



## **AVIS N° 2001-02**

**du 18 janvier 2001**

### **PROJET DE LIAISON RAPIDE PARIS/ROISSY-CDG**

**présenté au nom de la commission  
de la circulation et des transports**

**par Jacques TRORIAL**

**CERTIFIE CONFORME  
LE PRESIDENT**

**J.C. BOUCHERAT**

# LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

## VU :

- le code général des collectivités territoriales,
- le décret du 26 avril 1994 portant approbation du schéma directeur de la Région Ile-de-France,
- le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 en date du 18 mai 2000,
- le plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France approuvé par arrêté interpréfectoral de décembre 2000,
- l'avis du CESR en date du 29 mars 1990, sur le rapport de M. Raoul Moreau, relatif à la desserte des aéroports en Ile-de-France,
- la décision d'autosaisine du Bureau en date du 5 avril 2000,
- le rapport de la commission de la circulation et des transports présenté par M. Jacques Trorial.

## CONSIDERANT :

- que la liaison de Roissy-Charles-De-Gaulle avec le centre de l'agglomération apparaît plus que jamais comme un des points faibles du système de transport francilien, avec la saturation chronique des liaisons routières et notamment des autoroutes A1 et A3 pendant une bonne partie de la journée et l'attractivité insuffisante, pour les voyageurs aériens, de la liaison par le RER B ;
- que cette liaison, maillon essentiel des relations nationales et internationales de la métropole francilienne, est un élément majeur de son fonctionnement et de son rayonnement ;
- que deux projets de liaison directe entre Paris et Roissy-CDG ont été récemment présentés : l'un utiliserait une voie routière souterraine qui serait réservée aux taxis et à des véhicules de transport en commun, l'autre une voie ferrée dédiée qui acheminerait des trains directs entre Paris-gare de l'Est et Roissy ;
- que les choix opérés par l'Etat et la Région pour le 4<sup>ème</sup> contrat de plan 2000-2006 n'ont pas permis d'allouer un financement public à un tel projet, principalement destiné aux voyageurs aériens, pas plus qu'à d'autres opérations pourtant très attendues de l'ensemble des usagers franciliens telles que le réaménagement de la jonction A86/A4 ou la déviation de Villeneuve-St-Georges ;
- qu'en conséquence les projets de liaison directe Paris/Roissy-CDG ne peuvent être bâtis que sur le principe d'un financement exclusif par le péage ;
- qu'aujourd'hui, sur 100 passagers aériens à Roissy, 35 à 38 sont en correspondance entre deux avions, 3 à 4 avec un TGV et 60 environ ont une origine ou une destination locale dont 45 de ou vers Paris ;

- qu'il s'agit donc, en l'an 2000, avec 47 ou 48 millions de passagers totaux, d'un flux annuel de près de 30 millions de déplacements locaux dont plus de 20 millions pour Paris. A un niveau de 55 millions de passagers totaux, les flux de et vers Paris seront de l'ordre de 24 millions par an ;
- que plus de 80 % des voyageurs aériens de Roissy (hors transit) utilisent un mode de transport routier et 18 % seulement le RER B, et que, d'une autre façon, près des deux tiers utilisent des véhicules légers (taxis, voitures particulières, minibus) et guère plus du tiers des transports en commun (RER, autobus et cars) ;
- que l'examen de la desserte de Roissy fournit l'occasion de prendre en considération l'autre grand équipement régional voisin de la plateforme aéroportuaire : le parc international des expositions (PIEX) de Villepinte qui génère un trafic annuel total d'environ 5 millions de personnes ;
- qu'une décision doit être prise rapidement car, quelle que soit la solution retenue, aucun projet ne pourra entrer en service avant 2006-2007.

## **ÉMET L'AVIS SUIVANT :**

### **ARTICLE 1 :**

Le CESR estime indispensable et urgente une liaison directe entre Paris centre et Roissy-Charles-De-Gaulle pour offrir aux voyageurs aériens un temps de transport garanti inférieur à vingt minutes, un moyen de transport spécifique et sûr et, au départ de Paris, un terminal de type aérien avec possibilité d'enregistrement des bagages.

Cette liaison bénéficiera à l'ensemble des passagers aériens de Roissy passant par Paris, sensiblement à parties égales étrangers et français en majorité franciliens : Roissy-CDG est en effet la principale plateforme aérienne française, elle est aussi l'une des mieux situées en Europe et doit disposer de la desserte moderne dont l'absence l'affecte d'un handicap dans la compétition aéronautique européenne.

Un tel projet, compte tenu de sa clientèle spécifique et du fait qu'aucune dotation ne lui est allouée dans le 4<sup>ème</sup> contrat de plan Etat-Région, n'est finançable – investissement et exploitation – que par la tarification appliquée à ses utilisateurs.

