

**RAPPORT PREPARE PAR MONSIEUR JACQUES TRORIAL
AU NOM DE LA COMMISSION DE LA CIRCULATION ET DES TRANSPORTS**

ET AVIS N° 2001-02 ADOPTE PAR LE CESR LE 18 JANVIER 2001

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

Jacques TRORIAL

18 janvier 2001

LES PROJETS DE LIAISON RAPIDE PARIS-ROISSY CdG

RAPPORT

S O M M A I R E

INTRODUCTION.....	3
1 UNE DESSERTE DEDIEE ENTRE PARIS CENTRE ET ROISSY CDG.....	8
2 LA PLACE D'UNE DESSERTE DEDIEE DANS LE SYSTEME DES TRANSPORTS FRANCILIEN, FRANÇAIS ET PROCHE EUROPEEN	13
3 LA CONSISTANCE DES DEUX PROJETS REPLACES DANS LE SYSTEME GLOBAL DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS.....	16
4 UN CHOIX ET LES CONDITIONS DE SA REUSSITE.....	26
CONCLUSION.....	37

INTRODUCTION

La question de la desserte terrestre des aéroports franciliens, et notamment de la liaison de Roissy-Charles de Gaulle avec le centre de l'agglomération, est revenue sur le devant de la scène à l'occasion des discussions du Plan de déplacements urbains (PDU) et du contrat de plan Etat-Région. Cette liaison apparaît, plus que jamais, comme un des points faibles du système de transport francilien avec la saturation chronique de l'autoroute A1 pendant une bonne partie de la journée et l'attractivité insuffisante, pour les voyageurs aériens, de la liaison par le RER B.

Or, deux projets de liaison directe entre Roissy CdG et Paris 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.

Les choix opérés par l'Etat et la Région pour le 4^{ème} contrat de plan 2000-2006 n'ont pas permis d'allouer un financement public à un tel projet, destiné principalement 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 traversée de Villeneuve Saint-Georges.

Les auteurs des projets de liaison directe entre Roissy CDG et Paris les ont donc bâtis sur le principe du financement exclusif à péage, à ceci près que le terminal aérien proprement dit à Paris – gare de l'Est serait vraisemblablement pris en charge par l'établissement public ADP selon les mêmes schémas que les aéroports.

Une décision relative à ces projets doit être prise rapidement car, dans le meilleur des cas, et quelle que soit la solution retenue, aucun projet ne pourrait entrer en service avant 2006-2007.

Aux termes de l'autosaisine, le CESR a donc à émettre un avis sur la faisabilité physique et économique de ces projets, sur leur cohérence avec les autres projets d'amélioration des transports prévus par le SDRIF et par le CPER 2000-2006 et sur l'opportunité de leur réalisation.

A propos de l'étendue de cette étude, la commission a eu à s'interroger sur deux points :

1 – L’amélioration de la desserte de l’aéroport d’Orly : la commission a considéré qu’il s’agissait là d’un deuxième sujet important mais hors de la présente autosaisine, du fait qu’il n’y a pas à arbitrer entre de nouveaux projets.

Cependant, bien que la desserte d’Orly ne figure pas dans l’objet de l’autosaisine, les améliorations envisagées, notamment pour faciliter la liaison Orly-Roissy, seront rappelées dans la deuxième partie du rapport.

2 – Les possibilités d’élargir l’ouverture de la nouvelle infrastructure à d’autres catégories d’usagers que ceux de l’aéroport : il s’agit prioritairement de la desserte du Parc international des expositions de Villepinte (PIEX). Il faudra naturellement prendre en compte les besoins propres de cet autre équipement régional, tout proche voisin de l’aéroport, lequel est utilisé par une proportion croissante de visiteurs ou exposants français et étrangers.

Quant aux personnels travaillant sur la plate forme (56 000 en 1999), une faible proportion utilise les transports en commun (un sur dix environ) du fait de leur domiciliation, de leurs horaires de travail, de leurs besoins de déplacement sur le site ; 11 % seulement résident à Paris intra-muros. Toutes les améliorations du système des transports en commun (RER B, ultérieurement les tangentielles, Allo-Bus dans le Val d’Oise et la Seine Saint-Denis...), ainsi que des dessertes routières de la plate-forme, doivent tendre à assurer à ces personnels un meilleur service pour leurs déplacements quotidiens domicile-travail.

