naturel tant prôné dans le dossier du Maître d'Ouvrage ? Je vous en prie, tous les riverains ont droit à la même considération.

A présent, nous souhaiterions vous présenter la modification en dernier recours si le CDG Express était maintenu en l'état.

Alain ALMERAS

Si j'ai bien compris votre intervention, vous avez relevé deux types de nuisances :

- les nuisances sur le passage de CDG Express tel que le projet le prévoit ;
- les nuisances relatives à la période des travaux.

Par ailleurs, aviez-vous indiqué votre opposition au projet LGV Est lors de la deuxième table ronde organisée le 26 septembre ?

Andrée GIRARD

Pas à ce moment-là, puisque le projet nous a été présenté lors d'un atelier ultérieur.

IV. Modifications en dernier recours

Monsieur GIRARD

Au cas où la solution alternative du RER B ne serait pas agréée et où le projet d'un tunnel à partir de Noisy-le-Sec serait maintenu, je tiens à vous montrer quelques éléments à partir des transparents.

Nous demandons un débranchement permettant le creusement du tunnel à partir du pont de la Folie. Il s'agirait ensuite de rejoindre le canal de l'Ourcq, puis La Poudrette en souterrain. Ce tracé passerait à côté du parc de la Bergère et de la Préfecture. Cette solution ne semble pas présenter de problèmes particuliers et nous demandons donc à RFF de l'étudier.

En revanche, peut-être y aurait-il quelques petits problèmes pour traverser la ligne grande ceinture complémentaire. La partie suivante est composée de magasins de matériaux de construction. Le puits de la Poudrette est situé à une centaine de mètres du rivage du canal de l'Ourcq. En maintenant la même courbe et la même distance, il sera certainement possible de passer en dehors de l'hôpital.

Telles sont nos revendications si le projet CDG Express devait être maintenu.

Jean-Paul PUYFAUCHER

En dehors du problème du bruit et du point noir SNCF, le tracé en tunnel que vous proposez est-il plus court ?

Monsieur GIRARD

Si l'on déploie le tracé prévu par rapport à celui que nous demandons, il s'agit à peu près des mêmes distances.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous ne demandez donc pas un tunnel plus long, mais un tunnel de même taille, avec un tracé différent. Cet aspect me semble donc important à relever.

Monsieur GIRARD

Le tracé que nous proposons présenterait également l'avantage de ne plus faire passer le tunnel dans la zone de Bondy, laquelle est fortement urbanisée.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Cela consisterait donc à creuser un tunnel sous le canal de l'Ourcq ?

Andrée GIRARD

De toute manière, il est nécessaire de passer sous le canal de l'Ourcq, qu'il s'agisse de La Poudrette ou de Noisy.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Par ailleurs, que représente la résorption des points noirs pour vous ? Est-elle liée au CDG Express ?

Andrée GIRARD

Il s'agit de deux éléments différents.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai bien compris la singularité de ces deux éléments. Je vous demande comment il est possible de résorber le point noir et quels sont vos souhaits en la matière. J'imagine que la liste des points noirs doit être fort importante.

Andrée GIRARD

Dans le contrat de plan Etat-région pour la période 2000-2006, dix points noirs ont été retenus en Ile-de-France, dont celui de Noisy-le-Sec.

La résorption des points noirs consiste à réaliser des protections phoniques, afin que les nuisances sonores soient conformes aux normes édictées en matière de bruit, c'est-à-dire 65 décibels le jour et 60 décibels la nuit. Il s'agit de disposer de protections phoniques, aussi bien sur les grandes lignes que sur le fret.

Monsieur GIRARD

S'agissant de la résorption des points noirs, il est prévu de construire des murs anti-bruit le long de l'avenue de Strasbourg et de l'avenue Bir Hakeim, ainsi que sur la grande ceinture complémentaire, laquelle coupe le quartier de Noisy.

Jean-Paul PUYFAUCHER

La grande ceinture passe en superstructure.

Monsieur GIRARD

Il existe également un grand nombre d'aiguillages entre la grande ceinture, le début d'un faisceau qui sert de triage et le débranchement de la grande ceinture vers les lignes de Strasbourg.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Les aiguillages sont-ils plus bruyants que les trains en tant que tels ?

Monsieur GIRARD

Oui, en particulier la nuit. Puisque les petits triages ont été fermés, il existe un trafic intense entre les gros triages sur la grande ceinture.

Andrée GIRARD

Ce trafic est très intense de onze heures du soir à cinq heures du matin. A l'occasion de leur pétition, les riverains ont demandé que cette grande ceinture soit couverte dans son intégralité, tant les nuisances sont importantes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-elle surélevée à cet endroit-là ?

Monsieur GIRARD

Qu'entendez-vous par « surélevée » ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Elle est bien sur un talus, n'est-ce pas ?

Monsieur GIRARD

Il existe deux grandes ceintures dans Noisy :

- la grande ceinture normale, qui se poursuit vers le Blanc-Mesnil ;
- la grande ceinture complémentaire.

Dans Noisy-le-Sec, cette partie est en aérien. Cette autre partie est en aérien au niveau de la nationale 186, puis elle est très légèrement enterrée.

Alain ALMERAS

Je vous remercie pour ces précisions.

A présent, je souhaite interroger le Maître d'Ouvrage. Monsieur SULPIS, avez-vous eu le temps d'avancer sur les questions qui vous ont été posées il y a trois semaines ?

Bernard SULPIS

Il y a d'abord des questions qui s'adressent au Maître d'Ouvrage de CDG Express, et plus directement à RFF. En tant que propriétaire et gestionnaire du réseau, RFF se soucie de la problématique des points noirs.

Il est exact que Noisy-le-Sec figure sur la liste des points noirs bruit en Ile-de-France, laquelle ne se limite malheureusement pas à dix communes. Il s'agit d'un véritable sujet de préoccupation pour les acteurs suivants :

- l'Etat ;
- la région Ile-de-France ;
- RFF ;
- la SNCF ;
- l'ensemble des collectivités territoriales ;
- les riverains.

Par ailleurs, il convient de distinguer trois cas.

- **la construction d'une ligne nouvelle près des habitations**
Dans ce cas, le responsable des travaux de la ligne nouvelle doit veiller à protéger les habitations et leurs occupants.
- **les constructions réalisées le long d'infrastructures existantes**
Dans ce cas, des arrêtés préfectoraux sont pris et l'acteur responsable de la construction à proximité de l'infrastructure doit se protéger.
- **les constructions intervenant à proximité d'habitations et d'infrastructures existantes**
Dans ce cas, de nombreux problèmes se posaient jusqu'à présent.

Aujourd'hui, il existe un programme de suppression des points noirs bruit qui est mené aussi bien au plan national qu'au plan régional. Au plan national, les crédits émanent de l'Etat et de RFF. Au plan régional, un effet de levier important est mis en œuvre pour accélérer la résorption des points noirs bruit. Ainsi, la région Ile-de-France a décidé de participer financièrement à ce programme de résorption.

Il existe depuis longtemps un recensement des points noirs bruit qui s'intéresse aux bruits émis, à travers des cartographies ferroviaires du niveau de bruit en fonction de la nature de l'infrastructure. La région Ile-de-France s'est engagée dans une démarche complémentaire, laquelle a été confiée à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF).

Dans le cas présent, il s'agit de superposer à la cartographie ferroviaire une cartographie des personnes gênées par le bruit.

Grâce à cette superposition, il a été possible de déterminer en commun un certain nombre de sites sur lesquels il était nécessaire d'intervenir. A cet égard, Noisy-le-Sec fait partie de la première liste de dix points noirs. Une série d'études est ensuite réalisée pour vérifier le niveau de bruit, estimer le type de mesures à prendre et mesurer l'efficacité des mesures. Il s'agit donc d'un travail extrêmement itératif : les solutions envisagées sont évaluées au fur et à mesure.

Il ne s'agit pas seulement de diminuer les niveaux de bruit de cinq décibels selon la situation actuelle, mais de travailler en fonction d'une projection dans l'avenir. S'agissant de la région Ile-de-France, nous nous projetons dans une situation de saturation, car nous savons que les quelques capacités encore disponibles seront utilisées à l'horizon des années 2015 ou 2020.

Ainsi, nous avons pris en compte les infrastructures saturées, quels que soient les modes de transports qui occasionneront la saturation. De toute manière, cet état d'utilisation complète du réseau a été pris en compte pour les protections qui ont été étudiées pour le moment.

Alain ALMERAS

Le CDG Express pourrait-il accélérer la résorption de ces problèmes ?

Bernard SULPIS

La résorption des points noirs bruit

CDG Express n'accéléra ni ne ralentira le traitement des points noirs bruit. En effet, ce traitement correspond à un programme inscrit et financé ; programme qui sera réalisé quelle que soit l'issue du projet CDG Express.

La seule réserve qui peut exister porte sur le financement. En effet, à l'heure actuelle, ce financement est assuré à 75 % par l'ensemble des crédits émanant de la région, de l'Etat et de RFF. Les 25 % restants demeurent à la charge des collectivités territoriales, c'est-à-dire les communes ou ensemble regroupant les communes et le département. Actuellement, nous proposons la finalisation d'une convention de financement de l'avant-projet, aussi bien pour Noisy-le-Sec que pour cinq autres opérations du premier programme.

Cette convention permettra de définir dans le détail les éléments suivants :

- la hauteur ;
- l'épaisseur ;
- les fondations.

Le grand avantage des programmes concertés et élaborés avec les collectivités territoriales consiste à permettre l'implication des riverains. De toute manière, si nous oublions de demander l'avis des riverains, les maires nous le signaleraient très rapidement.

Le projet CDG Express

Il est effectivement nécessaire de distinguer la phase des travaux de la phase d'exploitation. A partir du moment où CDG Express est inclus dans la période d'exploitation, les riverains se soucient en priorité des nuisances occasionnées par le chantier. A cet égard, soyons clairs : dans votre secteur, le principal responsable des hauts niveaux du bruit n'est pas à chercher du côté des trains de voyageurs, mais bien du côté des trains de fret. Ainsi, le bruit des trains de fret « couvre » le bruit des trains de voyageurs.

