

Synthèse du colloque thématique n°3

« Les effets du projet sur les autres infrastructures de transport »

Comportement des usagers des transports et transferts modaux

Table Ronde

Ont assisté à la table ronde :

Chantal DUCHENE, Secrétaire Générale du Groupement des autorités responsables de transport (GART)

Alain MEYERE, Directeur Transports et Infrastructures de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF)

Jean-Marie TISSEUIL, Fédération nationale des usagers du transport (FNAUT)

Emmanuel GAMBET, Département mobilité et transports, Centre d'étude sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (CERTU)

François ASCHER, Président du comité scientifique, Institut pour la ville en mouvement

Guy BUISSON, Directeur-adjoint développement à la DIF, SNCF.

La table ronde a été animée par Jean-Michel GRADT, journaliste, Le Moniteur des Travaux publics.

Après quelques mots d'introduction, Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la CPDP et président de séance cède la parole à Jean-Michel GRADT.

Chantal DUCHENE indique que la question de la desserte est jugée par les usagers selon quatre critères :

- l'accessibilité des stations ;
- l'éventualité d'une correspondance ;
- la vitesse des transports collectifs ;
- la fréquence du service.

Elle ajoute également que la confiance dans le temps de parcours et la continuité du service sont essentielles pour les usagers. Madame DUCHENE conclut que le choix des transports publics correspond à un choix de société.

Jean-Marie TISSEUIL, membre du bureau de la FNAUT, relève l'hétérogénéité des usagers du RER :

- Les usagers « pendulaires » empruntent le RER entre leur domicile et leur lieu de travail.
- Les usagers occasionnels utilisent le RER, dont font partie les passagers aériens.

Il ajoute que la qualité de l'offre influe sur le comportement de l'utilisateur et peut le conduire à préférer un mode spécifique, à l'image du vélo dans des villes comme Fribourg, Amsterdam ou Copenhague. En conclusion, Monsieur TISSEUIL rappelle qu'un report modal réussi dépend à la fois des investissements alloués et de la bonne qualité de l'exploitation.

François ASCHER, Président du comité scientifique de l'Institut pour la ville en mouvement, évoque le projet CDG Express sous l'angle du développement durable. Il s'interroge également sur les effets significatifs du CDG Express sur le report modal et conclut en proposant des études complémentaires sur trois éléments :

- l'accessibilité de Roissy du point de vue des différentes activités qui y sont implantées ;
- la question de l'équité sociale dans le contexte de la région Ile-de-France ;
- la question du report modal.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois évoque la question de l'accessibilité à l'emploi des jeunes de Seine-Saint-Denis.

Marie-Pierre BORY, des Aéroports de Paris, répond que la grille tarifaire envisagée pour le CDG Express est adaptée aux différentes populations qui seraient conduites à emprunter ce transport.

François ASCHER invoque la nécessité de développer des services publics innovants en Ile-de-France, notamment en termes de desserte point-à-point.

Chantal DUCHENE ajoute qu'il serait nécessaire d'améliorer le réseau existant, afin d'inciter les usagers de l'avion à prendre le RER B.

Jean-Marie TISSEUIL souhaite que la question de l'étalement urbain soit également intégrée aux réflexions et demande une amélioration sensible des transports collectifs.

Guy BUISSON, représentant de la SNCF, précise que la SNCF a mis en place un service de bus de nuit au départ de Roissy, passant par Paris et se dirigeant soit vers Corbeil, soit vers Saint-Quentin en Yvelines.

Xavier DUCLAIROIR, représentant du GIE CDG Express explique le projet CDG Express a été conçu pour opérer un transport modal en faveur des passagers aériens, selon une desserte point-à-point.

De la salle, un habitant de Sevran remarque que le service de CDG Express entrera en concurrence directe avec le RER B.

Guy BUISSON répond qu'il n'est pas possible d'opposer le prix envisagé pour le CDG Express, c'est-à-dire un « prix privé », au prix public qui est appliqué sur les liaisons du RER.

Emmanuel GAMBET, du Centre d'étude sur les réseaux, les transports et l'urbanisme, relate les conclusions d'une étude consacrée à l'analyse de la desserte d'une quinzaine d'aéroports de province français.

Il ajoute que l'étude a permis de montrer une progressivité de la qualité des dessertes en fonction de la taille des aéroports : les parts modales croissent avec le niveau d'offre proposé. Il conclut en évoquant les différentes attentes des passagers aériens :

- la desserte doit être marquée par une bonne amplitude des offres ;
- la desserte doit être fiable ;
- les tarifs de la desserte doivent être compétitifs par rapport aux tarifs des modes alternatifs ;
- le système doit pouvoir s'abstraire des aléas de congestion.