De surcroît, la tarification élevée, indispensable pour financer un service dédié au voyageur aérien et supportable par lui, ne peut aucunement se comparer avec les tarifs de la carte orange qui bénéficient des contributions des entreprises et des collectivités.

Etant donné que la prestation assurée par un tel service dédié doit être rentabilisée par les seuls péages de ses utilisateurs, principalement les voyageurs aériens, ce service ne peut être inclus dans le réseau “ carte orange ”. En revanche, il peut être envisagé de le rendre accessible, par des accords d’entreprises, à des utilisateurs quotidiens travaillant sur la plate-forme, dès lors que leur nombre et le niveau du péage qu’ils acquitteraient ne compromettraient pas l’équilibre de l’exploitation.

*

Comme il était prévu, ont été auditionnés ou rencontrés par la commission les entreprises, établissements et services concernés ainsi que les auteurs et consultants des projets : ADP (Aéroports de Paris), SNCF, RATP, Chambre de Commerce et d’Industrie de Paris, EGIS (filiale de la Caisse des dépôts et consignations), DRE, (Direction régionale de l’équipement), Direction de l’aménagement, de la ville et des transports de la Région, Syndicat des transports parisiens (S.T.P. prochainement appelé - Syndicat des transports d’Ile de France – STIF), Direction générale de l’aviation civile ;

• pour le projet routier dit Roissy TTC (taxis et transports en commun) : François ESSIG Conseil, RATP, EGIS ;

- pour le projet ferroviaire, dit CDG Express : ADP, SNCF, RFF ainsi que le GIE d'études constitué entre eux trois, Antoine Veil consultant et Philippe Essig conseil.

Toutes les personnes en cause, les présidents, directeurs généraux et leurs collaborateurs, les personnalités consultantes ont répondu avec empressement aux demandes de la commission, de son président et du rapporteur ; les explications fournies, les documents remis, la franchise des échanges de vue ont grandement facilité la tâche. Que tous en soient très sincèrement remerciés.

*

Avant d'aborder le sujet dans son actualité, il est intéressant de nous référer brièvement aux travaux antérieurs.

Le CESR avait adopté, en mars 1990, un rapport et un avis établis par notre collègue Raoul Moreau sur la desserte des aéroports en Ile-de-France.

Aux chiffres de trafic près, ce rapport demeure une très bonne base d'analyse et de propositions.

A l'époque, le trafic de Roissy n'était que de 20 millions de passagers par an, alors qu'il approchera 50 millions en 2000 ; d'autre part, la prévision de trafic maximum vers 2010 était de 80 millions, à comparer aux 55 millions qui seront vraisemblablement atteints d'ici trois à quatre ans.

Quelques unes des préconisations du rapport et de l'avis ont été réalisées :

- prolongation de la ligne B du RER jusqu'à la gare TGV, trains quasi-directs plus fréquents,
- engagement du contournement nord de l'aéroport jusqu'au raccordement par échangeur avec A1.

Dans le même temps était réalisée l'interconnexion des TGV avec sa gare au centre de CDG 2 à laquelle a été accolée la nouvelle gare RER B.

En revanche, beaucoup d'autres préconisations, véritablement structurelles, demeurent d'actualité.

Ainsi en est-il de :

- l'intégration de CDG dans la trame des transports collectifs régionaux, en particulier son raccordement ferroviaire aux pôles de Cergy et de Marne-la-Vallée,
- la correspondance Orly-Roissy " si une liaison accélérée par les lignes SNCF devait se mettre en place, "

- la poursuite du Boulevard intercommunal du Parisis entre A 16 et A 15,
- l'élargissement à 2 X 3 voies de l'A 104,
- le doublement de l'autoroute A 1, avec cette remarque à certains égards prémonitoire " s'il devait être réalisé en souterrain, les besoins spécifiques des voyageurs aériens impliqueraient des débouchés sur la voirie de surface dans Paris. "

Un rapport beaucoup plus récent – octobre 1999 – du Conseil national des transports établi par l'Ingénieur général T.Kerisel traite de la desserte terrestre des aéroports français.