S'agissant de la période de chantier, vous avez indiqué que les travaux se sont réalisés entre 7 heures et 20 heures 30 à Paris, mais que ceux-ci avaient lieu la nuit en banlieue. Il ne s'agit pas d'une contradiction : les travaux de la ligne entre Magenta et Hausmann Saint-Lazare n'étaient pas contraints par la circulation d'autres trains puisqu'il s'agissait d'une ligne nouvelle. De fait, nous pouvions assez facilement organiser le planning des travaux après concertation avec les collectivités territoriales sur les heures pendant lesquelles il était possible d'évacuer les déchets.

En revanche, les travaux qui ont été effectués en banlieue sont intervenus sur des lignes en exploitation. De fait, dans ce cas, il n'est pas possible d'interrompre la ligne E du RER ou la ligne Paris-Strasbourg pendant huit mois. Nous sommes donc obligés de réaliser ces travaux en maintenant autant que faire se peut les conditions d'une exploitation normale. Par conséquent, nous sommes obligés de réaliser les travaux pendant les périodes plus calmes, c'est-à-dire la nuit et le mois d'août.

Quoi qu'il en soit, vous savez bien que la réglementation actuelle ne permet pas d'effectuer des travaux sans protection. Je peux vous certifier que si un chantier intervient dans ce secteur, il sera maîtrisé au niveau environnemental.

Lors de la réunion qui a été consacrée aux variantes, nous avons indiqué que nous nous préparions à étudier la variante que vous suggérez. Cela étant, nous attendons l'issue du débat, puisque d'autres variantes ont été soumises aux dires d'experts. De fait, nous ignorons aujourd'hui les décisions que nous prendrons à l'issue de ce débat.

En conclusion, si à l'issue du débat il est décidé de maintenir l'idée d'un tunnel, nous étudierons le débranchement à l'ouest.

Jean-Paul PUYFAUCHER

S'agissant du point noir de Noisy-le-Sec, vous êtes en train de finaliser la convention de financement de l'avant-projet. Cela signifie-t-il que vous recherchez les 25 % manquants ?

Bernard SULPIS

Il s'agit effectivement d'achever le tour de table. Ainsi, les communes essaient d'être accompagnées par le département.

Par ailleurs, la finalisation de la convention est concomitante à la finalisation du cahier des charges de l'avant-projet, ce qui revient à trouver un accord sur la nature des protections qui feront l'objet d'études plus approfondies.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Quelle est la durée de ce type d'études ? Quel est le délai nécessaire pour passer de l'avant-projet au projet ?

Bernard Sulpis

Les enveloppes dont nous disposons sont dédiées aux études et aux travaux. Cela signifie que nous avons aujourd'hui les moyens de réaliser les travaux.

Jean-Paul Puyfaucher

Quelle est la durée de ce type d'études ?

Bernard Sulpis

Les études d'avant-projet sur un tel secteur devraient durer environ douze mois. Par la suite, les entreprises sont consultées. Au total, il faut compter sur un délai de deux ans à deux ans et demi pour pouvoir inaugurer les murs antibruit.

Jean-Paul Puyfaucher

Le document produit par Madame Girard est particulièrement intéressant. Ainsi, nous n'avons pas compris qu'à terme, 975 trains circuleraient tous les jours dans votre secteur. Si j'ai bien compris, la saturation doit se situer à un niveau supérieur...

Bernard Sulpis

Je n'ai pas vérifié le chiffre de 975 trains : ce comptage n'est peut-être pas exempt de doublons.

Jean-Paul Puyfaucher

Dans vos calculs de mesure phonique, quel est le nombre de trains pris en compte quotidiennement ?

Bernard Sulpis

Nous prenons en compte la saturation de la ligne dans les conditions d'exploitation prévisibles, c'est-à-dire en intégrant des trains rapides sur les voies dites rapides et des circulations de type omnibus sur les voies dites lentes. Il nous semble raisonnable de penser qu'aux horizons évoqués, ce type d'exploitation sera encore en cours : il n'y aura sans doute pas de modifications significatives dans ce secteur.

Je sais que Madame Girard redoute en particulier les modifications de vitesse. A cet égard, je tiens à préciser que nous sommes partis du principe que le niveau de vitesse actuel serait maintenu. A ce moment-là, nous parvenons effectivement à un total avoisinant le chiffre de mille trains. Mais il faut préciser que le bruit ne se calcule pas de cette manière.

Andrée Girard

Notre estimation se fonde initialement sur le trafic actuel de 630 trains, chiffre indiqué dans un courrier de la SNCF. J'ajoute que le fret n'est pas pris en compte dans le chiffre de 975 trains.

Bernard Sulpis

Les trains de fret ne passent pas sur les mêmes voies : il n'est pas possible d'additionner le trafic de la grande ceinture à celui de la grande ceinture complémentaire, de Paris-Strasbourg et de Paris-Mulhouse.

Jean-Paul Puyfaucher

Les bruits s'additionnent malgré tout pour Madame Girard.

Bernard Sulpis

En réalité, non. Par exemple, le lundi est un jour où la circulation fret est traditionnellement moindre, dans la mesure où les usines sont fermées le dimanche.

Andrée Girard

Aux heures de pointe, c'est-à-dire de 16 heures à 20 heures, le trafic est incessant et donc insupportable. Il en est de même la nuit et le matin. Je vous garantis qu'il n'est pas possible de s'habituer au bruit.

Monsieur Girard

Si le projet CDG Express est avalisé, il n'y aura sans doute pas plus de bruit à un moment donné, mais le bruit sera permanent.

Alain Almeras

Madame Girard, nous vous remercions de nous avoir exposé votre point de vue.

Audition d'Hervé GAY

Directeur général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France

Mon intervention a pour objet de vous présenter la perception du projet de liaison CDG Express par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF).

La présence d'un aéroport performant à Roissy constitue un enjeu majeur pour l'Ile-de-France, en raison de son impact économique pour le rayonnement de la métropole.

I. Le poids économique de l'Ile-de-France

Regroupant 19 % de la population française, la région Ile-de-France produit 29 % de la valeur ajoutée nationale, même si les dernières années ont conduit à un rééquilibrage au profit des métropoles de province. De plus, l'Ile-de-France accueille plus du tiers des cadres supérieurs et 43 % du personnel de la recherche publique et privée.

La compétitivité de l'Ile-de-France est essentielle pour le pays, en raison des ses effets redistributifs : 37 % de l'impôt sur le revenu et 50 % de la TVA sont ainsi perçus en Ile-de-France. Dans une économie mondiale, les localisations d'entreprises, notamment les entreprises du tertiaire supérieur sont extrêmement mobiles. De fait, l'Ile-de-France doit demeurer attractive.

A cet égard, l'attractivité de l'Ile-de-France est réelle : en Europe, l'Ile-de-France se classe derrière Londres dans ce domaine. En outre, l'Ile-de-France constitue une terre d'accueil pour les étudiants et les chercheurs étrangers. Londres et l'Ile-de-France figurent également en tête du classement des publications scientifiques.

Enfin, l'Ile-de-France est la première destination touristique mondiale et elle accueille près du tiers des touristes étrangers qui viennent en France. Parmi ces touristes, plus de dix millions de visiteurs arrivent en avion chaque année. De plus, cette région organise chaque année 2 000 événements de grande envergure et elle dispose de 615 000 mètres carrés de surface d'exposition pour les professionnels.

II. L'impact économique des grands aéroports

Le transport aérien est créateur d'emplois directs et d'emplois induits, par sa présence et la qualité des infrastructures desservies. En plus des 72 000 emplois de la plate-forme de Roissy, il est possible d'estimer l'impact à plus de 4 000 emplois par millions de passagers arrivant à Roissy. Naturellement, ceci ne signifie pas qu'il faille développer le trafic aérien de Roissy de manière démesurée.

A l'heure actuelle, Roissy est le deuxième aéroport mondial pour le trafic international de passagers. Cet aéroport constitue un atout indéniable pour la compétitivité de la région, en raison de la qualité de la desserte offerte.

A cet égard, il est impératif de proposer un service adapté pour les voyageurs aériens, dans la mesure où il s'agit d'un facteur d'attractivité des entreprises étrangères et des touristes d'affaires.

S'agissant de la desserte modale, la situation de Roissy est atypique par rapport aux aéroports étrangers. En effet, 39 % des voyageurs se rendent à Roissy par taxi. Il s'agit là d'un très grand facteur de fragilité, puisque les taxis empruntent les voies routières : les temps d'accès à l'aéroport ne sont donc pas garantis. Or, rien n'indique qu'un réel changement interviendra dans le futur, même si les travaux d'élargissement de l'autoroute A 1 sont en cours.

III. Qu'est-ce qu'un service adapté pour les passagers aériens ?

1. Les caractéristiques d'un service adapté pour les passagers aériens

Un service adapté pour les passagers aériens présente les caractéristiques suivantes :

- une rapidité et une fréquence assurées ;
- un parcours direct ou quasi direct ;
- un service fiable ;
- un fonctionnement simple ;
- une offre lisible et claire ;
- des trains confortables.

2. Le RER B répond imparfaitement à ces attentes

Le RER B est caractérisé par un inconfort lié à sa forte fréquentation et par un sentiment d'insécurité. A cet égard, je tiens à vous signaler que l'IAURIF réalise tous les deux ans depuis 2001 des enquêtes de victimation. Ainsi, en janvier 2003, nous avons interrogé 10 500 Franciliens sur les situations d'insécurité. De fait, la peur dans les transports en commun demeure une des peurs principales des Franciliens, malgré une légère baisse des agressions entre 2001 et 2003. Enfin, le RER B est marqué par l'absence de prise en charge et une irrégularité des fréquences.

Ainsi, le RER B, même amélioré, n'est pas susceptible de répondre à toutes les attentes des passagers aériens.

3. La nécessité d'un service dédié

Un service dédié présente les caractéristiques suivantes :

- une desserte rapide et sans arrêt entre le centre de Paris et l'aéroport ;
- des aménagements intérieurs adaptés aux voyageurs aériens ;
- un accueil et des informations de qualité ;
- une fréquence et une fiabilité clairement établies.

4. L'enregistrement des bagages et des voyageurs

La nécessité d'un enregistrement des bagages et des voyageurs au point d'entrée constitue une contrainte très forte pour le Maître d'Ouvrage de CDG Express. En effet, cette contrainte conditionne le choix de la gare de l'Est, pour des bénéficiaires « réduits ». En réalité, les études réalisées sur le trafic montrent que dans la clientèle prévisionnelle, 8 % des voyageurs ne prendraient pas CDG Express si un tel service n'était pas proposé.