Alain MEYERE, Directeur Transports et Infrastructures de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), constate que les prévisions de trafic sont marquées par une forte incertitude. Il évoque la sensibilité de la clientèle cible aux attributs du service comme le prix ; le temps de parcours ; la régularité de la desserte et les conditions de voyage. Il termine en précisant que si l'existence du terminal aérien dédié n'est pas essentielle, les solutions alternatives au projet CDG Express deviennent encore plus crédibles.

Guy BUISSON, Directeur-adjoint du développement de la SNCF, se penche sur les principaux facteurs déclenchant du transfert modal :

- le gain de temps ;
- la qualité de la prestation fournie ;
- le coût du service.

Il poursuit en évoquant les actions menées par la SNCF pour améliorer la qualité de son service, actions qui ont été relevées par les usagers. La SNCF mène ainsi un programme de rénovation des gares et des trains en collaboration avec le STIF et le Conseil régional. Monsieur BUISSON évoque également la modification des plages horaires des déplacements.

Xavier DUCLAIROIR précise que trois scénarios de trafic ont été pris en compte par le GIE CDG Express :

- un scénario à six millions de passagers ;
- un scénario à huit millions de passagers ;
- un scénario à dix millions de passagers.

Il achève son intervention en relevant que les études ont indiqué la nécessité de proposer un service d'enregistrement des bagages dans la gare de l'Est.

Jean-Paul PUYFAUCHER ajoute que les études sont consultables au siège de la Commission particulière.

Gilles KUJAWSKI, habitant de Sevrans, rappelle que la contradiction entre l'extension des zones aéroportuaires et l'extension des zones habitables est de plus en plus conflictuelle. Il déplore également que la collectivité doive s'incliner face aux passagers aériens.

Jean-François BAILLON, Conseiller régional Ile-de-France et maire-adjoint de Sevrans, regrette que la ligne du RER B soit complètement abandonnée par la SNCF depuis 1960. Il établit également une comparaison entre les 60 millions d'euros alloués par le STIF à la rénovation de la ligne B et les 800 millions d'euros qui seront consacrés au projet CDG Express. Monsieur BAILLON poursuit en demandant une étude des projets alternatifs en direction de la population de la Seine-Saint-Denis et il évoque la tenue de référendums d'initiative locale sur le projet CDG Express.

De la salle, un habitant fait part de ses craintes vis-à-vis des promesses d'amélioration de la ligne B.

Didier KUNIAN, de l'association Vivre sans CDG Express, évoque les échecs commerciaux du projet Heathrow Express en Angleterre et du projet Arlanda Express en Suède.

Bernard Sulpis répond en indiquant qu'il est nécessaire de distinguer les prévisions de trafics fondées sur des régimes de croisière avec les trafics actuellement constatés.

Evolution des infrastructures de transport desservant Roissy

Table Ronde

Ont assisté à la table ronde :

Stéphane GATIGNON, Président de l'Association des maires pour le RER B, Maire de Sevran

Roger CHEVALIER, Secrétaire général de l'Association « Vivre sans CDG Express »

Pascal BOULANGER, Directeur adjoint du RER B, SNCF

Laurent FOURTUNE, Directeur des projets d'investissement du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

François POUPARD, Directeur-Adjoint Infrastructures et Transport, Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France :

Elie ARNAL, Service projet de développement Réseau ferré de France (RFF)

Didier SEGAL-SAUREL, Vice-Président Conseil Général de la Seine-Saint-Denis

La table ronde a été animée par Jean-Michel GRADT, journaliste, Le Moniteur.

Laurent FOURTUNE, Directeur des projets d'investissement du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), indique que le STIF a adopté le 1^{er} octobre dernier le schéma directeur d'amélioration du fonctionnement de la ligne du RER B, qui sera mise en oeuvre quelle que soit l'issue du projet CDG Express.

Il poursuit ses propos en soulignant les difficultés auxquelles le RER B est confronté et souligne l'augmentation importante du trafic de cette ligne (+ 23 % entre 1997 et 2001), laquelle peut provoquer une dégradation de la régularité du service. Monsieur FOURTUNE évoque ainsi l'existence de sept « points durs » sur la ligne B, mais aussi les deux objectifs établis par le STIF :

- l'amélioration de la desserte ;
- l'amélioration de l'exploitation.