Il reproduit en annexe le bilan d'étape (octobre 1998) de l'amélioration des accès à l'aéroport, un an après la décision de construction des pistes 3 et 4 à Charles de Gaulle. Ce rapport fait une bonne analyse de la desserte actuelle de l'aéroport et il rappelle les décisions de septembre 1997 :

- le projet ferroviaire de " tangentielle Nord ", la réouverture de la " Grande ceinture " aux voyageurs, qui reliera CDG à Cergy Pontoise,
- l'amélioration de la desserte routière Est de CDG depuis la Francilienne,
- la création d'une quatrième voie sur l'autoroute A 1 dans la traversée du Blanc Mesnil et du Bourget.

Ce rapport préconise le développement de l'intermodalité air/rail, pour les passagers et le fret, laquelle a effectivement démarré grâce à l'interconnexion des TGV au cœur de l'aéroport ; il fait état des discussions engagées pour promouvoir cette intermodalité entre ADP, SNCF et RFF.

Enfin, il expose les grandes lignes du projet de nouvelle desserte ferroviaire dédiée et rapide entre CDG et Paris gare de l'Est (CDG Express).

L'existence de ce projet, ainsi que celle du projet routier, avait été officialisée quelques mois plus tôt (fin août 1999) par une question du sénateur Marie-Claude Beaudeau au ministre de l'équipement, des transports et du logement, J.C.Gayssot. Ce dernier, dans sa réponse, exprime sa préférence pour l'accroissement de la part des déplacements ferroviaires : amélioration à court terme de l'attractivité de la ligne B du RER, examen de la " faisabilité d'une liaison directe assurée en moins de vingt cinq minutes par un train moderne et confortable pour un coût raisonnable. "

Le ministre ajoute : " il s'avère maintenant indispensable d'approfondir le trafic potentiel d'une telle liaison et les possibilités de participations financières de tous les partenaires, tout en prenant en considération dans les analyses cette dimension importante que constitue la desserte de Roissy depuis les régions françaises. Dans ces conditions, il apparaît pour l'instant prématuré d'indiquer une date pour la réalisation d'une ligne ferroviaire directe de Paris à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle ".

En mars 2000, les Conseils d'administration de la SNCF, d'ADP et de RFF approuvaient la création d'un GIE d'études (groupement d'intérêt économique) entre les trois entreprises publiques, chargé d'affiner le projet CDG Express.

Le " Monde " du 31 mars a publié, sous la signature de Christophe de Chesnay un article sur six colonnes avec carte, d'ailleurs inexacte, intitulé " le rail gagne la bataille de la future desserte Paris-Roissy Charles de Gaulle " avec le sous titre suivant : " en 2006, une nouvelle ligne de chemin de fer devrait desservir directement l'aéroport CDG ; le gouvernement s'apprête à choisir le projet de la SNCF qui était en concurrence avec le tunnel routier proposé par les milieux économiques et la RATP ".

L'un des intérêts de cet article réside dans la justification d'une liaison dédiée et dans l'historique de la genèse des deux projets, l'un et l'autre, le routier comme le ferroviaire, dans le droit fil, ainsi que nous venons de le rappeler, des recommandations de notre assemblée voici dix ans.

Bien que le Ministre des transports ait manifesté son intérêt pour ce projet, il était très prématuré d'affirmer que " le gouvernement s'apprêtait à décider d'une semaine à l'autre ".

C'est dire que l'avis qui nous est demandé a toute son utilité.

Le rapporteur a proposé à la commission de conduire la réflexion selon la démarche suivante :

- valider le besoin d'une desserte dédiée entre Paris centre et CDG,
- vérifier la cohérence de cette desserte avec l'ensemble du système des transports francilien, français et proche européen,
- rappeler succinctement la consistance des deux projets,
- en fonction de ce qui précède, prendre parti, c'est à dire proposer un choix, en énoncer les principales conditions de réussite, donc de faisabilité économique, sans omettre la question de Villepinte tout à fait distincte mais non indépendante selon la solution choisie.

Le rapporteur a également indiqué à la commission son parti de " faire court " en évitant de s'immiscer dans la technique pour laquelle force est de s'en remettre à la compétence des spécialistes qui ont su, depuis tant d'années, en apporter la preuve aussi bien dans le domaine routier que ferroviaire.

* *
*

1 UNE DESSERTE DEDIEE ENTRE PARIS CENTRE ET ROISSY CDG

Tributaire de l'autoroute A1 pour les bus, taxis et voitures particulières, du RER B pour le ferroviaire – avec trains directs seulement aux heures creuses du trafic banlieue – la liaison Paris centre – CDG ne dispose pas de desserte dédiée.

