

Synthèse de l'atelier :

« Les solutions alternatives au projet »

Principaux intervenants de l'atelier :

*Bruno DEFAIT, Vivre Sans CDG Express ;
Christian GERONDEAU, Expert indépendant ;
Philippe MATHERON, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) ;
Eric EHLERS, Association des usagers des Transports (AUT) IDF ;
Andrée GIRARD, Association des riverains SCNF Noisy-le-Sec ;
Bernard SULPIS, RFF ;
Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express ;
Thierry MIGNAUW, GIE CDG Express ;*

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

Philippe MARZOLF ouvre l'atelier en en présentant le déroulement : cinq acteurs du débat public exposeront tour à tour leurs solutions alternatives au projet CDG Express, puis le Maître d'Ouvrage répondra en apportant ses arguments.

I. Propositions de modification du tracé actuel

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

Andrée GIRARD, Présidente de l'Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec, explique à quel point l'environnement actuel de Noisy-le-Sec est « déplorable ». La saturation des infrastructures du secteur rend inacceptable la perspective de la création d'une nouvelle liaison. C'est pourquoi Andrée GIRARD demande, à défaut d'une solution basée sur l'amélioration de la ligne de RER B, la modification du parcours prévu entre Noisy-le-Sec et la Poudrette à Pavillons-sous-Bois, pour éviter les zones urbaines de Bondy et de Noisy.

Monsieur GIRARD, qui est également membre de l'Association des riverains de Noisy, met l'accent sur les nuisances occasionnées par les travaux de réalisation de CDG Express qui d'après ses estimations se dérouleront jour et nuit pendant deux ans. La construction d'un mur de soutènement empêchera les riverains de dormir pendant plusieurs mois. Pour éviter les zones urbanisées, il propose de profiter de l'importance de l'empreinte SNCF à Noisy pour dévier les lignes de voyageurs et rejoindre le canal de l'Ourcq. Cela suppose de passer sous le Parc de la Bergère à Bobigny et d'emprunter un tracé où l'on trouve essentiellement des entreprises de matériaux de construction. Seul le passage sous l'Hôpital Jean Verdier constituerait une nuisance réelle.

Monsieur PICQUAND, de la SNCF, justifie le tracé retenu par le souci de faire débiter le tunnel le plus loin possible de Paris et par la nécessité, compte tenu de la densité de circulation constatée, d'utiliser les lignes allant en direction de Mulhouse qui dispose d'une capacité résiduelle alors que ce n'est pas le cas des lignes Paris/Strasbourg. D'autre part, la solution proposée par

Madame GIRARD obligerait d'écarter les voies principales, sur lesquelles circulera le CDG Express, alors même que celles-ci sont situées au milieu du faisceau, ce qui occasionnerait des travaux importants. Selon Monsieur PICQUAND, le projet actuel du CDG Express s'avère plus facile, moins onéreux, car il suppose le creusement d'un tunnel moins long, et plus avantageux en termes de circulation que la solution alternative proposée.

Madame GIRARD déplore le fait que Monsieur PICQUAND n'ait pris aucunement en compte, dans ses explications le respect de l'environnement humain et naturel.

Bernard SULPIS souligne le fait que l'ajout des quatre trains par heure de CDG semble relativement marginal au regard du bruit actuellement généré par la circulation ferroviaire à Noisy. En ce qui concerne les nuisances créées par le chantier, il indique que des progrès en termes de matériel (compresseurs insonorisés) et d'organisation (recours à des signaux lumineux au lieu de sifflets pour signaler le passage des trains) ont été réalisés au cours des dernières années. Il en va de même pour les protections phoniques (murs anti-bruits, protection des façades, doubles vitrages, etc.). Monsieur SULPIS rappelle que les chantiers réalisés sans perturber l'exploitation normale des lignes se caractérisent par une complexité technique et des surcoûts considérables. Il ajoute que ce n'est pas par plaisir que RFF réalise des travaux ou des opérations d'entretien et de maintenance la nuit. Monsieur SULPIS s'engage toutefois à faire établir par RFF, avant la fin du débat public, les cahiers des charges des études relatives à la proposition de tracé de Madame GIRARD.