Nous pensons que la question de la sécurisation des bagages de bout en bout n'a pas été suffisamment prise en compte. Ainsi, il n'est pas certain que les compagnies aériennes acceptent que l'enregistrement des bagages soit réalisé dans un lieu qu'elles ne contrôlent pas.

IV. Une solution alternative

Avant de prendre une décision définitive, il convient d'étudier ce que pourrait être le projet de liaison dédiée si nous nous affranchissions de la contrainte de l'enregistrement des bagages et donc d'un terminal dédié à la gare de l'Est.

Ainsi, il est loisible de s'interroger sur l'alternative que représenterait une liaison entre la gare du Nord et Roissy. Cette ligne emprunterait les voies grandes lignes Paris-Soissons jusqu'à Mitry, puis se raccorderait à la ligne d'interconnexion TGV. Ceci serait possible grâce à l'amélioration du RER B, laquelle prévoit une séparation des circulations entre le RER B et les voies grandes lignes. Un tel projet permettrait d'anticiper l'amélioration prévue dans le schéma directeur du RER B.

Les atouts d'une telle solution sont les suivants :

- la rapidité ;
- la fiabilité ;
- une meilleure diffusion dans Paris, dans la mesure où la gare du Nord est mieux reliée au reste du réseau de transports en commun que la gare de l'Est ;
- des travaux plus limités participant à la fois à CDG Express et à l'amélioration du RER B ;
- un moindre coût entraînant une tarification plus avantageuse pour les passagers.

En conclusion, pour le maintien du rang de l'Ile-de-France dans le développement économique mondial, il nous apparaît nécessaire, même à trafic aérien constant et maîtrisé, de mettre en œuvre un service spécialisé pour les seuls voyageurs aériens. Or, le RER B n'est pas capable de répondre à cette nécessité. Enfin, la question du caractère incontournable d'un terminal dédié à la gare de l'Est doit également faire l'objet de réflexions.

Alain ALMERAS

Pouvez-vous commenter la carte du trajet alternatif que vous avez évoqué ?

Hervé GAY

Cette étude n'est pas très précise, mais elle a pour ambition de lancer le débat. Si le RER B est substantiellement amélioré, il est possible de séparer les voies des grandes lignes de celles du RER B. Une telle action permettrait de libérer des capacités sur les grands lignes, lesquelles peuvent être utilisées pour une liaison vers Roissy. Enfin, il est nécessaire de trouver de la place pour un terminal non complètement dédié à Paris Nord.

Jean-Paul PUYFAUCHER

S'agissant du service adapté, la rapidité demandée par le voyageur aérien s'étend-elle à partir du moment où il sort du terminal jusqu'à son lieu de destination finale ? A l'inverse, la rapidité consiste-t-elle seulement à relier rapidement Paris ? Pouvez-vous expliciter cette notion de rapidité ?

Hervé GAY

Ces éléments sont extrêmement difficiles à appréhender. Ainsi, les réalisations sont souvent différentes de ce qui avait été prévu dans les études de trafic. La perception de la rapidité par les voyageurs ne correspond pas spécifiquement au point de destination finale, mais au sentiment d'être « au centre de quelque chose ».

Jean-Paul PUYFAUCHER

Qu'est ce qu'un « fonctionnement simple » ?

Hervé GAY

Cela correspond à la facilité pour un passager étranger d'accéder à un service complet.

Alain ALMERAS

Que pensent les cadres supérieurs de cette liaison aboutissant à la gare de l'Est ?

Hervé GAY

Il convient de distinguer les résidents d'Ile-de-France et les passagers aériens étrangers. Les Franciliens connaissent le réseau de transports collectifs et demandent une bonne connexion au réseau de transports existant. A cet égard, la gare du Nord semble être mieux desservie par le réseau de transport en commun que la gare de l'Est.

Alain ALMERAS

Que reprochez-vous à la gare de l'Est ?

Hervé GAY

Je ne reproche rien à la gare de l'Est, mais elle génère des coûts importants.

Alain ALMERAS

Que voulez-vous dire par là ?

Hervé GAY

Le projet CDG Express, qui est relativement onéreux, est fondé sur un départ à la gare de l'Est.

Jean-Paul PUYFAUCHER

S'agissant de la localisation du terminal parisien, deux arguments s'opposent :

- il est plus facile de repartir en transports en commun depuis la gare du Nord, notamment en RER ;
- la desserte par les taxis est plus simple à la gare de l'Est.

Qu'en pensez-vous ?

Hervé GAY

Je pense que la ville de Paris serait plus à même de vous répondre sur ce point. Est-ce difficile de réorganiser les circulations devant la gare du Nord ? Cette question mérite d'être approfondie.

D'autre part, la question du taxi est importante. En effet, il est loisible de se demander si le passager aérien n'aurait pas intérêt à prendre directement un taxi entre Roissy et sa destination finale plutôt que d'emprunter une liaison dédiée jusqu'à une gare, puis un taxi. Dans le dernier cas, il existe en effet une rupture de charge évidente.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Votre dernier transparent mentionne la « possibilité de matériel adapté ». De quoi s'agit-il précisément ?

Hervé GAY

A l'heure actuelle, le voyageur se rendant à Roissy en RER est encombré par ses bagages et il est contraint de voyager debout. Un « matériel adapté » permet d'accueillir des bagages et offre au voyageur de meilleures conditions de confort.

Xavier DUCLAIROIR

Le choix de la gare de l'Est n'est pas uniquement lié à l'enregistrement des bagages : la gare de l'Est dispose de capacités et en disposera de plus en plus, ce qui n'est pas le cas de la gare du Nord. En effet, 150 voire 160 millions de passagers transitent annuellement par la gare du Nord, contre seulement 30 millions pour la gare de l'Est.

Il nous a paru opportun d'utiliser les capacités existantes, plutôt que d'essayer de rajouter une utilisation dans un endroit déjà assez contraint. La gare de l'Est correspond également mieux que la gare du Nord à la notion de « simplicité », notamment en termes de distribution spécifique de billets. En résumé, le choix de la gare de l'Est est établi en fonction de composantes multiples.

Par ailleurs, je ne pense pas que la gare du Nord soit mieux raccordée aux transports en commun que la gare de l'Est. En effet, les transports en commun ne se résument pas au RER : il ne faut pas oublier que la gare de l'Est propose trois lignes de métro. Ainsi, la ligne 7 passe par la gare de l'Est et irrigue le quartier d'affaires d'Opéra et de Pyramides.

Hervé GAY

Il ne s'agit pas du seul quartier d'affaires en Ile-de-France...

Xavier DUCLAIROIR

L'irrigation de la zone d'affaires de Paris *intra muros* est cependant assez bien assurée depuis la gare de l'Est, laquelle dispose également d'une dizaine de lignes de bus. Par conséquent, le choix de la gare de l'Est ne se fonde pas uniquement sur l'enregistrement des bagages.

S'agissant de l'intérêt de l'enregistrement des bagages, les études de trafic successives ont démontré que ce service présentait un intérêt certain. Ainsi, les premières études de trafic révélaient que le fait de ne pas proposer ce service occasionnait une perte de 30 % de clientèle. De nouvelles prévisions de trafic ont quant à elles fait état d'une perte de 8 % en l'absence de ce service. Cependant, dans le même temps, une étude qualitative menée auprès de passagers aériens a révélé que ce service était réclamé en priorité.

Si seulement 10 % des passagers aériens enregistrent un bagage dans le Heathrow Express, il convient de rappeler qu'un grand nombre de voyageurs n'enregistrent pas leur bagage à main. Par ailleurs, à Londres, la totalité des compagnies n'offre pas le service en gare, pour des raisons de tarification : ce sont les compagnies qui prennent à leur charge le surcoût lié à cet enregistrement déporté.

Dans nos hypothèses de travail, nous avons considéré qu'il n'y avait pas de surcoût pour les compagnies aériennes : la banque qu'elles auraient à louer à la gare de l'Est serait au même tarif qu'une banque située dans un terminal à Roissy.

Alain ALMERAS

Monsieur GAY se demandait si les compagnies aériennes ne seraient pas réticentes...

Xavier DUCLAIROIR

Il est difficile d'estimer la perte de clientèle qui interviendrait si nous n'offrions pas le service d'enregistrement. En revanche, nous savons que ce service, lorsqu'il existe, est utilisé, en plus ou moins grandes proportions. Dans les autres liaisons qui offrent ce service – notamment à Honk Kong et à Kuala Lumpur – le niveau d'utilisation est deux à trois fois supérieur à celui de Londres.

Par ailleurs, je ne voudrais pas que l'on pense que les études ont été réalisées à la légère, notamment en ce qui concerne la sécurisation des bagages. En effet, le système de traitement des bagages qui a été étudié dans le cadre de CDG Express est naturellement compatible avec toutes les contraintes existantes en matière de sécurité. De fait, les bagages qui sortiraient du train à l'arrivée à Roissy feraient l'objet d'un contrôle systématique à 100 %. De ce point de vue, les compagnies aériennes n'ont pas de réticences à avoir. Ainsi, l'exemple de l'enregistrement déporté qui est déjà réalisé, notamment sur les liaisons étrangères, montre que cette opération est possible.

Enfin, Monsieur GAY s'est demandé pourquoi les voyageurs n'emprunteraient pas plutôt le taxi de bout en bout. Si nous reculons devant cette difficulté, cela signifie que nous acceptons que les taxis continuent à occuper une part dominante dans la desserte de l'aéroport. A l'inverse, je pense qu'il convient de jouer sur la qualité de l'offre de service. De ce point de vue, le service d'enregistrement des bagages présente un intérêt certain, notamment en ce qu'il permet un enregistrement à l'avance. Par exemple, un enregistrement opéré en début de journée pour un vol prévu dans l'après-midi permet de bénéficier d'une demi-journée, voire d'une journée pour se promener dans Paris sans avoir à se soucier de ses bagages.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Monsieur GAY, pouvez-vous nous préciser l'origine des conclusions que vous nous avez indiquées ? De plus, s'agissant de votre proposition de trajet alternatif, pourquoi envisagez-vous de passer par les voies du RER B jusqu'à Aulnay-sous-Bois ?

Hervé GAY

Mes propos avaient pour objet de lancer le débat. A partir du moment où le débat est ouvert, le rôle de l'IAURIF consiste à réfléchir à partir de son expérience et à confronter son point de vue aux propositions du Maître d'Ouvrage. Nous nous sommes ainsi aperçus qu'un élément méritait un examen plus approfondi.