Or, sur 100 passagers aériens, 35 à 38 sont en correspondance entre deux avions, 3 à 4 avec un TGV, et donc environ 60 ont une origine ou une destination locale dont 45 de ou vers Paris.

Dans les dix ans à venir, les correspondances avions pourraient être ramenées vers 30 %, celles avec TGV croître vers 10 % et les origines / destinations locales demeurer autour de 60 %.

Il s'agit donc aujourd'hui avec 47 ou 48 millions de passagers totaux, d'un flux annuel de près de 30 millions de déplacements locaux dont plus de 20 pour Paris. A 55 millions de passagers totaux correspondraient 24 millions pour Paris et à 60 millions de passagers totaux 27 pour Paris.

Rappelons que Roissy avait été conçu à l'origine pour 80 à 90 millions de passagers : les 44 millions ont été atteints en 1999, le seuil de 55 millions qui sera probablement atteint dans 3 ou 4 ans n'est pas un seuil "contractuel" puisque l'engagement pris par le gouvernement lors de la décision de réaliser les pistes 3 et 4 porte sur le non dépassement du niveau de nuisance de 1997. Pour tenir cet engagement, plusieurs actions sont activement menées (niveau de bruit en baisse des avions les plus modernes, taille moyenne des avions et coefficient de remplissage, priorité des compagnies pour les relations transcontinentales à Roissy, trajectoires des approches, etc...).

Les responsables des transports aériens considèrent que la demande de trafic conduira inévitablement à dépasser quelque peu les 55 millions, même si l'on s'oriente, comme cela s'amorce dès maintenant, vers un développement mieux réparti sur le territoire national (report de trafic sur les TGV, sur quelques aéroports de proximité, et sur les grands aéroports régionaux), et ceci compte tenu de l'impossibilité de construire et mettre en service avant longtemps un 3^{ème} aéroport "central" dans le Bassin parisien.

Nous considérerons que, pour justifier le besoin et calculer la rentabilité d'une liaison dédiée, il convient de s'en tenir aux chiffres de 55 millions de passagers totaux et de 24 millions de déplacements CDG – Paris centre.

Ce réflexe "prudentiel" évite le reproche que cet équipement ne pousse à la hausse du trafic aérien à Roissy et il ménage une marge de sécurité pour les calculs de fréquentation, donc de faisabilité financière.

Revenons à la situation présente : elle n'est ni catastrophique ni véritablement satisfaisante.

Comme l'écrit C. de Chesnay, " bouchons sur l'autoroute A1, inconfort et retard sur la ligne B du RER : les difficultés rencontrées pour rejoindre Roissy CDG, pourtant situé à moins de 20 kilomètres des portes de la capitale, constituent en effet le premier handicap du plus grand aéroport français ⁽¹⁾ dans la guerre acharnée que se livrent les plates-formes européennes pour imposer leur suprématie ”.

Il est vrai que, selon les heures de la journée et les jours de la semaine, une bonne demi-heure peut suffire au trajet en taxi ou voiture ; vrai aussi que les trains directs du RER B relie CDG 2 à la gare du Nord en une demi-heure.

Mais, fondamentalement, ces durées sont le plus souvent entachées d'une telle incertitude qu'un important délai de précaution s'impose à tous ceux qui ont un avion à prendre, ce qui n'est pas satisfaisant non seulement pour les 55 % d'étrangers mais tout autant pour les 45 % de franciliens et de provinciaux qui forment la clientèle de l'aéroport.

D'autre part, le service du RER B conçu prioritairement pour la desserte banlieue ne répond pas aux attentes spécifiques des voyageurs aériens : mixité des clientèles, voire insécurité, surcharge à certaines heures du fait des contraintes de la desserte de la banlieue, absence de prise en charge et d'enregistrement.

Il en résulte une répartition modale des déplacements à forte prédominance routière :

- 31 % taxis
- 32 % voitures particulières (y compris accompagnement et location)
- 11 % cars Air France et bus RATP
- 8 % autres transports en commun (minibus d'hôtels et de compagnies aériennes)

82 % par la route contre 18 % par le RER B. D'une autre façon : 63 % par véhicules légers, 37 % par transports en commun.

Par comparaison, la part du rail à Heathrow, Gatwick , Francfort et Amsterdam est comprise entre 25 % et 29 %, celle des taxis entre 9 % et 20 %.