Il pourrait être envisagé de le rendre financièrement accessible, par des accords d'entreprise, à des utilisateurs travaillant sur la plate-forme.

### **ARTICLE 2 :**

En tout état de cause, le CESR insiste pour que soient mis en œuvre sans retard les engagements gouvernementaux de 1997-1999 relatifs à l'amélioration de la desserte routière et ferroviaire des deux plate-formes de Roissy et d'Orly, engagements dont certains ont été inscrits au 4<sup>ème</sup> contrat de plan et d'autres, à plus long terme, correspondent à des infrastructures prévues au SDRIF.

### **ARTICLE 3 :**

Le CESR rappelle que le "plus" d'une desserte spécifique ne doit pas se traduire par le "moins" d'une dégradation des dessertes existantes, par exemple celle du RER B, lien exclusif de tout le réseau RER vers et depuis Roissy comme vers et depuis le PIEX de Villepinte.

### **ARTICLE 4 :**

Le CESR, informé des deux projets présentés, l'un routier, l'autre ferroviaire, estime difficilement envisageable de les engager simultanément parce que, les données chiffrées disponibles le montrent, bien que complémentaires, ils se concurrenceraient ; ils feraient appel aux mêmes financements potentiels : il est donc indispensable de choisir.

### **ARTICLE 5 :**

Le projet routier "Roissy taxis et transports en commun (Roissy TTC)" consiste pour l'essentiel en un tunnel monotube à deux étages de 14 Kms partant du Boulevard Malesherbes, exclusivement réservé à des autobus surbaissés, minicars et taxis, débouchant dans la Plaine de France et raccordé ensuite à la voirie d'Aéroports de Paris (ADP). Il joue la route, l'absence de rupture de charge pour une grande partie de la clientèle (celle des taxis et limousines) et permet, grâce à un échangeur pour la zone du Bourget, de desservir le PIEX de Villepinte.

S'agissant d'un tunnel routier de 14 kms sans sortie intermédiaire, son exploitation devra faire l'objet d'une étude détaillée du point de vue de la sécurité.

Ce projet, générateur de pollution et d'encombrement aux deux extrémités, se heurterait notamment à la difficulté d'insérer dans le quartier St-Augustin un flux journalier supplémentaire de 10 000 à 15 000 véhicules ; d'autre part, le succès ou l'échec commercial d'un tel projet, sans précédent connu et qui exigerait un montage juridique complexe, reposerait très largement sur le comportement des taxis : si leur fréquentation ne répondait pas aux attentes, la pression serait forte en vue d'ouvrir l'accès du tunnel à toutes les voitures particulières.

Par nature, cette solution routière n'assure aucune correspondance avec le réseau du métro et des RER et ne répond pas à la volonté politique marquée par le SDRIF, le contrat de plan et le plan de déplacements urbains (PDU) en faveur des transports collectifs, avec une préférence pour les transports ferroviaires.

Pour ces raisons et malgré les aspects séduisants de Roissy TTC, le CESR estime qu'il ne saurait être actuellement retenu.

## **ARTICLE 6 :**

Le projet ferroviaire “ CDG-Express ” présenté par ADP, SNCF et RFF, regroupés au printemps 2000 dans un GIE d'études, a toutes les caractéristiques d'un "Airport Express" amenant dans Paris-gare de l'Est un terminal d'aéroport, à l'image de ce qui se fait, ou va se faire, pour desservir les aéroports de la plupart des grandes métropoles.

L'itinéraire de base retenu emprunte la ligne SNCF actuelle de Paris à Noisy-le-Sec puis un tunnel à deux voies de 10,8 km jusqu'à Tremblay-en-France, enfin deux voies de surface se raccordant à la ligne à grande vitesse d'interconnexion à l'entrée immédiate de l'aéroport pour atteindre la gare TGV de CDG.

Le projet prévoit une desserte cadencée de quatre trains à l'heure, un matériel roulant spécifique, un train à quai en permanence, la possibilité d'enregistrement des usagers et des bagages gare de l'Est, un accueil et un accompagnement à bord, une durée de trajet de l'ordre de quinze minutes.

Les montages juridiques pour la maîtrise d'ouvrage, pour le financement des infrastructures ferroviaires, des terminaux d'embarquement, du matériel roulant ainsi que pour l'exploitation de la liaison seraient assurés par les trois entreprises publiques dans leurs rôles traditionnels respectifs.

Le CESR estime qu'il faut donner la préférence à ce projet ferroviaire : la réalisation de CDG Express, complétée par celle des autres liaisons ferroviaires prévues par le contrat de plan autour de CDG, améliorera notablement l'accessibilité de Roissy et soulagera légèrement le trafic de A1.