Néanmoins, je demeure persuadé de la nécessité d'une liaison adaptée aux voyageurs aériens. Avant de prendre une décision, il est nécessaire de disposer de l'ensemble des éléments et le terminal dédié nous semble être un élément clé du choix du tracé retenu. De fait, la question de l'utilisation des capacités disponibles sur les voies grandes lignes est essentielle, dès lors que l'on sépare les grandes lignes du RER B sur la voie entre Aulnay et Mitry.

Bernard Sulpis

Nous avons tendance à considérer cette solution comme une variante de l'alternative présentée par la FNAUT et l'association Vivre sans CDG Express. Cette alternative consiste ainsi à arriver par la branche de Roissy, mais elle risque d'être confrontée à des difficultés de capacités dans la partie entre Aulnay et Sevrans. Nous considérons ainsi qu'il existe peut-être une autre solution, laquelle se fonderait sur une arrivée à Aulnay par le sud, en utilisant la branche de Mitry. Par conséquent, nous ne sommes pas surpris par la proposition évoquée par Monsieur GAY, qui fait partie du cadre de réflexion de l'alternative en question.

Par ailleurs, je souhaite poser une question à Monsieur GAY. Lorsque nous nous projetons dans l'avenir pour une arrivée du CDG Express à la gare de l'Est, les perspectives de développement éventuel des liaisons avec Roissy passent par exemple par l'utilisation du tunnel d'Eole et des dessertes à partir d'Hausmann, et éventuellement de La Défense. A l'inverse, dans le cadre d'une arrivée à la gare du Nord, les perspectives de développement seraient plutôt orientées en direction de Châtelet et du sud de Paris.

Si nous devons approfondir la question de la pertinence de développement ultérieur vers l'ouest et le sud, il serait intéressant de connaître la position de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France. Disposez-vous déjà d'un avis sur ces éventuelles extensions ?

Hervé GAY

Nous menons actuellement une réflexion préparatoire sur le futur schéma directeur de la région Ile-de-France que le futur Conseil régional devrait lancer. Dans ce cadre, nous sommes naturellement à la disposition de RFF et du GIE CDG Express pour répondre à ces questions. A cet égard, je remercie Monsieur Sulpis d'avoir mentionné le rôle de l'IAURIF dans l'identification des points noirs. Nous sommes au service des Franciliens.

Bernard Sulpis

Pensez-vous qu'il s'agit là d'un point susceptible d'être important dans le choix définitif ?

Hervé GAY

Il s'agit d'un des éléments importants du dossier. Néanmoins, il convient également de prendre en compte les éléments relatifs aux déplacements des Franciliens.

Jean-Paul Puyfaucher

Je reprends la question qui a été posée par Philippe Marzolf : les éléments que vous avez évoqués sont issus d'une étude comparative avec les situations étrangères. Pouvez-vous détailler cette étude ?

Hervé GAY

Les données qui m'ont permis de vous proposer un cadrage général sur l'importance du transport aérien pour l'Ile-de-France sont disponibles. Nous sommes donc à votre disposition pour vous fournir des informations plus précises, si tel est votre souhait. Ainsi, nous avons publié en février 2003 une étude européenne sur la compétitivité de quatorze métropoles du nord-ouest européen. Les autres éléments qui ont été développés relèvent plus de dires d'experts issus de notre expérience.

Audition d'Hubert DU MESNIL

Directeur général d'Aéroports de Paris

En préambule, je souhaite vous faire part en quelques mots des raisons pour lesquelles Aéroports de Paris (ADP) a souhaité s'engager dans le projet CDG Express et être présent au sein du GIE. Plus généralement, je tiens également à vous expliquer pourquoi ADP s'intéresse à la desserte de Roissy. Depuis 1945, notre mission consiste à aménager, à développer et à exploiter les aérodromes de la région Ile-de-France, et plus particulièrement la plate-forme de Roissy.

La plate-forme aéroportuaire de Roissy doit être envisagée dans ses deux dimensions.

- **une plate-forme d'échanges intermodale air-terre**

En tant que pôle d'échanges air-terre, la composante d'accès terrestre à la plate-forme fait partie intégrante de notre mission d'aménageur et de gestionnaire de cette plate-forme. Ainsi, la branche terrestre de notre rôle intermodal devrait être pour nous aussi importante que la branche aérienne.

- **un pôle d'activité économique**

Ce pôle d'activité économique regroupe sur un territoire de 3 000 hectares un ensemble d'entreprises qui ont un certain lien avec l'activité aéronautique. Néanmoins, il convient de relever que le cercle des activités qui s'installent sur la plate-forme est en voie d'élargissement. Ainsi, partant des services essentiels, nous sommes parvenus à une « ville aéroportuaire », c'est-à-dire la présence sur cette plate-forme d'un grand nombre d'activités et de personnes.

De manière naturelle, nous devons ou nous aurions dû nous préoccuper de l'accès terrestre à cette plate-forme. En effet, cet accès constitue un service essentiel de notre mission, laquelle consiste à assurer un développement et une exploitation harmonieuse de cette plate-forme. En outre, l'accès terrestre constitue un élément clé de la performance et de la qualité de la plate-forme.

I. Les besoins de la plate-forme en tant que pôle d'échange intermodal

Le pôle d'échange intermodal concerne la liaison terre-air pour des passagers qui empruntent un transport aérien et qui, pour ce faire, ont besoin d'accéder à l'aérogare où ils prennent l'avion.

S'agissant de la partie terrestre de ce service intermodal du voyage, les voyageurs considèrent que le service actuel est mauvais. Ainsi, les enquêtes que nous avons menées auprès des voyageurs qui se déplacent souvent nous ont indiqué que la desserte terrestre de Roissy est médiocre. Afin de répondre à ce problème, il nous faut prendre en compte les besoins spécifiques du voyageur en termes de liaison terrestre. Ces besoins sont liés aux éléments suivants :

- la nationalité,
- la connaissance ou méconnaissance du site ;
- les contraintes relatives aux bagages ;
- les contraintes relatives aux délais.

II. Les besoins de la plate-forme en tant que pôle d'activité économique

Ce pôle d'activité économique a besoin de transports collectifs et d'être correctement desservi, au même titre que le reste de l'Ile-de-France. Néanmoins, il nous semble que le fonctionnement même de cette plate-forme nécessite une approche particulière de la desserte de transports collectifs, notamment parce que son rythme de vie est singulier, puisqu'elle fonctionne 24 heures sur 24.

De ce point de vue, je ne suis pas sûr que la réponse donnée jusqu'à présent par le système des transports de la région Ile-de-France ait été pleinement satisfaisante. Ainsi, il est par exemple nécessaire de prendre en compte l'origine des personnes qui travaillent sur la plate-forme : ces dernières sont issues des départements voisins et même de la région voisine – notamment la région Picardie.

Afin de traiter de cette deuxième série de besoins de desserte de la plate-forme, nous avons besoin d'apporter des éclairages complémentaires à ceux qui émanent par exemple du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). A ce dessein, nous avons établi un plan de déplacement urbain (PDU) de la plate-forme et nous avons listé l'intégralité des besoins d'accès des personnes qui y passent ou qui y travaillent. Nous avons notamment regardé quelles améliorations pourraient être apportées à cette desserte de proximité.

III. Les besoins internes de l'aéroport

La plate-forme est grande et elle est composée d'une grande diversité de domaines :

- des aérogares ;
- des terminaux ;
- des zones d'emploi ;
- des zones d'activités ;
- des zones de fret.

De fait, le fonctionnement interne de cette plate-forme nécessite une réponse spécifique. A cet égard, il est exact que la desserte interne de la plate-forme est un sujet qui nous incombe entièrement, même si nous avons pris du retard dans ce domaine.

A titre d'exemple, je tiens à vous indiquer que nous venons d'entamer les travaux du métro VAL, qui assurera la desserte entre CDG 1 et CDG 2, en passant par les gares RER, la zone d'Air France et les parkings de stationnement. Cette liaison VAL pourra ensuite être prolongée jusqu'au bout du terminal 2 E que nous sommes en train de réaliser. De fait, tout le monde déplore le déficit de service interne à la plate-forme. En résumé, nous devons donc fournir de grands efforts pour améliorer la desserte interne de la plate-forme.

IV. L'intégration du projet CDG Express dans la problématique de la desserte de la plate-forme

Selon nous, l'aéroport de Roissy a besoin d'un projet tel que CDG Express.

Ainsi, pour les besoins du voyageur intermodal, le service de transport que nous lui offrons pour accéder à la plate-forme doit être adapté à sa spécificité. Or tout ce qui a été tenté jusqu'à présent n'a pas permis d'apporter des réponses satisfaisantes.

La solution que nous recherchons à travers le CDG Express est également une nécessité, dans la mesure où les voyageurs considèrent que notre desserte est mauvaise. Or j'adhère totalement aux propos de Monsieur GAY : la desserte proposée par CDG Express représente un élément essentiel de l'attractivité de la région Ile-de-France.

Cela dit, dans cette recherche de performance globale, l'accès à l'aéroport est un élément essentiel sur lequel nous déplorons actuellement un déficit de position. De ce point de vue, ADP n'est pas seulement le porte-parole des voyageurs clients des compagnies aériennes, mais nous pensons que nous devons également être le porte-parole de l'ensemble des personnes travaillant sur la plate-forme. En effet, le travail des salariés de cette plate-forme constitue également un élément de qualité de la plate-forme prise dans son ensemble.

Jean-Paul PUYFAUCHER

L'association Environnement 93 estime que la manière dont le projet est abordé est complètement erronée, puisqu'elle se fonde sur la croissance de l'activité aérienne. Sans vouloir prendre partie, je tiens à lire les propos du cahier d'acteur de cette association : « *Deux facteurs sont susceptibles de freiner la croissance annoncée : la nécessité de réduire les gaz à effet de serre et l'absence de carburants à bas prix sur du moyen terme (2040). Selon un scénario plus probable, l'activité aéroportuaire va diminuer pendant les trente prochaines années et l'investissement consacré à l'infrastructure aéroportuaire semblera alors injustifié* ».

Naturellement, nous n'avons pas d'avis à émettre sur de tels propos. Néanmoins, je souhaiterais connaître votre opinion à ce sujet.

