

Synthèse audition publique du 27 octobre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

*Philippe MARZOLF, Président
Jean-Paul PUYFAUCHER
Isabelle PISANI*

Personnalités auditées :

*Robert CLEMENT, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis
Martine VALLETON, Maire de Villepinte
Paul LE BLOND, International Air Rail Organisation
Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de Réseau Ferré de France
Michel FEVE, Président de la Commission des transports du Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France*

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

*Xavier DUCLAIROIR, GIE CGG Express
Bernard SULPIS, RFF*

En ouverture de la réunion, Philippe MARZOLF rappelle la finalité des auditions publiques qui est un dialogue entre la Commission et les audités pour une expression complète de leurs points de vue.

Audition de Robert CLEMENT

Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

Monsieur Robert CLEMENT est accompagné de Messieurs Fabrice LECOMTE, Hervé BRAMY et Didier SEGAL-SAUREL.

Robert CLEMENT indique en préambule que le Conseil général de Seine-Saint-Denis souhaite un élargissement du débat public. Il ajoute que la perspective du développement territorial doit guider tout projet de transport, y compris le projet CDG Express. Monsieur CLEMENT indique que le Conseil général se prononcera en défaveur du projet CDG Express si les propositions suivantes ne sont pas retenues :

- l'obtention d'engagements clairs et d'un échéancier de travaux concernant l'amélioration globale de la ligne du RER B au niveau des exigences formulées par les élus et les populations concernées ;

- l'identification et la projection des capacités ferroviaires nécessaires aux projets de transports existants et futurs, comme le TGV ou Eole ;
- l'ouverture de la ligne aux salariés de la zone de Roissy ;
- l'amélioration de la desserte des autres zones de la vie économique et de l'emploi – les villes traversées et le PIEX de Villepinte ;
- le respect durable des environnements traversés.

A une question posée par Philippe MARZOLF, Robert CLEMENT répond qu'il aurait souhaité que des réunions de proximité soient organisées dans d'autres communes de Seine-Saint-Denis, notamment à Pantin.

Isabelle PISANI demande à Robert CLEMENT s'il estime que le projet CDG Express répond à un besoin spécifique.

Robert CLEMENT ne discute pas la réalité d'un tel besoin, mais il a le sentiment que la question du CDG Express est traitée indépendamment des autres questions de développement territorial et des transports publics. Il déplore également que les travaux de la tangentielle nord, qui doit relier Noisy-le-Sec à Sartrouville, ne soient toujours pas engagés

Hervé BRAMY propose que les contributions du secteur privé dans le domaine des transports publics soient élargies, afin de permettre un accès plus équitable de tous les salariés et de tous les voyageurs à la plate-forme.

Didier SEGAL-SAUREL fait part de son souhait de voir la région Ile-de-France présider le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Jean-Paul PUYFAUCHER rappelle que deux variantes principales sont apparues :

- l'utilisation, à partir de la gare de l'Est, des voies du TGV Est jusqu'à la ligne d'interconnexion des TGV à Marne-la-Vallée ;
- l'amélioration de la desserte du RER B sur voie dédiée au nord.

Fabrice LECOMTE estime que ces variantes ne sont pas démunies d'intérêt, mais qu'elles ne permettent pas de développer une infrastructure irriguant tout le territoire de la Seine-Saint-Denis.

Bernard Sulpis indique que le projet CDG Express constitue un des projets ayant pour vocation de résoudre les problèmes de liaison entre Paris et l'aéroport de Charles-de-Gaulle. Il évoque également d'autres projets comme le schéma directeur de la ligne B et les études réalisées avec la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) au sujet de la desserte du Parc international des expositions (PIEX) de Villepinte.

Monsieur Sulpis ajoute que si le CDG Express a été conçu pour les passagers aériens, des mesures tarifaires spécifiques seront prévues pour les abonnés, les accompagnateurs, ou les employés de la plate-forme.

Bernard Sulpis relève également que RFF est disposée à étudier l'utilisation d'une partie des capacités d'infrastructure par une navette ouverte entre Noisy-le-Sec et Charles-de-Gaulle. RFF s'engage également à mener une démarche de concertation permanente avec l'ensemble des élus et de la population.

Répondant à une question de Philippe Marzolf au sujet du PIEX, Bernard Sulpis répond que deux solutions peuvent être étudiées :

- une variante du tracé du CDG Express desservant le PIEX ;
- l'éventuelle utilisation des capacités libérées sur la voie rapide de la ligne Paris-Soissons pour proposer des services spécifiques pour le PIEX.