Le projet routier “Roissy TTC ” ou d'autres pourront compléter le dispositif le moment venu.

## **ARTICLE 7 :**

Le CESR considère que la condition déterminante du succès d'une telle liaison ferroviaire, laquelle impose une rupture de charge gare de l'Est, réside dans l'aménagement exemplaire des terminaux aux deux extrémités de la ligne.

- Côté aéroport, l'accueil des rames de “ CDG-Express ” devra être organisé dans la gare TGV - qui dispose de 6 voies - de manière à ne pas restreindre le débit de la ligne d'interconnexion, condition du développement prometteur de l'intermodalité TGV/avion.

A partir de cette gare, le nouveau système automatique guidé dont ADP prépare l'installation assurera le transfert des passagers aux diverses salles d'embarquement et vice-versa.

- Côté Paris-gare de l'Est, il faut réorganiser l'accueil en surface des taxis, des autobus (actuellement 10 lignes), des voitures particulières en dépose minute et en parking ; il faut aussi établir un accès direct aux 3 lignes de métro mais également s'ouvrir sur la gare Magenta (par exemple en réaménageant et en prolongeant le couloir souterrain de Château Landon) et ainsi se relier à la gare du Nord ; dès lors, “CDG-Express ” disposera d'une correspondance avec les lignes B, D et E du RER et l'ensemble des réseaux ferroviaires, notamment TGV, Est et Nord.

L'entrée en service du TGV-Est et de “CDG-Express ” offre l'occasion de réaliser l'unité du grand pôle multimodal gares Nord-Magenta-Est en y facilitant les correspondances et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Il s'agit d'intermodalité entre transports en commun franciliens et transports nationaux et internationaux, dans le droit fil de la politique préconisée par le PDU pour laquelle des financements sont prévus au 4<sup>ème</sup> contrat de plan ; les études, notamment sur les fréquentations attendues, détermineront la contribution de “CDG-Express ” à ces réaménagements.

Il s'impose évidemment d'associer pleinement, sous l'égide du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), la RATP et la Ville de Paris au remodelage de ce terminal multimodal ainsi que de ses accès par la voirie.

#### **ARTICLE 8 :**

Le CESR observe que le projet “CDG-Express ” ne permet pas, dans sa présentation actuelle, de desservir le PIEX de Villepinte ni des gares de correspondance, or il s'agit d'un problème important d'aménagement du territoire pour l'Ile-de-France.

Plus d'un million et demi de trajets Paris-Villepinte sont effectués chaque année en RER B par des visiteurs qui seraient vraisemblablement disposés à payer plus cher qu'aujourd'hui un service spécifique, de qualité et nettement plus rapide.

Le CESR constate que la réalisation de “CDG-Express ” offre la possibilité d'adosser à cette liaison pour l'aéroport, et sans altérer aucune de ses qualités, un projet complémentaire de liaison dédiée avec le parc des expositions en mettant à profit la construction du nouveau tunnel qui sera loin d'être saturé.

Ce “PIEX-Express ” complémentaire pourrait consister en une nouvelle voie d'environ 3 kms qui, à partir du débouché du tunnel, jouxterait des emprises déjà prévues pour le prolongement de la ligne D et desservirait une nouvelle gare à l'est du PIEX. Ce projet exigerait également de dégager des sillons supplémentaires entre la gare de l'Est et Noisy-le-Sec ainsi que des possibilités d'accueil en gare de l'Est des rames de cette liaison.

Le CESR recommande que soient prises sans tarder les initiatives nécessaires, la première consistant à ce que la CCIP, maître d'ouvrage du PIEX, demande, avec l'appui de la Région,

à la SNCF et à RFF d'entamer les études indispensables en vue de déterminer si une telle hypothèse est jouable, à quel prix, à quelles conditions de tarif, en vue de permettre à tous les acteurs impliqués de prendre leurs responsabilités en connaissance de cause.

#### **ARTICLE 9 :**

Le CESR rappelle l'urgence de la décision à prendre concernant la desserte ferroviaire "CDG-Express" si l'on veut qu'elle entre en service en 2007, c'est-à-dire un an avant les jeux olympiques de 2008 pour lesquels cette liaison dédiée ajouterait un atout à la candidature de Paris.

Le CESR fait également observer qu'à plus long terme la perspective d'un troisième aéroport du bassin parisien, plus éloigné de la capitale, imposera pour sa desserte des navettes à grande vitesse, nécessité qui ne peut que conforter le choix dès aujourd'hui d'une solution ferroviaire connectée au réseau TGV et offrant un terminal aérien au cœur de Paris.

Le choix de la gare de l'Est comme terminal conviendrait particulièrement en cas de localisation de ce troisième aéroport au Nord ou à l'Est de Paris.