Hubert DU MESNIL

Je ne suis pas compétent pour établir des pronostics sur le transport aérien dans vingt ou trente ans. Simplement, la folle croissance que nous avons connue dans ce domaine depuis quarante ans s'est arrêtée depuis quatre ans. La majorité des voix que j'entends considère que la croissance se poursuivra néanmoins. En réalité, le véritable débat porte sur le taux de croissance réel. Si une régression devait intervenir et que le transport aérien devait disparaître dans les trente années à venir, je suis assez serein : les 3 000 hectares de la plate-forme trouveront d'autres usages.

Si un CDG Express a été construit pour desservir cette plate-forme, de manière directe, il sera toujours possible d'utiliser la surface de la plate-forme à un autre usage, comme un parc de loisir ou un espace vert. Quoi qu'il en soit, les moyens de transport qui auront été réalisés pourront toujours servir.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous avez fait part de votre souci d'assurer un développement de cette plate-forme.

Très concrètement, nous avons entendu des craintes exprimées par un certain nombre d'acteurs à l'occasion du débat. Ces derniers indiquent que le projet CDG Express constitue un « tout organisé » qui va continuer à accroître les nuisances liées au trafic aérien.

Ainsi, des demandes très précises ont été formulées. Certains acteurs se sont en effet manifestés en faveur de CDG Express, à condition que le trafic de Roissy-Charles-de-Gaulle soit quantitativement limité, par l'interruption des vols de nuit et la limitation des vols diurnes à 600 000 mouvements d'avions par an. Que répondez-vous à cela ?

Hubert DU MESNIL

En réalité, la véritable question consiste à savoir quel peut être le lien entre une desserte terrestre comme CDG Express et le futur de la plate-forme en termes de nombre de voyageurs et d'avions.

Si le trafic se maintient au niveau actuel, c'est-à-dire une cinquantaine de millions de passagers annuels, j'estime que l'amélioration de la desserte aura un sens. Je pense même que les initiateurs de l'aéroport posaient comme principe qu'il fallait une desserte ferroviaire fixe cadencée, alors même qu'ils n'imaginaient pas que le transport aérien se développerait comme il s'est développé.

Par ailleurs, la réalisation de CDG Express peut-elle contribuer au développement du transport aérien ? Il est relativement difficile de répondre précisément à cette question. Les avions bénéficient de l'attractivité naturelle de l'Ile-de-France et de Paris, avec ou sans liaison ferroviaire. En effet, le marché est porteur : le dynamisme de croissance et d'attraction de Paris est patent, en dépit des embouteillages.

La régulation du développement doit s'effectuer par d'autres moyens qu'un frein au niveau du transport terrestre : la régulation du développement se réalise à travers les décisions des pouvoirs publics, notamment sur le nombre d'avions acceptables à Roissy. De fait, à la régulation du nombre de voyageurs s'est ajoutée depuis un an une régulation sur le niveau de bruit. J'estime que d'autres modes de régulation du développement doivent encore être affinés.

Alain ALMERAS

Vous avez également évoqué la desserte interne de l'aéroport par le biais d'un VAL. Quand sera-t-elle mise en place définitivement ?

Hubert DU MESNIL

Cette desserte sera assez proche du VAL de Rennes d'un point de vue technologique. Le marché est lancé depuis un an et je pense que la desserte sera disponible à partir de 2006.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Certaines personnes sont intervenues au cours du débat public pour évoquer l'échec du précédent système SK. Pouvez-vous évoquer les leçons qui ont été tirées de cet échec ?

Hubert DU MESNIL

Le système qui avait été imaginé à l'époque avait le même objet, c'est-à-dire assurer la desserte entre les différentes parties de cette plate-forme. La seule différence porte sur la technologie qui avait été choisie et qui s'apparentait plus au transport câblé des montagnes qu'au transport urbain.

Une des raisons de cet échec est la suivante : lorsque ce système a été conçu, il y a déjà très longtemps, nous ne savions pas ce qu'était un *hub*, c'est-à-dire un aéroport qui fonctionne par des correspondances de voyageurs qui se rendent d'un avion à un autre avion en un temps limité. De fait, les besoins de fiabilité sont beaucoup plus élevés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient à l'époque.

Le système de substitution qui avait été trouvé en cas de panne reposait sur un système de bus. Imaginez-vous ce qu'il se passe lorsqu'un voyageur est entre deux avions et doit passer de CDG 1 à CDG 2... Si le système câblé tombait en panne en cours de route, un bus arrivait vingt minutes après, mais le voyageur manquait son vol. De fait, nos besoins de fiabilité et de performance sont incompatibles avec la technologie qui a été imaginé à l'époque.

Par conséquent, nous avons décidé de choisir un système existant déjà éprouvé.

Monsieur COURATIER, habitant de Villepinte

Vous avez évoqué une analyse des déplacements des salariés travaillant sur la plate-forme à partir de leur environnement immédiat. Ces documents seront-ils versés dans le débat public ? Pourrions-nous les consulter ?

Par ailleurs, à tort ou à raison, j'ai entendu parlé de l'éventuelle construction d'une cinquième piste dans un axe nord-sud. Qu'en est-il exactement ?

Enfin, avez-vous une idée du nombre de personnes « accompagnants », c'est-à-dire des personnes qui se rendent à l'aéroport pour accompagner un voyageur sans pour autant prendre l'avion ? Je souhaite en effet savoir ce qui sera envisagé pour ces personnes dans le cadre du CDG Express. Quels seront les tarifs pratiqués pour ces personnes ? Selon quelles modalités, étant entendu qu'elles partent de chez elles pour y revenir deux heures plus tard ?

Hubert DU MESNIL

S'agissant de votre première question, il nous est possible de vous fournir des documents, soit concernant les voyageurs, soit concernant les salariés. En ce qui concerne les salariés, nous avons travaillé dans le cadre du PDU ; les études sur les passagers sont issues d'organismes internationaux.

Philippe MARZOLF

Ces documents ont déjà été diffusés lors de certaines réunions.

Hubert DU MESNIL

Je vous demande donc de prendre contact avec Marie-Pierre BORY au sujet de ces documents.

Par ailleurs, je n'ai rien à dire au sujet de la cinquième piste, dans la mesure où ADP n'a pas formulé une telle demande. En revanche, je sais que certaines personnes proposent de remplacer une des pistes existantes par une autre piste, qui serait orientée de manière différente. Nous ne sommes pas particulièrement demandeur d'un tel changement, dans la mesure où nous ne savons pas si cela permettrait une amélioration. S'il apparaît qu'une piste orientée différemment permettrait d'épargner un plus grand nombre de personnes, pourquoi pas ? Néanmoins, cette question n'est pas actuellement à l'ordre du jour.

S'agissant de la question des « accompagnants », je cède la parole au représentant du GIE.

Xavier DUCLAIROIR

Nous savons que des « accompagnants » se déplacent effectivement pour accompagner un voyageur aérien, soit en voiture, soit en RER. Dans nos prévisions de trafic du CDG Express, nous avons considéré en première approche que les « accompagnants » iraient jusqu'à la gare de l'Est, mais qu'ils n'iraient pas au-delà.

Cela dit, l'expérience des liaisons étrangères montre qu'il existe parfois la possibilité d'acheter un aller-retour au prix d'un aller simple, à partir du moment où l'aller-retour a lieu dans un délai de trois ou quatre heures. De fait, les « accompagnants » peuvent représenter un trafic complémentaire à celui des passagers aériens.

Monsieur LOISEAU, Ile-de-France Environnement et Association des usagers des transports d'Ile-de-France

Lors d'une récente réunion des maires des Yvelines, un élu a posé une question sur l'extension de DHL. Le représentant du ministère des Transports lui a répondu qu'une éventuelle extension interviendrait sur l'aéroport de Vatry. Avez-vous des éléments à nous fournir sur ce sujet ?

Hubert DU MESNIL

Je pense que vous voulez plutôt parler de FedEx, n'est-ce pas ? FedEx est en effet l'opérateur américain installé à Roissy ; il génère une partie du trafic de nuit.

Monsieur LOISEAU

La question portait sur l'entreprise DHL.

Hubert DU MESNIL

DHL est certes présent sur la plate-forme de Roissy, mais le principal opérateur de fret est FedEx. Je pense ainsi que la question du maire des Yvelines portait sur une éventuelle augmentation du niveau de développement de FedEx.

Pour l'essentiel, le développement du fret à Roissy va bénéficier du lancement des A 380, puisque cette société a acheté de tels appareils. Ces avions disposant d'une plus grande contenance, FedEx pourra réaliser un plus gros trafic avec un nombre de mouvements d'avion plus faible.

Si la société veut poursuivre son évolution au-delà et réaliser une tranche supplémentaire de développement, le ministre l'a invité à s'installer à Vatry, où d'excellentes possibilités d'implantations sont disponibles. A cet égard, je tiens à vous indiquer que nous nous rapprochons de l'aéroport de Vatry, dans la mesure où nous pensons qu'il dispose de possibilités de développement. Si nous pouvons négocier avec la compagnie une évolution de cette nature, nous serons tout à fait partie prenante.

Alain ALMERAS

Nous vous remercions d'avoir exposé votre point de vue et d'avoir répondu aux différentes questions qui vous ont été posées.

Audition de Chiara CORAZZA

Directeur général de Paris Ile-de-France Capitale économique

Paris Ile-de-France Capitale Economique est une association loi de 1901. Créée il y a une dizaine d'années par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, elle regroupe plus d'une centaine de grandes entreprises franciliennes, françaises et internationales. Notre métier consiste à aller chercher des investisseurs à l'étranger et rendre l'Ile-de-France la plus attractive possible.

I. Le CDG Express répond aux attentes des investisseurs étrangers en Ile-de-France

Paris Ile-de-France Capitale économique a pour ambition de faire de Paris la capitale économique de l'Europe. S'il est exact que la région Ile-de-France demeure extrêmement attractive, des progrès doivent être réalisés en matière de transports. Nous sommes donc naturellement favorables à une desserte dédiée directe entre l'aéroport et la capitale, dans la mesure où il s'agit d'un projet essentiel et structurant pour notre région.

Nous réalisons chaque année des études de *benchmarking* pour comparer l'Ile-de-France aux autres métropoles européennes. Nous demandons ainsi aux principaux décideurs économiques installés en Europe quels sont les critères qui motivent leurs choix d'implantation dans telle ou telle ville. L'étude que nous avons réalisée en 2003 indique que, comme chaque année, le critère des liaisons internationales et des transports figure parmi les trois principaux critères des investisseurs et, comme chaque année, nous nous situons à la deuxième place derrière Londres.