Ces objectifs ont ainsi été traduits dans un plan d'action.

Les actions de court terme

Les actions de court terme sont détaillées par l'intervenant qui succède à Monsieur FOURTUNE, Monsieur Pascal BOULANGER.

Les actions de moyen terme

Les actions de moyen terme concernent l'infrastructure, l'amélioration du matériel roulant et le renforcement de la desserte du RER B sur voies dédiées au nord

Les actions de long terme

Deux mesures de conservation ont été prises vis-à-vis des actions de long terme :

- la création d'une troisième voie au sud entre Massy-Palaiseau et Les Bacconnets ;
- la préservation du tunnel entre Châtelet et la gare du Nord pour le RER D.

Monsieur FOURTUNE conclut en relevant que le schéma directeur du RER B concerne un transport public, disponible à tous et non pas ciblé sur une clientèle spécifique.

Pascal BOULANGER, Directeur adjoint du RER B à la SNCF détaille les actions de court terme.

- la rénovation des gares,
- la multimodalité des gares ;
- la sûreté des gares, notamment à travers la vidéosurveillance ;
- l'amélioration des aiguillages ;
- la mise en place d'un centre de surveillance Transilien

Monsieur BOULANGER conclut son intervention en remarquant que le projet CDG Express permettra de libérer des sillons supplémentaires pour la desserte omnibus.

François POUPARD, Directeur-adjoint Infrastructures et Transports à la Direction régionale de l'Équipement (DRE) d'Ile-de-France, indique que la politique de la DRE se concentre sur deux aspects particuliers :

- la suppression des goulets d'étranglement présents sur les radiales menant à Paris ;
- le bouclage de deux roades, l'A 86 C et de la Francilienne.

L'objectif recherché consiste à opérer un transfert modal de la voiture vers les transports collectifs de l'ordre de 3 %. Il précise que le contrat de plan Etat-région 2000-2006 prévoit une enveloppe de 16 milliards de francs pour les transports collectifs et une enveloppe de 11 milliards pour la route. Il évoque également les projets routiers destinés à améliorer l'accessibilité du nord de l'Ile-de-France et du secteur de Roissy.

Bruno VERNET, de l'association Vivre sans CDG Express se félicite que le STIF reprenne des propositions évoquées dans le document édité par cette association. Il critique le projet du CDG Express en indiquant que le perfectionnement de la desserte du nord de l'Ile-de-France doit profiter à tous.

Jean-Pierre COTEA de l'association Aulnay Environnement, évoque le projet de transformation de la gare d'Aulnay en plate-forme intermodale, qui n'est toujours pas mis en œuvre.

François POUPARD répond que la Direction régionale de l'Équipement se préoccupe de l'amélioration de la gare, de ses accès et des autres modes de transports collectifs.

Monsieur PRINCE du Mouvement national de lutte pour l'environnement de Seine-Saint-Denis, déplore l'inégalité de traitement dont fait l'objet le RER B.

François POUPARD réplique en soulignant que l'amélioration des routes ne nuit pas aux transports collectifs : les deux modes ne sont pas concurrents mais complémentaires.

Roger-Pierre SORET, habitant de Villepinte, demande si la création de CDG Express aura une influence sur le trafic de la gare de l'Est.

Didier SEGAL-SAUREL, Vice-Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, fait part de ses inquiétudes quant à l'encombrement de la gare de l'Est si CDG Express voit le jour.

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Ile de France et Champagne-Ardennes, répond que le CDG Express occuperait deux voies et un quai en gare de l'Est, à un endroit où il existe trente voies. En outre, le projet a été établi après avoir vérifié la capacité des voies ferroviaires entre Paris et Noisy-le-Sec.

Stéphane GATIGNON, maire de Sevran et Président de l'association des maires pour le RER B, estime que l'amélioration du RER B doit être totalement dissociée du projet CDG Express. Il poursuit en évoquant le manque d'investissements dont pâtit la ligne B depuis plusieurs années, alors même que la pression urbaine augmente.

Elie ARNAL, adjoint au Chef de la division du développement Ile-de-France chez RFF, rappelle que la ligne B du RER joue plusieurs rôles :

- la desserte de Roissy ;
- l'accès des territoires de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne à Paris.

Il ajoute que la réalisation de CDG Express permettrait de soulager la ligne B du RER et conclut en faisant observer que le tracé proposé par RFF vise à répondre à deux objectifs :

- limiter la consommation de capacité du réseau ferroviaire pour assurer la fonction d'accès à Roissy ;
- établir un raccordement aux voies de la gare de l'Est de la manière la moins pénalisante possible pour les flux circulant sur cet axe.