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

Bernard IRION, le Président de la Société d'Exploitation de Paris Nord Villepinte qui agit pour le compte de la CCIP estime impératif la desserte du Parc des Expositions de Villepinte (PIEX) par le CDG Express, compte tenu de l'importance de cette structure pour l'économie régionale et nationale. Cette desserte est possible car les visiteurs du PIEX et les voyageurs aériens ont un profil et des besoins assez similaires. L'interconnexion d'un aéroport et d'un parc d'expositions est d'ailleurs une solution très fréquente à l'étranger. Bernard IRION explique que dans la mesure où les études conjointes qui jusque-là ont été menées par la CCIP, RFF et la SNCF n'ont pas débouché sur une solution viable, il a été fait appel au bureau d'études SETEC pour en proposer une nouvelle.

Philippe MATHERON, de la CCIP, présente le PIEX, afin de donner la mesure de son importance économique :

- 2 millions de visites en 2002, dont un tiers sont le fait d'étrangers ;
- 33 000 exposants ;
- 15 000 emplois directs et indirects, auxquels s'ajoutent les 16 000 emplois de la zone d'activité Paris-Nord II ;
- 1,2 milliard d'euros de retombées directes, auxquelles il faut ajouter les recettes liées à l'hôtellerie et à la restauration, mais aussi toute l'activité économique induite pour les entreprises qui exposent.

35,5 % des visiteurs se rendent au PIEX par le RER, contre 63,5 % par la route (2 % en taxi, 56 % en voiture et 5 % par autobus ou navette). Les besoins actuels du Parc en termes de desserte en transports en commun se situent à peu près à 6 000 voyageurs par heure au cours des pointes du matin et du soir. Les besoins futurs pourraient atteindre, selon les hypothèses de développement du parc, un débit compris entre 12 000 et 20 000 visiteurs par heure.

Si toute la capacité de développement du PIEX était utilisée, les flux pourraient être cinq fois supérieurs aux flux actuels. Il est évident que le RER B ne pourra – il ne le peut déjà plus – prendre en charge un tel trafic. Si rien n'est fait, le recours au transport automobile sera massif, ce qui est contraire aux objectifs du PDU (plan de déplacement urbain).

Philippe MATHERON présente la nouvelle proposition de tracé de la CCIP : elle consiste à dévier le tunnel prévu juste avant Sevran-Beaudottes, de déboucher en voies couvertes au niveau de Sevran, puis d'utiliser les emprises du RER B, qui ont été prévues pour quatre voies, pour se rendre à la gare Parc des Expositions qui dispose elle-même d'emprises dans sa partie Est pour accueillir un nouveau quai et de nouvelles voies. Par la suite, le tracé proposé par la CCIP récupérerait la boucle Sud du RER B qui figure dans le schéma directeur au Sud de Tremblay et qui constitue un premier maillon d'une tangentielle ferrée Roissy/Cergy, pour s'achever en gare de Roissy.

Philippe MATHERON ajoute que la solution qu'il présente l'avantage de nécessiter un tunnel moins long de 3 kilomètres. Par ailleurs, il ne passe plus en zone urbanisée, ce qui permettrait d'économiser 60 millions d'euros sur le coût de l'infrastructure et de réduire la durée des travaux de neuf mois, ce qui rendrait d'autant plus réaliste la perspective de réaliser le projet CDG Express avant les Jeux Olympiques de 2012. Une économie supplémentaire de 50 millions d'euros pourrait être réalisée s'il s'avérait que la boucle Sud pouvait être financée dans le cadre de la Grande Tangentielle. De plus, le PIEX générerait pour CDG Express une clientèle complémentaire comprise entre 10 et 15 % du trafic prévu, ce qui abaisserait significativement le seuil de rentabilité du projet.

Philippe MATHERON conclut en indiquant qu'il est peu probable que CDG Express puisse absorber la totalité du trafic généré par le PIEX, à moins de prévoir l'adjonction de navettes dédiées plus capacitaires.