Nous considérons que le projet CDG Express constitue une opportunité unique d'étudier l'amélioration de l'ensemble des transports dans le nord de Paris, afin de prendre en compte différents besoins :

- les besoins des habitants ;
- les besoins des travailleurs de la plate-forme ;
- les besoins du Parc des expositions de Villepinte.

II. Les améliorations à apporter au projet CDG Express

Nous pensons que le projet CDG Express pourrait être amélioré. Ainsi, afin de le rendre économiquement plus viable, il serait possible d'imaginer un terminal de départ et d'arrivée à Saint-Lazare. Cette localisation aurait en effet l'avantage de rapprocher la desserte des quartiers d'affaires. En effet, le public des investisseurs ne veut pas de rupture de charge et a besoin de disposer d'un temps de trajet garanti.

De plus, il convient également de ne pas oublier la desserte routière. Ainsi, nous avons travaillé à l'époque sur une liaison routière directe entre Charles-de-Gaulle et Saint-Augustin.

Nous pensons aujourd'hui qu'il serait pertinent de dédier une voie sur l'autoroute du Nord pour les transports en commun et les taxis.

Tels sont les deux bémols que nous apportons au projet CDG Express, auquel nous demeurons extrêmement attaché au demeurant.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai apprécié la manière dont votre document replace le projet CDG Express dans une problématique d'ensemble. Il s'agit notamment d'évoquer les employés de la plate-forme aéroportuaire et de Paris Nord 2. Votre document s'attache également aux transports des habitants du secteur et des participants aux foires et expositions du Parc de Villepinte.

Quel est votre sentiment vis-à-vis du service d'enregistrement des bagages ?

Chiara CORAZZA

Je ne crois pas qu'il faille opposer le CDG Express et le RER B amélioré. Je considère en effet qu'il s'agit de deux projets complémentaires et indissociables. Un des premiers mérites de CDG Express est peut-être d'avoir permis d'accélérer l'amélioration de la ligne du RER B, laquelle ne sera jamais une alternative à une ligne directe comme nous en connaissons à Kuala Lumpur, à Oslo ou à Londres.

Par ailleurs, je ne suis pas sûre que le public d'investisseurs et d'hommes d'affaires soit réellement demandeur d'un service d'enregistrement de bagages. De fait, je ne pense pas que ce service représente une condition essentielle : les investisseurs et les exposants préfèrent pouvoir rallier le plein centre de Paris sans enregistrement des bagages plutôt que de rejoindre la gare de l'Est avec un enregistrement des bagages. En effet, cet enregistrement leur fera perdre du temps.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai noté que vous avez relevé le caractère prioritaire de l'amélioration des conditions de circulation sur la ligne B du RER. A cet égard, je souhaite vous demander si vous avez pu vous pencher sur le projet d'amélioration du RER B qui a été voté par le STIF le 1er octobre dernier. Ce projet est ainsi caractérisé par des délais relativement lents.

Par conséquent, quelle est votre opinion à l'égard des délais proposés ? Les propositions du STIF correspondent-elles à vos souhaits ?

Chiara CORAZZA

Le STIF a eu l'amabilité de venir exposer le programme de schéma directeur devant notre Commission de transports et de circulation, qui travaille en ce moment sur l'accès aux parcs d'exposition. Naturellement, nous souhaiterions que ce programme soit réalisé le plus rapidement possible, mais il nous a été expliqué que les délais étaient liés à des raisons techniques et financières.

Naturellement, nous serions ravis de proposer une partie dédiée, au moins jusqu'à l'aéroport, en même temps que l'amélioration du matériel roulant et des gares. De fait, nous avons l'intention de travailler en ce sens. En outre, le projet CDG Express et l'amélioration de la ligne B RER doivent également tenir compte de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012. Pour avoir porté la candidature de Paris aux Jeux de 2008, je peux vous indiquer avec certitude que la question de la liaison avec l'aéroport et celle des transports en commun constitue un critère essentiel dans l'appréciation du projet par les membres du Comité International Olympique.

Jean-Paul PUYFAUCHER

A la fin de votre document, vous prônez une information plus complète du grand public et vous posez une série de questions, dont certaines disposent désormais de réponses. Il s'agit notamment des éléments suivants :

- l'évaluation du nombre de voyageurs selon que le CDG Express parte de la gare de l'Est ou de la gare Haussmann Saint-Lazare ;
- l'étude de l'impact de CDG Express sur le trafic autoroutier et sur la circulation des taxis dans Paris *intra muros*.

Pensez-vous qu'il est essentiel de répondre à ces questions avant de prendre une décision ? A l'inverse, faut-il avancer étape par étape ?

Chiara CORAZZA

Notre position est très claire : le plus tôt sera le mieux. Par conséquent, nous ne voudrions surtout pas que nos questions conduisent à un rallongement des délais, lesquels nous semblent déjà extrêmement longs. La suggestion du choix d'une arrivée à Saint-Lazare plutôt qu'à la gare de l'Est est faite à dessein : nous pensons que ceci peut améliorer le projet et le rendre financièrement plus viable.

Bernard SULPIS

Je souhaite revenir sur la problématique de la localisation du terminal dans Paris. Ainsi, à l'heure actuelle, compte tenu des dispositions techniques existantes – un tunnel en cul-de-sac à Haussmann Saint-Lazare –, nous ne sommes pas en mesure de proposer une liaison Roissy - Saint-Lazare.

En revanche, nous pensons que dans la perspective d'un prolongement de ce tunnel vers l'ouest – qui peut être réalisé, soit dans le cadre du schéma directeur de la ligne E en cours de révision au STIF, soit dans le cadre des projets normands –, il sera peut-être envisageable de proposer des services complets ou non à cet endroit. Ainsi, il est déjà prévu que le train Eleonor venant de Normandie s'arrête dans ces gares et qu'il charge des passagers pour les emmener à Roissy.

Il est certain que les extensions futures de la gare du Nord se feront plutôt en direction de Châtelet et du sud. Quant à elle, la gare de l'Est est plutôt orientée vers Haussmann et La Défense ou Montparnasse, selon la proposition de Monsieur GERONDEAU.

Madame CORAZZA a fait part de son souhait de voir le CDG Express réalisé le plus rapidement possible. Telle est également notre ambition : le prolongement de la ligne E vers l'ouest nécessitera des inscriptions de crédits publics dans les contrats de Plan.

En revanche, il est exact que CDG Express est indispensable : nous ne pourrions pas partir d'Hausmann si nous ne savons pas comment aller de Paris à Charles-de-Gaulle. Par conséquent, il est nécessaire de procéder par étapes : d'abord CDG Express ; puis éventuellement un développement conforme aux vœux de Madame CORAZZA.

Chiara CORAZZA

Je tiens à me faire bien comprendre : il ne s'agit pas d'une condition *sine qua non*, mais une suggestion destinée à améliorer le projet.

Xavier DUCLAIROIR

Dans le dossier support, nous avons intégré un graphique indiquant quelles sont les origines et les destinations des passagers aériens qui viennent de Paris *intra muros*. Ainsi, nous savons qu'aucun arrondissement ne génère plus de 10 % de l'ensemble des déplacements en provenance ou à destination de Paris *intra muros*. De fait, le quartier d'affaires autour de Saint-Lazare ne draine pas une grande majorité des passagers.

De plus, il convient de rappeler que le projet de service se fonde notamment sur la notion de simplicité et de lisibilité. Ainsi, les gares d'Hausmann Saint-Lazare et de Magenta ne sont pas d'un accès très aisé pour des passagers aériens qui, dans leur très grande majorité, sont étrangers. Dans ce cas, le service ne serait pas lisible et il serait mélangé à des rames Eole.

Ainsi, si nous devions proposer une arrivée à Hausmann Saint-Lazare, cela reviendrait à mélanger les flux de trafic et à interférer avec Eole. De fait, nous nous retrouverions alors dans une logique d'offre brouillée et illisible. Par conséquent, il est nécessaire de bien peser le pour et le contre de la desserte du quartier Hausmann Saint-Lazare.

Bernard SULPIS

La complémentarité peut intervenir dans le temps : dans une première phase, nous réalisons un terminal aérien à la gare de l'Est pour des voyageurs qui ne connaissent pas bien Paris. En revanche, il est éventuellement possible de proposer des trains partant de Saint-Lazare ou de La Défense pour des clientèles d'habitues. Ces trains iraient jusqu'à Roissy, sans offrir le service complet de CDG Express.

En tout état de cause, la première phase n'interdit pas d'effectuer ultérieurement des extensions.

Lino FERREIRA, porte-parole des Verts 93

Tel qu'il est présenté, le projet CDG Express a vocation à être un outil pour le développement économique de la région au sens large.

Nous nous demandons comment se fait-il que le portage du projet soit assuré par trois entreprises publiques, dont les missions premières consistent théoriquement à répondre à l'intérêt du public et des usagers des transports en commun au quotidien.

J'ai regardé la composition du Conseil d'administration de Paris Ile-de-France Capitale économique, qui regroupe des banques prestigieuses (CCF, JP Morgan, Credit Suisse) et d'autres entreprises comme Accor. Or il apparaît que cette association est l'acteur le plus favorable au projet. Comment se fait-il que ces entreprises ne soient pas partie prenante du montage financier du projet, y compris sur les aspects concernant sa viabilité ? De fait, vous avez émis quelques réserves sur la viabilité du projet tel qu'il est actuellement configuré. Je me répète : pourquoi les acteurs économiques n'ont-ils pas pris, dès le départ, une place pleine et entière dans cette démarche ?

Chiara CORAZZA

Je ne crois pas que cela soit à moi de répondre à cette question. Ainsi, un GIE a été constitué par les acteurs qui sont certainement les plus compétents pour pouvoir imaginer une liaison directe entre l'aéroport et sa région.

En tant que directeur général d'une association qui représente les intérêts d'un certain nombre d'entreprises, mais surtout l'intérêt général de la région Ile-de-France et de son développement, je ne peux que vous indiquer que nous nous sommes associés à cette démarche depuis 1994. Le projet qui nous est présenté est certainement perfectible, mais il s'agit d'une opportunité pour disposer d'un meilleur argument de vente de la région Ile-de-France à l'étranger.