En revanche, la part de la voiture particulière (32 %) est plus faible à Roissy que pour les 4 aéroports étrangers où elle représente de 45 % à 60 %.

⁽¹⁾ CDG est aussi le premier aéroport d'Europe continentale pour les voyageurs

Telle est la situation de départ.

Comment l'améliorer significativement ?

*** Voyons d'abord côté routes**

Dans le cadre des XIe et XIIe plans et suite aux engagements ministériels de fin 1997 accompagnant la décision de réaliser les pistes 3 et 4, plusieurs points durs de la circulation routière aux abords de la plate-forme sont en voie d'amélioration grâce aux opérations suivantes :

- aménagement de l'échangeur de la Talmouse sur la RN 17,
- refonte de l'échangeur RN2 x A 170 (ex A 104) et élargissement entre l'échangeur et le Parc de Villepinte,
- amélioration des accès à l'A1 depuis la zone de fret, Villepinte et Paris Nord II,
- élargissement à 4 voies de l'A1 dans la traversée du Blanc Mesnil.

Parallèlement, un contournement Nord-Est de la plate forme contribuera à délester l'A1 dans les secteurs de Compans et du Mesnil-Amelot.

La DRE, dans un rapport récent, conclut que ces améliorations ainsi que l'ambition du projet de PDU devraient permettre de limiter la dégradation du service sur le réseau routier reliant Paris au pôle de Roissy. Cependant, ajoute-t-elle, " compte tenu de la croissance économique du secteur, génératrice de trafics de poids-lourds, on ne peut écarter l'hypothèse que la durée des trajets routiers et la fiabilité de leur prévision pour les usagers du transport aérien aillent vers une dégradation ”.

Notre conclusion : avec la croissance attendue du trafic de CDG dans la décennie à venir et sans ouvrage routier spécifique, dédié, les échanges routiers entre Paris centre et CDG ne vont pas aller en s'améliorant.

*** Pour ce qui est de la liaison ferroviaire**, reconnaissons que déjà, de 1996 à 1999, l'utilisation du RER B par les voyageurs aériens a progressé de 15 % à 18 %.

Des efforts sont en cours ou réalisables à court terme de la part de la SNCF, de la RATP et d'ADP pour promouvoir le RER B ; ils concernent l'information, la signalétique, l'accueil des usagers.

La DRE évoque une autre série de mesures, plus ambitieuses, qui nécessitent des études préalables : comptoirs d'information et d'accueil, enregistrement des passagers aériens sans bagages en gare du Nord, disposition de chariots à bagages... à quoi peut s'ajouter l'effet du remaniement, en cours, du pôle multimodal de la gare du Nord.

Il est cependant clair que, si l'on veut changer véritablement le cours des choses, une liaison dédiée est indispensable pour répondre aux attentes des passagers aériens qui, au terme de certaines enquêtes, sont : un temps de transport garanti inférieur à 20 minutes, un moyen de transport spécifique donc facilement identifiable, sûr et confortable, un terminal de type aérien au départ offrant la possibilité de l'enregistrement y compris des bagages, un prix maximum autour de 100 F.

Très naturellement deux solutions viennent à l'esprit, à partir de l'analyse que nous venons de rappeler à grands traits :

A) une solution routière : faute de pouvoir engager un doublement de l'A1 en souterrain, projet initial de la CCIP et de Paris Ile-de-France capitale économique, lequel supposait une part substantielle de financement public, le projet Roissy TTC (taxis et transports en commun) propose une solution routière spécifique, originale et "à l'économie", permettant aux taxis, bus spéciaux, minibus et limousines de relier la place Saint-Augustin au Bourget pour desservir CDG et également le parc de Villepinte.

La formule répond aux attentes et permet le porte à porte, apprécié des utilisateurs de taxis et minibus; elle n'impose de rupture de charge qu'aux clients des bus.

Cette solution, à financement par péage exclusif, épouse le courant qui depuis l'origine assure à la route, ainsi que nous venons de le voir, l'essentiel des déplacements Paris-Roissy tout en privilégiant les taxis et transports collectifs. Sous cette forme, elle est apparemment sans précédent parmi les grands aéroports du monde.

B) une solution ferroviaire, également à financement par péage, conçue elle aussi pour répondre aux attentes des passagers aériens avec une fréquence minimale au quart d'heure pendant une très large plage horaire. Elle implique pour tous ses utilisateurs une rupture de charge côté ville : cette formule labellisée dite "Airport Express" – en l'occurrence CDG Express – est mise ou va être mise en place dans la plupart des aéroports des grandes métropoles.