S'agissant de la ligne B du RER, Monsieur Sulpis indique que le STIF a décidé de financer les premières opérations utiles à l'amélioration de la régularité de la ligne B :

- la suppression d'un tronçon commun à Mitry ;
- le redécoupage de la signalisation ;
- l'installation d'itinéraires de contresens sur la branche de Roissy.

Robert Clement signale que le problème de la ligne B du RER est bien antérieur à l'étude du CDG Express. Il déplore également les mauvaises conditions de transport de banlieue à banlieue.

Didier Segal-Saurel s'interroge sur le bien-fondé de la création d'une infrastructure comme le CDG Express, dans la mesure où le probable renchérissement du prix des carburants provoquera certainement une diminution du trafic aérien.

Bernard Sulpis répond que si tel était le cas, CDG Express pourrait constituer une liaison avec un pôle TGV à Roissy.

Audition de Martine VALLETON

Maire de Villepinte

Martine VALLETON indique que l'amélioration de la ligne B constitue un préalable incontournable à l'étude du CDG Express. Elle ajoute que les craintes des habitants sont nombreuses et concernent les aspects suivants :

- la mauvaise qualité du sous-sol ;
- les nuisances occasionnées par les travaux et par l'exploitation ;
- la situation de Villepinte en bout de tunnel.

Madame VALLETON apporte son soutien à la demande de tracé alternatif proposée par le PIEX. Elle relève également que les ateliers ont permis de mettre en évidence l'opposition des habitants de la Seine-Saint-Denis à l'égard du projet CDG Express. Elle ajoute que les Villepintois craignent que le CDG Express ne provoque une forte dévalorisation de leurs biens immobiliers. Enfin, Martine VALLETON précise qu'elle n'organisera pas un référendum sur ce projet, mais que les habitants de sa commune seront interrogés par courrier.

Bernard SULPIS indique que le RER B doit être libéré de son obligation de desservir Roissy Charles-de-Gaulle de manière directe, afin que son amélioration soit réellement effective. RFF promet donc une solution globale, qui confie des missions propres à chaque type de service :

- une liaison directe entre Paris et Roissy par le CDG Express ;
- les dessertes locales et la liaison avec Paris par le RER B.

Enfin, Monsieur SULPIS réitère la volonté du Maître d'Ouvrage d'établir des rapports de concertation permanente avec les riverains et les usagers, afin d'essayer de dissiper leurs craintes.

Martine VALLETON évoque le sentiment d'insécurité des personnes empruntant les RER directs vers Roissy.

Olivier PICQ, représentant de la SNCF, indique que les vols à la tire sur les trains directs Paris-Roissy sont effectivement plus nombreux, en proportion. Il ajoute que trois mesures ont été prises pour remédier aux problèmes d'insécurité :

- l'augmentation du nombre de policiers ferroviaires ;
- la mise en place d'un programme de télésurveillance dans les gares de la ligne B – l'ensemble des gares du parcours sera équipé d'ici l'année 2006 ;
- la diffusion de messages à destination des touristes étrangers dans les gares Paris Nord et Roissy.

Olivier PICQ conclut en indiquant que près de 2 000 à 3 000 trains quotidiens font aujourd'hui l'objet d'une surveillance de la part des équipes de police ferroviaire en Ile-de-France.

Bernard Sulpis ajoute que cette action est largement démultipliée dans le cadre des contrats départementaux de sécurité et de prévention de la délinquance.

Jean-Paul Puyfaucher demande si Monsieur Sulpis a une idée du nombre de maisons éventuellement concernées par une expropriation sur la commune de Villepinte.

Bernard Sulpis indique qu'il est possible d'évaluer le nombre de propriétés concernées par une acquisition de tréfonds à 150 pour trois kilomètres.

Monsieur Couratier, habitant de Villepinte, évoque deux aspects :

- l'indemnisation des personnes qui devraient souffrir des travaux ;
- la dégradation de la régularité et de la fiabilité du RER B.

Bernard Sulpis répond que l'acquisition de tréfonds à très grande profondeur donne lieu à une indemnisation normale. Il ajoute également que la dégradation du RER B a surtout été concentrée lors des cinq dernières années et rappelle que plus de la moitié des incidents est liée à des causes externes. Il conclut en indiquant qu'une centaine de millions d'euros est annuellement dépensée en Ile-de-France par RFF sur ses fonds propres pour les opérations de régénération suivantes :

- la régénération des voies ;
- la régénération de la signalisation ;
- la régénération des installations électriques ou des ouvrages d'art.

Audition de Paul LE BLOND

International Air Rail Organisation

Paul LE BLOND, ancien directeur général d'Heathrow Express, évoque la différence de nature entre une ligne dédiée directe et un système maillé, en évoquant les caractéristiques de chacun des deux systèmes. Les navettes dédiées présentent l'avantage d'être facilement comprises par les voyageurs étrangers ; elles sont généralement rapides et peuvent traiter un nombre important de bagages.