Olivier PICQ, de la SNCF, objecte aux représentants de la CCIP que l'existence au PIEX de deux pointes très marquées entre 9 heures et 10 heures 30 et entre 17 heures et 18 heures 30 rend de toute façon impossible la desserte de Villepinte par CDG Express. Ce phénomène de pointe s'avère trop marqué pour que l'on puisse l'absorber sans dégrader fortement l'équilibre économique de CDG Express. C'est d'autant plus vrai que les besoins du Parc des Expositions ne s'expriment que 90 jours par an, c'est-à-dire pendant la durée des salons, alors que le projet CDG Express est appelé à fonctionner 7 jours sur 7.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF, souligne la complémentarité qui existe entre la nécessaire modernisation du RER B et le projet CDG Express, dans la mesure où ce dernier doit permettre de dégager de la capacité pour les infrastructures existantes.

Jacques GRANGER, Directeur de l'Aménagement de la Ville de Tremblay-en-France, explique qu'il est impossible de faire fonctionner dans de bonnes conditions le Parc des Expositions et l'aéroport sans le recours aux transports en commun. Il rappelle par ailleurs qu'une desserte du Parc des Expositions était financée dans le contrat de plan région en 1994 à hauteur de 250 millions de francs, mais qu'elle n'a pas vu le jour en raison de « l'incapacité récurrente de la CCIP à décider de ses investissements ».

Bernard IRION lui objecte que la montée en charge lente et continue des besoins de desserte du PIEX ne justifiait pas en 1994 la création d'une liaison dédiée.

Hugues GIRARD, du STIF, met en garde ceux qui imaginent de nouveaux tracés du fait qu'ils risquent souvent, lorsqu'ils prévoient l'utilisation d'infrastructures existantes, de nuire à la qualité de service proposée sur les infrastructures appelées à être partagées. La lisibilité de l'offre de transport suppose par ailleurs que des accès et des voies distincts soient aménagés pour CDG Express et le RER B.

Philippe MARZOLF demande à la CCIP de transmettre l'étude du cabinet SETEC qui étaye la proposition de la CCIP à la Commission, afin qu'elle la rende publique.

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

Christian GERONDEAU, un spécialiste du RER, commence sa présentation en rappelant que ce sont les futurs investisseurs qui choisiront unilatéralement de retenir l'une ou l'autre des variantes. Il constate que les promoteurs de CDG Express ne considèrent que la durée du trajet Roissy/Gare de l'Est, alors qu'il faudrait prendre en compte le temps complet d'un déplacement, depuis l'avion jusqu'à la chambre d'hôtel. A cet égard, CDG Express aura du mal à s'imposer face aux taxis. Christian GERONDEAU met par ailleurs en doute la pertinence d'un terminal d'enregistrement avancé, dans la mesure où l'obligation d'enregistrer ses bagages deux heures avant le décollage ne sera pas levée. Il plaide aussi pour une desserte de Villepinte et conteste l'existence d'un véritable pôle Gare de l'Est/Gare du Nord/ Magenta.

Christian GERONDEAU soumet au débat public l'hypothèse consistant à faire passer les trains CDG Express par la ligne E du RER. Elle présenterait selon lui l'avantage de faire arriver les passagers en deux endroits dans Paris au lieu d'un seul, et cela dans un quartier plus central que la Gare de l'Est, d'autant qu'il dispose de très bonnes connexions avec les transports en commun. Cette solution est techniquement possible puisque deux quais et deux voies restent inutilisés sur la ligne E.

Christian GERONDEAU expose ensuite une seconde hypothèse, consistant à relier la ligne E à la Gare Montparnasse. Il rappelle à ce propos que la vocation première du RER était il y a trente ans de supprimer les culs-de-sac des gares de banlieue. Or seules les gares Saint-Lazare et Montparnasse, ainsi que la ligne E, ne bénéficient pas encore d'une connexion avec le RER. Le fait de relier la ligne E, facilement accessible depuis Saint-Lazare, à la Gare Montparnasse présenterait plusieurs avantages majeurs.

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

En conclusion, Christian GERONDEAU explique que le projet CDG Express actuel et les deux hypothèses qu'il a exposées ne sont pas exclusives l'une de l'autre, puisqu'elles pourraient être mise en œuvre de manière successive.