Elle existe depuis peu à Londres-Heathrow, à Stockolm, Oslo, Hong-Kong, Osaka et constitue une référence, un label de qualité indispensable, une sécurité permettant de caler l'heure de départ depuis le centre ville sur l'heure limite d'enregistrement de vol à l'aéroport (par exemple, 1 H 10 ou 1 H 20 d'une gare centrale pour un embarquement à CDG2).

Cette solution, dans le cas de Roissy, vise aussi à rendre la plate-forme nettement moins tributaire des liaisons routières, que ce soit par taxi ou autobus, et à rejoindre la moyenne de liaison par fer observée à l'étranger, entre 25 et 30 %.

Deux projets, donc ! Nous venons de le voir, de tels projets se justifient pleinement : notre expérience à tous, celle des millions de franciliens usagers de Roissy, les résultats concordants des enquêtes de clientèle, tout confirme ce besoin de liaison directe.

La réalisation de l'un de ces projets s'impose aujourd'hui pour assurer notre avenir aéronautique : la plate forme principale ou " hub " français est à Roissy, elle est aussi l'une des mieux situées en Europe, elle a besoin d'une desserte moderne.

A vrai dire, on pourrait souhaiter disposer des deux solutions, routière et ferroviaire. Mais est-il envisageable de les réaliser simultanément ou légèrement décalées dans le temps ? Doit-on ne retenir qu'une seule d'entre elles et laquelle ?

Les optimistes peuvent soutenir que les données chiffrées permettent de voir grand : cette année, plus de 20 millions de passagers entre Paris centre et CDG, dans cinq ans sans doute 25 millions ; les promoteurs de chacun de deux projets en estiment le seuil de rentabilité à 6 millions de passagers chaque ; donc 12 millions de passagers permettraient l'équilibre, à condition d'être également répartis entre route et fer ; à supposer que 32 % continuent d'utiliser une voiture particulière, les 68 % qui choisissent les transports collectifs, tous modes confondus, représentent une clientèle potentielle de 68 % de 25 millions, soit 17 millions de passagers pour les deux liaisons Roissy TTC et CDG Express ; donc avec seulement 70 % de ces 17 millions le niveau de 12 millions de passagers serait atteint. CQFD.

Ce raisonnement est, bien entendu, fragile.

Imaginons simplement que, compte tenu de leur point de départ ou d'arrivée dans Paris, 2 sur 3 des bus et minibus, 1 sur 2 des taxis n'empruntent pas le nouveau tunnel, que, pour des raisons similaires ou de tarifs, 1 sur 3 des usagers du RER B lui restent fidèles et boudent la navette directe, nous tombons de 17 à 10 millions de passagers (40 % de 25 millions) : adieu l'équilibre pour les deux projets !

Il est donc difficile d'imaginer faisables simultanément ces deux projets, commercialement concurrents et de surcroît faisant appel aux mêmes financeurs potentiels

Pour choisir celui par lequel commencer, il faut étudier de plus près chacun d'eux en portant une grande attention à leur insertion dans les réseaux routiers et ferroviaires existants et prévus dans un avenir proche.

* *
*

2 LA PLACE D'UNE DESSERTE DEDIEE DANS LE SYSTEME DES TRANSPORTS FRANCILIEN, FRANÇAIS ET PROCHE EUROPEEN

Oublions le côté “ jet-set ” du transport aérien : le côté luxe et rêve, la séduction des touristes et des hommes d'affaires étrangers ne doivent pas faire oublier cette vérité première : à Roissy, un passager sur quatre est un francilien, près de la moitié sont des français.

Améliorer les liaisons entre CDG et Paris, entre CDG, Orly et l'Ile-de-France, c'est d'abord améliorer la vie de tous nos concitoyens chaque fois qu'ils prennent l'avion, ce n'est pas faire de l'élitisme.

Certes, on ne prend pas l'avion tous les jours, comme le RER, le métro ou le bus, mais quand on le prend, on reste le même homme ou la même femme tributaire d'un domicile, du réseau de transports, avec bien souvent des bagages en plus. Si le voyageur aérien est spécifique, cela ne veut pas dire qu'il vit dans un monde à part ou déconnecté des autres : ce positionnement a besoin d'être souligné.