Monsieur LE BLOND indique les passagers aériens peuvent être segmentés en deux catégories :

- **les passagers valorisant le temps, comme les hommes d'affaires**
Pour ces derniers, une navette dédiée s'impose.
- **les passagers ne valorisant pas particulièrement le temps, comme les touristes**
Pour cette catégorie de passager, un système maillé traditionnel convient.

Il ajoute qu'à l'aéroport d'Heathrow, les deux services proposés sont le Heathrow Express et la ligne de métro *Picadilly Line*. A Londres Gatwick, deux services sont en concurrence sur le même parcours :

- le Gatwick Express parcourt le trajet en 30 minutes, pour un prix de 17 euros ;
- le service South Central parcourt le trajet en 33 minutes, pour un prix de 13 euros.

De plus, les effets de l'introduction d'une navette dédiée sur les autres modes de transports partagent deux points communs :

- la réduction des embouteillages ;
- une amélioration des conditions sur les autres moyens de transport.

Paul LE BLOND conclut en indiquant qu'il est essentiel qu'un service de liaison dédiée dispose d'un terminal fixe et aisément accessible en centre-ville. Enfin, l'enregistrement des bagages aériens constitue un « plus » indéniable.

Répondant à Isabelle PISANI, Paul LE BLOND indique qu'en 2002, entre 15 et 20 % des passagers aériens partant de Londres vers l'aéroport d'Heathrow utilisaient le service d'enregistrement des bagages. Il ajoute que le nombre de voyageurs ayant emprunté le Heathrow Express en 2002 s'élevait à 4,9 millions de voyageurs, dont 93 % de passagers aériens. Ce chiffre devrait s'établir à 10 millions de voyageurs en 2015, grâce à l'augmentation de la part de marché du Heathrow Express, qui passerait de 11 à 14 %.

Philippe MARZOLF demande les raisons du dépassement de budget (+ 50 %) lors de la construction du Heathrow Express.

Paul LE BLOND répond que ce dépassement est essentiellement dû à l'effondrement d'un terrain situé au-dessus du tunnel, sur le site de construction de la gare de l'aéroport d'Heathrow.

Par ailleurs, il indique que les Airport Express d'Oslo, Stockholm ou Milan ne proposent pas l'enregistrement des bagages en ville. Il ajoute que la liaison express la plus récente est celle de Kuala Lumpur, qui a ouvert l'année dernière.

Yves DORMOIS, salarié d'Air France, déplore que le projet CDG Express n'ait pas pour objet de faciliter le transport des salariés de la plate-forme de Roissy.

Paul LE BLOND indique qu'à Hong Kong, le pourcentage d'employés utilisant la liaison express est important. En outre, la plupart des navettes express offrent des tarifs avantageux pour les employés des aéroports. Il conclut en indiquant qu'à Heathrow, vingt-cinq compagnies utilisent l'enregistrement en villes des bagages, ces compagnies représentant 80 % des passagers aériens embarqués

Audition de Jean-Marie BERTRAND

Directeur général de Réseau Ferré de France

Jean-Marie BERTRAND indique que le projet CDG Express s'inscrit dans une stratégie de valorisation et de développement du réseau ferroviaire national, notamment dans le nord-est de l'Ile-de-France. Son intervention se concentre sur six points :

- l'insuffisance des liaisons actuelles entre Paris et Roissy ;
- la complémentarité entre le CDG Express et le RER B amélioré ;
- la neutralité du financement de CDG Express sur les autres projets d'infrastructure ferroviaire en Ile-de-France ;
- les potentialités offertes par la liaison CDG Express (la desserte du PIEX ; prolongements possibles vers Montparnasse, La Défense, Saint-Lazare ; la liaison éventuelle avec les lignes Normandie-Val de Seine) ;
- les variantes du projet (le débranchement à l'ouest de la gare de Noisy ; l'utilisation des capacités libérées par le RER B ; l'utilisation d'une petite partie de la ligne LGV Est et de l'interconnexion) ;
- les craintes exprimées par les riverains.

Philippe MARZOLF demande à Monsieur BERTRAND de détailler ses propos concernant les potentialités de la liaison CDG Express.

Jean-Marie BERTRAND répond que CDG Express est d'abord un projet de service. Le segment Roissy-gare de l'Est est ainsi susceptible d'avoir des prolongements, notamment une connexion avec le réseau RER actuel ou futur. De la même manière, la possibilité d'utiliser le tunnel du CDG Express pour les liaisons rapides Normandie-Val de Seine est également patente.