Didier SEGAL-SAUREL insiste sur le rôle prépondérant de l'Etat au sein du STIF et fait part de son souhait de voir les infrastructures existantes prioritairement améliorées et prolongées avant de poursuivre toute réflexion sur le projet CDG Express. Monsieur SEGAL-SAUREL évoque la ligne des Coquetiers, la liaison Cergy-Roissy et le barreau de Gonesse qui reliera le RER B au RER D.

De la salle, un habitant d'Aulnay évoque le problème des grèves.

Jean-Louis JOURDAN, Directeur des lignes B et D du RER, fait part de son attachement à la continuité du service public et évoque le site de Mitry, dont le bon fonctionnement a été perturbé par des agents de conduite lors des grèves de juin. Il précise néanmoins que la SNCF a essayé de bâtir et de faire connaître un service réduit qui soit le plus fiable possible.

Jacques BAUDRIER, élu de Paris, fait part de l'hostilité du collectif de transports des élus communistes parisiens à l'encontre du CDG Express. Il indique également son attachement à la réalisation de deux projets :

- le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Brochant ou La Fourche ;
- le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord pour le RER B et le RER D.

Laurent FOURTUNE répond que le prolongement de la ligne Meteor ne figure pas au contrat de plan. Il ajoute que le projet de tunnel intéresse en priorité le RER D et que de tels travaux ne peuvent pas être envisagés avant 2015, compte tenu de la technicité du projet et des caractéristiques du sous-sol parisien.

Marc BLACHERE journaliste à L'Humanité Ile-de-France demande quelles sont les garanties de financement des travaux du schéma directeur au-delà de 2006. Il évoque la mésaventure financière d'Orlyval et fait part de son incompréhension à l'égard du projet CDG Express, dans la mesure où une amélioration complète du RER B pourrait suffire à répondre à toutes les attentes.

Laurent FOURTUNE répond que le produit des amendes de stationnement permet de financer les 68 millions d'euros qui figurent sur la tranche (2006-2010) dédiée à l'amélioration du RER B.

Robert IZEBATEN évoque la nécessité de réaliser d'importants travaux sur la ligne B avant 2006 et de proposer un véritable service minimum.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93, rappelle que les propositions d'amélioration de la ligne B n'ont pu voir le jour que grâce à la mobilisation des associations.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF indique que l'amélioration du RER B est une priorité qui n'entre pas en concurrence avec CDG Express. Par ailleurs, un certain nombre d'investissements doivent être effectués avant d'envisager le doublement du tunnel du Châtelet :

- le doublement des voies à Mitry ;
- la construction d'installations permanentes de contresens entre Charles-de-Gaulle et Aulnay ;
- la modification de la signalisation entre Aulnay et Le Bourget.

Monsieur BERTRAND conclut en précisant que l'intérêt du CDG Express réside dans son financement qui est majoritairement assuré par des capitaux privés.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois, rappelle que la mission de RFF relève du service public.

Jean-Claude GIROUDON évoque également la possibilité de créer en Seine-et-Marne une superstructure SNCF reprenant les voies des trains en provenance de Picardie.

Pascal BOULANGER répond que la SNCF doit non seulement prendre en compte les lignes picardes, mais également le transport de fret.

Laurent FOURTUNE ne pense pas que les Picards soient enclins à accepter la proposition de Monsieur GIROUDON. Il ajoute également que des concertations seront organisées ville par ville lors du lancement du schéma de principe de desserte renforcée sur les voies dédiées au nord.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public, précise que le projet Eleonor a pour objet la construction d'un tunnel entre Pont Cardinet et Haussmann-Saint-Lazare. La Commission nationale du débat public a d'ailleurs demandé au Maître d'Ouvrage d'organiser une concertation, laquelle débutera à l'issue du débat public sur le CDG Express.

De la salle, une personne déplore que le colloque consacré à la dimension socioéconomique et financière du projet soit organisé un jeudi matin à Paris.

Jean-Paul PUYFAUCHER répond que la Commission s'est fixée l'objectif de proposer des horaires les plus différenciés possible, pour essayer de répondre à toutes les attentes.

LA VERSION EXHAUSTIVE DE CETTE SYNTHÈSE EST CONSULTABLE SUR INTERNET :
www.debatpublic-cdgexpress.org et disponible sur simple demande à la Commission particulière
du débat public : numéro vert : 0 800 800 949 (appel gratuit)