Bernard Sulpis explique que la création d'une liaison mécanisée entre Gare de l'Est et la Gare Magenta dès 2007 rendra pertinente la notion de pôle Gare de l'Est/Gare du Nord/ Magenta. Il se déclare cependant très intéressé par les propositions de phasage qu'a faites Christian GERONDEAU, bien qu'elle relèvent selon lui d'un débat régional sur le RER en Ile de France. Il ajoute qu'il est très peu probable, étant donné les financements déjà engagés dans l'actuel et le futur contrat de plan que le CDG Express arrive à la Gare de Montparnasse en 2012.

Xavier Duclairoir, du GIE CDG Express indique que CDG Express bénéficiera d'atouts décisifs par rapport à Heathrow Express.

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

Il ajoute que seule une petite partie des voyageurs raisonne en temps de transport complet. La qualité de service offerte et la fiabilité des temps de transport sont en revanche déterminantes.

Hugues Girard, du STIF, explique que l'hypothèse consistant à faire passer CDG Express dans le tunnel d'Eole se heurtera à un problème de capacité, dans la mesure où il n'est pas possible de retourner plus de seize trains à Hausmann/Saint-Lazare, malgré les quatre quais existants. Cela dit, des études de trafic seront réalisées par le STIF pour en évaluer l'intérêt de cette solution, notamment en comparaison d'un prolongement de la ligne E vers la Défense et Versailles.

II. Propositions de nouveaux tracés

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

Eric Ehlers, de l'Association des usagers des transports (AUT) d'Ile de France, précise tout d'abord que la FNAUT partage l'objectif de faciliter un report modal et ne s'oppose donc pas au projet CDG Express. Il expose la proposition A de la FNAUT : un tracé empruntant le faisceau ferroviaire Est qui existe au-delà de Noisy, sans recourir au percement d'un tunnel, et regagnant par le biais des infrastructures existantes le TGV Est qui circulera en 2007. Cette solution suppose de construire un raccordement avec la ligne de jonction qui fait actuellement le tour de l'Ile de France par Roissy et Marne-la-Vallée, puis de rejoindre l'aéroport, dans les conditions prévues dans le projet CDG Express. Cette variante conduit à un allongement du temps de l'ordre de cinq minutes, ce qui n'est pas rédhibitoire, selon Eric Ehlers, dans la mesure où les voyageurs recherchent avant tout une fiabilité du temps de parcours.

Monsieur Panouse, de la SNCF, écarte la variante proposée par Eric Ehlers en raison de la saturation du trafic ferroviaire entre Noisy et Chelles-Vaire.

Bernard Sulpis ajoute que la seule solution consisterait à construire deux voies nouvelles. Si on le faisait en surface, cela entraînerait des nuisances insupportables pour les riverains ; si on le faisait en souterrain, il faudrait creuser un tunnel plus long que celui qui est prévu dans le projet CDG Express actuel.

Xavier Duclairoir ajoute que la solution proposée rallonge de 18 kilomètres le parcours, ce qui accroît d'environ 60 % les charges d'exploitation du CDG Express. Il faudrait en outre faire

circuler du matériel roulant capable d'atteindre 200 kilomètres/heure contre 160 kilomètres/heure dans le projet initial.

Monsieur AMEDRO, représentant des Verts de Seine Saint-Denis conteste le fait que les études de RFF concluant à une saturation des lignes Est soit objectives.

Eric EHLERS indique que la solution qu'il a proposée permettrait de vérifier la pertinence du modèle économique de CDG Express à moindre coût.

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

Eric EHLERS explique que la proposition B de la FNAUT consiste à détourner de la Gare du Nord une partie de son trafic actuel en utilisant les voies existantes du RER D, grâce à un doublement du tunnel Châtelet/Gare du Nord qui permettrait de faire passer sa capacité de 10 à 30 trains par heure et par sens. Cette solution offrirait aux usagers de la banlieue Nord un accès au centre de Paris, sans subir la rupture de charge qui leur est imposée en Gare du Nord. Elle conférerait au projet CDG Express que certains présentent comme élitiste, voire ségrégationniste, une utilité publique et donc une légitimité nettement accrue. Le point d'arrivée de ce tracé pourrait être, dans la perspective du doublement des voies sur l'antenne de Roissy CDG, la Gare Roissy 1, les voyageurs utilisant par la suite la navette qui est appelée à relier les différents terminaux.