Jean-Paul PUYFAUCHER évoque le caractère spécifique des logiques de chaque acteur.

Jean-Marie BERTRAND souligne que le métier d'un gestionnaire d'infrastructure consiste précisément à concilier des logiques en fonction de sa mission de service public. Par exemple, il existe souvent une contradiction entre d'une part, des circulations de voyageurs de type TER ou grandes lignes et d'autre part, des circulations de fret.

Isabelle PISANI demande quels pourraient être les motifs qui pourrait conduire le Maître d'Ouvrage à renoncer à son projet.

Jean-Marie BERTRAND répond que cette décision ne revient pas à RFF, mais à l'Etat. Cependant, le Maître d'Ouvrage serait susceptible de renoncer au projet dans les cas suivants :

- s'il s'avérait que l'intérêt même du projet de service était discutable ;

- s'il apparaissait que le schéma de financement sur lequel est bâti le projet apparaissait trop risqué ;
- si d'un point de vue technique, la construction du tunnel devenait excessivement risqué par rapport aux standards techniques communément admis.

Patrick FAVARETTO, habitant de Paris, demande si RFF n'a pas d'autres urgences à gérer en priorité, comme la construction du TGV sur l'arc méditerranéen ou la ligne grande vitesse Rhin-Rhône.

Jean-Marie BERTRAND répond que le projet CDG Express répond à un besoin et constitue aujourd'hui le seul projet pouvant être financé en faisant largement appel à l'épargne privée, sans solliciter majoritairement les capitaux publics. En outre, l'autorité décisionnelle n'est pas RFF, mais l'Etat : RFF présente des projets, mais ne décide pas de leur réalisation.

Audition de Michel FEVE

Président de la Commission des transports du Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France

Michel FEVE indique que le Conseil Economique et Social Régional (CESR) d'Ile-de-France s'est prononcé en janvier 2001 en faveur du projet CDG Express, sur la base d'un rapport élaboré par Monsieur Jacques TRORIAL. En effet, il s'avère que ce projet constitue un élément permettant d'améliorer l'attractivité de l'Ile-de-France, notamment dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012.

Jacques TRORIAL poursuit en précisant que la préférence du CESR se porte sur un projet ferroviaire, sous trois conditions.

- Le financement doit être privé et assuré par les usagers : il ne s'agit pas de financer le projet sur des fonds publics dévolus aux transports collectifs en Ile-de-France.
- En tout état de cause, ce service nouveau doit apporter un « plus » à l'ensemble des moyens de transport de la région, sans se traduire par un « moins » pour les autres services, et notamment le RER B.
- Il est nécessaire de profiter de cette opération pour trouver une desserte dédiée de qualité pour le PIEX.

Monsieur TRORIAL précise que les prévisions de trafic du CDG Express sont raisonnablement optimistes. Il relève que l'objectif consiste bien à proposer une offre de service ferroviaire moderne et adaptée au *maximum* de passagers aériens de la grande plate-forme Roissy Charles-de-Gaulle, qu'ils soient Parisiens, Franciliens ou étrangers.

Jacques TRORIAL détaille les recommandations émises par le CESR :

- la nécessité d'améliorer le RER B ;
- la réorganisation de l'accueil en surface des taxis, des autobus et des voitures particulières à la gare de l'Est
- l'établissement d'un accès direct aux trois lignes de métro et l'ouverture de la liaison sur la gare Magenta et la gare du Nord.

Jean-Paul PUYFAUCHER demande si la problématique de l'enregistrement des bagages a été étudiée par le CESR.

Jacques TRORIAL répond qu'il s'interroge sur la pertinence d'un service d'enregistrement des bagages, étant donné les coûts d'investissement et de fonctionnement qui incomberaient aux compagnies aériennes, déjà lourdement affectées par la concurrence des *low costs*. Il évoque également les mesures de sûreté relatives aux bagages.

Bernard Sulpis indique que RFF poursuit l'étude de deux solutions avec la Chambre de commerce et d'industrie de Paris :

- la déviation de l'itinéraire de CDG Express ;
- l'utilisation du réseau nord.

Xavier Duclairoir précise que dans le projet CDG Express, le contrôle des bagages s'effectue au déchargement des bagages des trains à la gare TGV. Il remarque également que la compagnie gestionnaire d'Arlanda Express n'offre pas actuellement un service d'enregistrement des bagages, mais qu'elle s'est engagée contractuellement à le fournir, à une échéance déjà déterminée.

Philippe Marzolf clôt cette audition en demandant au CESR de transmettre une version électronique de sa contribution, afin qu'elle puisse être maquetée et transformée en cahier d'acteur.