En effet, les investissements étrangers représentent un emploi sur trois dans la région Ile-de-France. De fait, il est essentiel de disposer d'un maximum d'éléments pour vendre notre région à l'étranger, dans l'intérêt de tous les habitants de l'Ile-de-France.

Alain ALMERAS

Il y aura donc une liaison indirecte entre les investisseurs étrangers et le financement du CDG Express...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Monsieur FERREIRA, le principe du débat public repose sur l'équivalence et la qualité des arguments. Ainsi, Madame CORAZZA intervient aujourd'hui en tant que représentant d'une association. Or, d'une certaine manière, votre question remettait en cause ce principe d'équivalence. A écouter votre question, j'ai le sentiment que vous opérez un glissement assez contestable.

Xavier DUCLAIROIR

Des études ont été versées au débat, notamment une note sur le montage financier que nous avons eu l'occasion d'évoquer lors du colloque du 9 octobre.

Je vous rappelle que cette note précise clairement que le projet CDG Express n'atteint pas un niveau de rentabilité tel que les investisseurs privés pourraient s'y intéresser dès à présent. Son taux de rentabilité socioéconomique est intéressant pour un projet de transport public, mais le montage financier ne recherche pas à ce stade des capitaux privés. En revanche, les marchés financiers peuvent trouver un intérêt à prêter de l'argent pour permettre ce montage financier.

Alain ALMERAS

Je remercie Madame Chiara CORAZZA de nous avoir exposé son point de vue à l'égard du projet CDG Express.

Audition d'Alain AMEDRO

Délégué des Verts de Seine-Saint-Denis

Mon intervention se focalisera sur l'actualité du débat, mais effectuera également un certain nombre de rappels historiques.

I. Le cadre du débat

1. L'actualité du débat

L'actualité du débat est notamment marquée par la remise du rapport Gonnot cet été et la proposition d'une cinquième piste à Roissy. De plus, l'actualité du débat concerne également le plafonnement que nous avons gagné, c'est-à-dire la limitation du nombre de passagers à 55 millions sur Roissy. Néanmoins, notre préférence se porte plutôt sur un plafonnement en termes de mouvements d'avions.

Le responsable d'ADP qui a été auditionné n'a pas vu le lien que nous établissons entre la création d'une cinquième piste à Roissy, le déplafonnement et la création du CDG Express. De fait, le CDG Express symbolise selon nous l'extension de la plate-forme de Roissy.

2. Bref rappel historique

A cet égard, il apparaît pertinent d'effectuer un bref rappel historique. En 1993, Le Bourget s'est doté d'une troisième piste. En 1997, les troisième et quatrième pistes ont été construites à Roissy et le discours qui était tenu à l'époque était le suivant : « *Ne vous inquiétez pas, ces pistes constituent une amélioration en termes d'environnement et elles ne provoqueront pas de nouvelles nuisances* ».

Les Verts sont particulièrement attachés à l'équilibre du territoire français et du territoire européen. De fait, nous avons toujours lutté contre l'hypertrophie de l'Ile-de-France : il ne nous semble pas intéressant que l'Ile-de-France soit trop forte par rapport à ce qu'un célèbre géographe appelait le « désert français ». En effet, en matière d'aménagement du territoire, il est important de prendre en compte l'ensemble des considérations.

Ainsi, nous sommes partisans d'une ferme régulation à Roissy. A cet égard, nous avons émis un certain nombre de propositions dans notre cahier d'acteur. Il s'agit par exemple de taxer, voire de supprimer les navettes (Paris-Toulon, Paris-Nice, Paris-Marseille) qui sont directement en concurrence avec le TGV. En effet, le taux de remplissage de ces navettes est trop faible et le train pollue quatre fois moins sur ces courtes distances.

II. L'environnement économique et routier

1. L'environnement économique

Si la plate-forme de Roissy est effectivement créatrice d'emplois, nous nous interrogeons sur l'impact du CDG Express. Nous craignons en effet que les entreprises s'implantent plutôt aux deux extrémités de CDG Express et délaissent donc la Seine-Saint-Denis.

De fait, le CDG Express renvoie à une question d'aménagement du territoire et d'un département qui a besoin de toutes l'attention des pouvoirs publics. Le graphique, inscrit à la page 17 du dossier du Maître d'Ouvrage, montre que la Seine-Saint-Denis est certainement le département qui a développé le moins d'emplois depuis vingt ans autour de l'aéroport. Ainsi, nous estimons que les Séquano-Dyonisiens, c'est-à-dire les habitants du 93, sont trop peu nombreux à venir travailler à Roissy. Ceci touche particulièrement l'emploi des jeunes de Seine-Saint-Denis.

De plus, nous estimons que le projet CDG Express ne répond pas aux besoins des deux parcs d'exposition du Bourget et de Villepinte.

2. L'environnement routier

Lorsque nous avons combattu l'extension de Roissy, nous avons affirmé qu'elle conduirait à la saturation du réseau ; saturation qui est aujourd'hui effective, y compris au niveau du réseau secondaire. Nous partageons un souci évoqué à plusieurs reprises dans le cadre du débat public, c'est-à-dire la limitation des trajets automobiles. Nous pensons donc que la réponse apportée par le CDG Express ne constitue pas la meilleure réponse possible.

Nous avons bien conscience du problème routier, puisqu'il faut entre trente minutes et deux heures pour rejoindre le cœur de Paris.

III. La nécessaire amélioration du RER B

Il convient d'améliorer les transports publics existant, c'est-à-dire le RER B. Grâce à la forte mobilisation d'associations et d'un certain nombre d'élus, une première étape a été franchie par le STIF, qui a voté un programme d'amélioration du RER B. Néanmoins, cette amélioration nous semble trop partielle, trop tardive et insuffisamment concrète.

Nous n'oublions pas non plus que si le RER B présente des défauts certains, il a parfaitement rempli son rôle à l'occasion de deux manifestations d'ampleur mondiale :

- la Coupe du monde de football en 1998 ;
- les Championnats du monde d'athlétisme cet été.

Par conséquent, nous tenons à un RER B amélioré.

IV. Commentaires sur les études réalisées par le Maître d'Ouvrage

1. Les attentes des passagers aériens

A la page 41 de l'étude du Maître d'Ouvrage, il est indiqué que les attentes des passagers aériens recouvrent les dimensions suivantes :

- la fiabilité et la ponctualité ;
- la facilité et la liberté d'accès ;
- une fréquence élevée ;
- la permanence du service ;
- la rapidité de l'enregistrement ;
- la simplicité de l'usage.

Ainsi, la vitesse du train offrirait un gain de temps et permettrait au voyageur aérien de ne pas manquer son avion.

Nous, usagers du RER B, sommes tout autant intéressés par un gain de temps et la certitude de ne pas arriver en retard à notre travail. En outre, nous savons qu'un certain nombre d'habitants de Seine-Saint-Denis perdent leur emploi en raison du manque de fiabilité du RER B.

2. L'étude OBEA

A la page 37 du dossier du Maître d'Ouvrage, figure un abstract d'une étude OBEA datant de 1996. Cette étude met en exergue six éléments.

a. La notoriété

La notoriété du RER B est assurément insuffisante. En effet, il est indiqué que 33 % de l'ensemble des passagers aériens ignorent l'existence du RER B. Je pense que la responsabilité de cette méconnaissance incombe totalement à ADP et aux compagnies aériennes. En effet, il serait assez simple de remettre aux voyageurs arrivant à la douane un document leur indiquant la manière dont ils peuvent se rendre au cœur de Paris.

b. La signalétique

Il est exact que le manque de lisibilité du service désoriente les voyageurs aériens. De fait, nous nous sommes perdus en revenant du premier débat sur le développement de Roissy. Pourtant, nous étions français, BAC + 5 tous les deux... Il nous a cependant été impossible de savoir si le premier train qui partait était direct pour Paris ou s'il s'arrêtait bien à Aulnay-sous-Bois. Or la signalétique dépend directement d'ADP, de la SNCF et de RFF.

c. La sécurité

Il ne nous semble pas que les questions de sécurité soient traitées par l'évitement de la Seine-Saint-Denis. Nous avons ainsi l'impression qu'une ségrégation est opérée au détriment du 93.

De fait, nous préférerions que les problèmes sociaux et ceux de la gare de Sevrans Beaudottes soient traités plutôt que de faire transiter les passagers aériens par d'autres voies.

d. Les bagages

Il est exact que le matériel roulant actuel n'est effectivement pas adapté aux besoins des usagers. Cependant, la rénovation du RER B aurait pu remédier à ce problème. Là encore, cette question relève de la responsabilité de ceux qui sont aujourd'hui maîtres d'œuvre du CDG Express.

e. L'accueil

L'accueil a été amélioré à la gare du Nord et il nous semble qu'une information de qualité pourrait être fournie à l'intérieur du RER B. Certes, il existe des hôtes et des hôtesse au TGV 2, mais ils ne semblent pas remplir correctement leur tâche. En effet, certains RER directs partent quasiment à vide alors que les passagers s'entassent dans des trains omnibus.

f. La tarification

Le dossier indique que « *les tarifs du RER B sont perçus comme élevés au regard de l'absence de service associé* ». Nous nous demandons donc quel est l'usage qui est fait de la taxe d'aéroport. Nous suggérons ainsi que cette taxe soit affectée à l'amélioration du RER B.

CDG Express ne fait partie aujourd'hui d'aucun des schémas directeurs qui ont été passés entre l'Etat et la région. Ainsi, les élus n'ont pas considéré que CDG Express constituait une solution. Or le barreau nord (RER D et RER B) permettrait d'acheminer un certain nombre de personnes du Val d'Oise à Roissy. De plus la question des tangentielles demeure patente.

Nous considérons qu'il est effectivement pertinent que ces liaisons ferroviaires permettent de servir l'intérêt général et non pas l'intérêt particulier d'un certain nombre.

V. Les lésions occasionnées par le CDG Express

Par ailleurs, nous considérons que le CDG Express risque de léser les usagers du RER E. De plus, s'agissant des trains picards, un élu du Conseil régional de Picardie nous a indiqué que certains projets proposés par les Picards avaient été « retoqués » pour favoriser le CDG Express.

La question du tunnel pose également problème. Nous voulons savoir si les risques seront pleinement assumés et si nous arriverons à résoudre tous les problèmes d'environnement, afin de faire en sorte que le prix ne devienne pas exorbitant.