Eric EHLERS indique qu'une deuxième possibilité d'utilisation des infrastructures Paris-Roissy-Mitry consisterait à créer un tunnel entre les faisceaux ferroviaires Nord et Est. Cette solution éviterait la Gare du Nord pour arriver en Gare de l'Est. Une voie de raccordement reliée à la petite ceinture ferroviaire permettrait, grâce au creusement d'un tunnel sous la zone d'activité Cap 18, de rejoindre le faisceau ferroviaire Est.

Bruno DEFAIT, de l'Association Vivre sans CDG Express, s'attache à étayer les propositions de tracé exposées par Eric EHLERS du point de vue des conditions d'exploitation. Il propose notamment :

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

Philippe MARZOLF incite le public à se reporter, pour plus de détails, à l'étude technique qu'a réalisé Vivre sans CDG Express.

Madame DU GRANDRUT Chargée des infrastructures au Conseil régional de Picardie déclare que la création d'une liaison directe Amiens/Roissy ou Creil/Roissy afin de répondre aux besoins des nombreux habitants de Picardie qui travaillent à Roissy où vont y prendre l'avion ou le train a été remise en question par l'existence du projet CDG Express, alors qu'elle était pratiquement acquise. Ce projet mobiliserait en effet tous les quais disponibles dans la gare TGV de Roissy. Ne se résolvant pas à renoncer à la liaison Creil/Roissy, Madame DU GRANDRUT suggère au Maître d'Ouvrage de prolonger le parcours de certains trains CDG Express jusqu'à Creil, ce qui représente un parcours d'une durée de 15 à 20 minutes.

Thierry MIGNAUW, du GIE CDG Express, se déclare prêt à étudier cette proposition, tout en expliquant que les demandes d'utilisation des quais disponibles en gare de Roissy sont très nombreuses. RFF devra donc arbitrer entre les différents projets. Thierry MIGNAUW suggère en outre que l'on puisse envisager de prolonger les trains en provenance de la Normandie jusqu'en Picardie.

Bruno DEFAIT propose, en complément des variantes exposées, de construire un terminus à Aulnay-sous-bois, de façon à libérer des quais en Gare du Nord aux heures de pointes.

Thierry MIGNAUW déclare que s'il partage le souci d'utiliser au maximum les infrastructures existantes, les propositions de la FNAUT et de Bruno DEFAIT risque d'entraîner une dégradation de la qualité de service et des conditions de circulation des trains. Il note que ces propositions supposent la réalisation préalable du schéma directeur de la ligne B. Il en résulterait une dégradation des conditions de desserte de l'aéroport de Roissy, dans la mesure où ce schéma supprime les liaisons directes vers CDG et rajoute des arrêts supplémentaires qui rallongent le temps de parcours. S'agissant des installations terminales, Thierry MIGNAUW estime qu'il n'est pas réaliste de prétendre que l'on peut faire arriver les quatre trains supplémentaires de CDG Express par heure à la Gare du Nord sans aucun aménagement. Le fait de rejoindre l'installation terminale de Roissy par les voies indiquées se heurte pour sa part au nœud ferroviaire d'Aulnay et au fait que la tranchée couverte de Sevrans-Beaudottes qui n'a que deux voies. En bref, les variantes proposées par Messieurs EHLERS et DEFAIT supposent la réalisation d'infrastructures considérables et non programmées, ce qui les rend coûteuses et peu envisageables à court terme.

Thierry MIGNAUW reconnaît qu'un élément nouveau est intervenu par rapport aux conditions dans lesquelles a été choisie la solution actuelle du CDG Express, puisque l'adoption du schéma directeur de la ligne B pose en des termes différents la question des conditions d'exploitation des lignes du Nord. Il convient que les solutions proposées par la FNAUT méritent d'être approfondies.

En fin de réunion, Bernard SULPIS propose aux associations présentes une réunion à la CPDP destinée à vérifier que le projet CDG Express n'a pas d'incidence sur la ligne E du RER.

Philippe MARZOLF ajoute que deux réunions de ce type ont déjà eu lieu entre le Maître d'Ouvrage et des associations.