Chacun sait l'importance de la notion de réseau en matière de transports : la desserte Paris centre-CDG n'est qu'une partie d'un tout.

- On vient à Roissy en correspondance aérienne : actuellement le pourcentage de passagers dans ce cas est un peu inférieur à 40 % , selon les prévisions d'ADP et les principales compagnies aériennes, ce pourcentage pourrait descendre vers 30 % dans les prochaines années.
- On y vient depuis Orly (et réciproquement) mais de moins en moins –à peine 3 % - ce qui oblige tout de même à évoquer les mesures de facilitation envisagées pour améliorer la liaison entre les deux plates-formes aériennes sans avoir à passer par Paris centre.

Qu'en est-il ?

Entre Orly et CDG, la liaison s'effectue aujourd'hui par taxis ou par car Air France (durée moyenne de trajet 50 minutes et fréquence de 20 à 30 minutes) ou par Orlyval et RER B (changement à Antony) en une heure environ.

Le ministre chargé des transports a annoncé, le 21 mai 1999, son choix de “ l'objectif de développement d'Orly dans le cadre de la synergie entre les plates-formes aéroportuaires ” et la mise en œuvre pour ce faire de 20 mesures prioritaires dont plusieurs ont pour but d'améliorer les accès terrestres à Orly et la liaison Orly-CDG.

Le principal projet consiste à améliorer le barreau d'interconnexion TGV Sud Massy-Valenton et à faire de la gare de Rungis-la-Fraternelle proche d'Orly et sur la ligne C du RER une correspondance également avec Orlyval. Cette amélioration du barreau Massy-Valenton rendra aussi plus rapide l'accès à CDG par les TGV venant de l'Ouest de la France en même temps que seront créées, à Orly, les conditions de l'intermodalité TGV / avion, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

- On vient également à Roissy et on y viendra de plus en plus par TGV, de France mais aussi de l'Europe proche. Dans quelques années, 20 destinations et origines importantes actuellement desservies par air seront à moins de 4 heures de CDG par TGV.

L'interface TGV / avion, actuellement comprise entre 2 et 3 %, pourrait s'élever à 10 % voire davantage et pour plusieurs raisons : l'arbitrage des compagnies aériennes à Roissy en faveur des vols longue distance, leur choix de la complémentarité avec le TGV pour les destinations proches, la nécessité de s'appuyer sur le réseau des plateformes aériennes françaises, voire étrangères, telles Lyon-Saint-Exupéry, Metz-Nancy, Lille, Nantes, Liège...

Pour cette raison, il est de la plus haute importance que l'utilisation éventuelle du faisceau de voies TGV d'interconnexion par la nouvelle liaison dédiée CDG Express ne réduise pas le débit maximum envisageable de TGV desservant CDG, sachant qu'au même horizon des TGV venant de l'Est et de l'Ouest s'ajouteront vraisemblablement à ceux du Nord et du Sud.

Ces premières observations valent pour l'ensemble des 40 % d'utilisateurs de Roissy en transit aérien à Roissy même, ou avec Orly, ou en intermodalité TGV.

- Revenons aux **60 % d'utilisateurs qui, quel que soit leur lieu de résidence, viennent de Paris et d'Ile-de-France pour prendre l'avion à Roissy (et inversement)**. Notre expérience comme celles des aéroports étrangers, montre la palette des moyens pour relier une vaste région métropolitaine à sa principale plate forme aérienne : c'est toujours un panaché de moyens routiers et ferroviaires, de transports en commun bus et cars, et de transports individuels taxis et voitures.

Imaginer qu'un moyen unique, si attrayant soit-il, puisse les remplacer tous est absurde : en recommandant une liaison dédiée Paris centre-CDG, nous visons à améliorer significativement la situation présente et à compléter le réseau multimodal de desserte régionale actuellement à disposition.

Roissy CDG est un équipement majeur pour l'aménagement du territoire français et européen, mais il est d'abord, et avec lui Orly, un outil pour les franciliens, les 10 millions qui l'utilisent chaque année et les 60 000 qui y travaillent chaque jour.

Ce rappel a deux buts :

* Le premier but est d'insister pour que, en tout état de cause, soient mis en œuvre les engagements gouvernementaux de 1997-1999 concernant l'amélioration de la desserte routière et ferroviaire des deux plates formes, dont certains sont repris par le IV^e contrat de plan Etat-Région, ainsi que les projets à plus long terme inscrits dans le SDRIF. Nous avons énoncé plusieurs des améliorations engagées pour le court terme dans la première partie. Il en est d'autres pour le moyen et long terme.