Enfin, je souhaite évoquer brièvement la question des bagages à leur arrivée à Roissy. Quel sera le service qui sera assuré en termes de bagages et quelles sont les garanties dont nous disposons en la matière ?

Les Verts sont particulièrement attachés au développement d'un transport public répondant à l'intérêt général. Il nous semble donc essentiel que la décision finale sur le CDG Express soit prise par une association d'élus, c'est-à-dire le STIF dans sa nouvelle formule.

Compte tenu des rapports et des différentes discussions qui auront eu lieu, il apparaît important que le STIF puisse se saisir à nouveau de ce sujet. En effet, je rappelle que le STIF a demandé au Maître d'Ouvrage de rentrer dans la démarche du débat public.

Alain ALMERAS

La décision ne peut pas être directement prise, dans la mesure où une série d'étapes a été prévue, avec notamment l'enquête d'utilité publique.

Jean-Paul PUYFAUCHER

La Commission particulière du débat public n'a pas pour objet de donner un avis, mais de s'assurer que le débat se déroule dans de bonnes conditions.

J'éprouve des difficultés à comprendre où se situe, par rapport à un service adapté, le point de rupture de votre démonstration. Ainsi, vous partagez le constat que l'amélioration du RER B constitue une nécessité. Quelle est votre appréciation du schéma directeur du RER B tel qu'il a été voté par le STIF ? Je vous demande de prendre en compte deux éléments dans votre réponse : le délai et les objectifs.

- Quelle est votre appréciation des délais qui ont été proposés ?
- Quelle est votre appréciation des objectifs d'amélioration qui ont été proposés ?

Alain AMEDRO

Nous portons un regard relativement négatif sur ce qui a été proposé. Ainsi, certaines infrastructures essentielles pour le RER B ne verront le jour qu'en 2015. Par exemple, le Conseil d'administration du STIF ne s'est pas prononcé sur le tunnel entre la gare du Nord et Châtelet.

Si certaines décisions du STIF ont été améliorées grâce à l'insistance des élus, elles ne prennent pas en compte le caractère urgent des investissements. Les financements actuels ne nous semblent pas être suffisamment mis en place pour permettre une amélioration de la régularité et de l'offre.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Si j'ai bien compris, l'objectif consiste à proposer une desserte renforcée du RER B sur voies dédiées au nord à partir de 2010, pour un montant compris entre 220 et 400 millions d'euros. Ce faisant, le RER B serait cadencé sur le modèle du métro. D'une certaine manière, cette décision rend définitivement impossible les trains directs à destination de Roissy sur ces voies dédiées. Est-ce bien cela ?

Bernard SULPIS

Dans sa délibération sur cette partie du schéma directeur, le STIF nous a demandé d'étudier, dans un délai de dix-huit mois, un schéma de principe d'une opération dont les objectifs sont les suivants :

- l'amélioration de la régularité ;
- le renforcement de la desserte du RER B, notamment entre la banlieue nord et Roissy ;
- l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La piste d'étude qui vient d'être décidée consiste à regarder s'il est possible d'améliorer globalement la situation de la ligne B. Ainsi, il s'agit d'améliorer la régularité et la fiabilité de la ligne, ainsi que la desserte d'un certain nombre de gares. Il convient de mettre en balance les avantages attendus avec les inconvénients potentiels, afin d'établir un bilan global.

A partir du moment où la fréquence est de cinq trains par quart d'heure, la ligne est exploitée entièrement sur deux voies, c'est-à-dire une voie dans chaque sens. Dans ce cas, le train le plus lent dicte la marche de l'ensemble des trains. Compte tenu des possibilités qui existent, deux options vont être étudiées.

- **l'option omnibus**

Dans ce cas, tous les trains seraient parallèles et s'arrêteraient à toutes les gares.

- **l'option « semi-omnibus »**

Dans ce cas, les trains pourraient s'arrêter dans une gare sur deux.

Dans un schéma de cette nature, il n'y a plus de place pour des services directs entre Paris Nord et Roissy. Par conséquent, à défaut de réalisation d'autre chose, nous risquons d'avoir une part modale inférieure à celle qui est constatée actuellement.

S'agissant de l'amélioration de l'accessibilité de la plate-forme pour ceux qui y travaillent, le schéma directeur peut être pertinent, dans la mesure où une partie des salariés habitent à La Courneuve, à Aubervilliers, au Bourget, à Drancy, au Blanc-Mesnil ou à Aulnay-sous-Bois. De fait, si le nombre de trains desservant ces gares et allant vers Roissy augmente, la desserte de la plate-forme sera améliorée par l'amélioration de la ligne B telle qu'elle est proposée dans le schéma directeur.

Jean-Paul PUYFAUCHER

D'une certaine manière, l'orientation du STIF condamne le train direct. Monsieur SULPIS, vous avez écrit que « *le CDG Express serait ainsi en concurrence directe avec le RER B* ». Or j'ai l'impression que cela ne sera pas vraiment le cas à partir de 2010.

Lino FERREIRA

Nous avons avancé des chiffres sur le résultat d'exploitation des navettes Heathrow Express et Arlanda Express. Or les porteurs du projet, qui citent souvent ces liaisons en exemple, ne sont pas capables de nous présenter des réponses claires à cet égard. De fait, des phénomènes de concurrence sont observés sur des projets identiques, alors même que les produits concurrents des navettes ne sont pas de la même qualité qu'un RER B amélioré.

Par ailleurs, afin de promouvoir CDG Express, il a été indiqué que la ligne B actuelle ne fournit pas une prestation adéquate. Or Alain AMEDRO a rappelé que 33 % des voyageurs aériens ne connaissent pas l'existence du RER B. Si l'intégralité des passagers aériens avait été informée de cette existence, l'utilisation du RER B serait bien meilleure. De fait, le projet CDG Express n'aurait peut-être donc pas vu le jour.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le Maître d'Ouvrage s'est engagé à ce que les chiffres fournis par l'association Vivre sans CDG Express fassent l'objet d'une fiche.

Alain AMEDRO

La concurrence sera directe, dans la mesure où la rupture de charge sera importante à la gare de l'Est Il ne me semble pas que le STIF ait déjà répondu à cette question dans ses décisions du 1er octobre.

Bernard SULPIS

La décision du STIF porte sur la demande de préparation d'un schéma de principe. A partir du moment où la ligne B circulerait sur deux voies, nous parviendrons à un certain parallélisme des trains rendant impossible des trains directs, sauf à créer des voies d'évitement.

Alain AMEDRO

A un moment donné, il s'agira bien d'opérer des choix politiques. La modernisation dont je rêve pour le RER B n'est pas celle du STIF...

Bernard SULPIS

Il ne serait pas possible de proposer des trains directs, sauf à créer des voies d'évitement ou à réutiliser à certains endroits les voies rapides. Si nous devons, à certains endroits, réutiliser les voies rapides pour que les trains directs doublent les trains qui sont plus lents, nous ne disposerons plus de la capacité que nous espérions avoir sur les voies rapides.

A cet égard, je tiens à vous rappeler un certain nombre d'éléments. En 1976, Roissy Rail a été créé, c'est-à-dire une liaison directe entre Paris Nord et Roissy. En 1983, l'interconnexion de Roissy Rail avec la ligne B a été réalisée, cette dernière donnant satisfaction dans un premier temps aux personnes venant du nord-est. Ensuite, le trafic de Roissy Rail a baissé et le report vers le réseau routier a débuté.

En 1995, lorsque le deuxième aérogare a été inauguré, des services directs ont été à nouveau créés, pour essayer de regagner des parts de marché. Ceci a posé de tels problèmes sur la desserte du nord-est francilien qu'en 1997, les services directs ont été supprimés lors des heures de pointe et n'ont été maintenus qu'en flancs de pointe. De fait, il est vraiment difficile de régler ce problème uniquement à l'aide de la seule ligne B du RER.

Alain AMEDRO

Nous proposons une série de mesures qui font partie des contrats de gare, comme l'idée d'une tangentielle et du barreau de Gonesse.

Bernard SULPIS

Le contrat de Plan Etat-région sur le barreau de Gonesse est à l'étude actuellement. Cette opération nous paraît effectivement fondamentale pour permettre l'accessibilité de la plate-forme aux personnes qui habitent et travaillent dans l'est du Val d'Oise. Il en est de même de l'amélioration de la tangentielle nord. En revanche, ces projets ne modifient en rien le problème de la liaison entre Roissy et l'hyper centre de Paris.

Marie-Pierre BORY, Aéroports de Paris

L'amélioration de la signalisation à Roissy constitue effectivement une de nos priorités.

S'agissant de la notoriété, nous avons lancé des campagnes de promotion de manière conjointe avec la SNCF. Nous espérons que ces efforts porteront leurs fruits dans les années à venir.

Enfin, sur le prix du billet qui est compris entre 6 et 7 euros, la répartition des recettes est effectuée au bénéfice de trois entités :

- la RATP pour la zone urbaine ;
- la SNCF ;
- ADP, qui est chargé de la desserte interne au sein de Charles-de-Gaulle.

Ces recettes sont notamment utilisées pour financer le SAT, qui permettra d'améliorer fortement le RER B, puisque des navettes automatiques plus rapides et plus fréquentes seront proposées.

Enfin, ADP réfléchit à un mode de financement du projet à travers l'augmentation sensible du tarif des parkings. Pour le moment, la réglementation à laquelle nous sommes soumis ne nous permet pas d'agir en ce sens, mais nous espérons pouvoir affecter directement ces recettes au financement du projet.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Monsieur AMEDRO, vous avez indiqué que la décision de poursuivre ou de renoncer au projet CDG Express devra émaner d'une instance élue. De fait, je souhaiterais connaître votre sentiment à l'égard du fonctionnement du STIF et notamment l'absence de représentants des usagers au sein de ce Syndicat.

Alain AMEDRO

Le STIF va voir sa composition modifiée : au début de l'année 2005, il est probable que l'Etat se retirera du Conseil d'administration du STIF pour laisser la place à des élus du Conseil régional, des départements et des autorités organisatrices de proximité. Nous pensons qu'il s'agit là d'une décision pertinente, puisque ces personnes doivent rendre compte de leur décision à un moment donné devant leurs électeurs.

Alain ALMERAS

Je remercie tous les intervenants d'avoir participé à cette réunion. La prochaine audition d'acteurs se déroulera le lundi 27 octobre dans ces mêmes locaux.