Par exemple, le débranchement du RER D à Gonesse vers le RER B devrait trouver un début de programmation à l'actuel contrat de plan : il favorisera l'accès au Parc des expositions, et celui du sud du Val d'Oise et de la Picardie aux emplois du secteur de Roissy.

De même, parmi les arguments de l'inscription au SDRIF des projets de tangentielle Nord et Est figure celui de la desserte directe vers Roissy de secteurs importants des départements du Val d'Oise, de la Seine et Marne, de la Seine Saint-Denis et plus spécialement la desserte des villes nouvelles.

* Le second but est de spécifier que le " plus " d'une desserte dédiée ne doit pas se traduire par le " moins " d'une dégradation des dessertes existantes, par exemple celle du RER B lequel est le lien exclusif, en quelque sorte le cordon ombilical de tout le réseau RER vers et depuis Roissy comme vers et depuis le Parc international d'expositions de Villepinte (PIEX).

Gardons à l'esprit que si les trois quarts des voyageurs aériens en provenance de l'Ile-de-France ont pour départ ou destination Paris, parce qu'ils y habitent, y travaillent ou y séjournent, un quart (aujourd'hui environ 7 millions) proviennent de, ou se rendent dans, l'ensemble de l'Ile-de-France hors Paris. Le réseau RER prend là tout son sens, de même que les améliorations des radiales et roclades routières : ceci vaut pour les voyageurs aériens mais plus encore, ainsi que nous l'avons déjà souligné dans l'introduction, pour toutes celles et tous ceux qui travaillent chaque jour sur la plate forme.

En examinant, d'un rappel bref, la consistance des deux projets élaborés et mis à l'étude, nous aurons notamment à apprécier leur cohérence avec le réseau actuel, ses extensions en cours ou envisagées et plus globalement avec les orientations du Plan de déplacements urbains.

* *
*

3 LA CONSISTANCE DES DEUX PROJETS REPLACES DANS LE SYSTEME GLOBAL DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

Ces deux projets aujourd'hui en compétition se veulent complémentaires. Le projet routier en tunnel est, de peu, le premier en date.

3.1 LE PROJET ROUTIER ROISSY TTC (TAXIS ET TRANSPORTS EN COMMUN)

Le projet proposé par François ESSIG Conseil et Philippe ESSIG Conseil, avec l'aide de la RATP et l'appui de la CCIP et de Paris Ile-de-France capitale économique, est présenté par EGIS (filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations) :

Nous empruntons sa description à une note de la DREIF :

1 – Description générale du projet (cf carte n° 1, page suivante)

“ Le projet vise à créer une liaison routière directe entre Paris – Saint-Augustin (Boulevard Malesherbes) et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, principalement en souterrain. ”

“ Cette infrastructure présente un linéaire total d'environ 20 kilomètres dont 14 en tunnel profond (de l'ordre de 20 mètres sous le niveau du terrain naturel) pour traverser la zone urbaine dense entre Paris et l'aéroport du Bourget. Au delà de celui-ci, le projet débouche en tranchée couverte puis à l'air libre et permet d'accéder directement à la voirie d'accès aux aérogares et à la plate forme de l'aéroport Charles de Gaulle, et d'assurer les liaisons avec le secteur de Garonor – Gonesse et le Parc des Expositions de Paris Nord – Villepinte. ”

“ Cette voie nouvelle, à vitesse maximale autorisée de 80 km/h, offrirait ainsi une liaison directe Paris-Roissy CDG en moins de 20 minutes de Saint-Augustin aux terminaux de Roissy, dont 15 minutes dans l'ouvrage proprement dit. ”

2 – Conditions d'exploitation de l'infrastructure

“ Par statut, le projet Roissy TTC ferait l'objet d'un péage et serait accessible exclusivement aux taxis et à des services de transports en commun spécifiques (midibus ¹ de la RATP, d'Air France voire d'autres compagnies, notamment pour la desserte locale de la plaine de France, navettes d'hôtel...). ”

¹ NDLR : le “ midibus ” est un bus de taille intermédiaire entre le bus traditionnel et le minibus. Il offre une capacité de 20 à 30 places et une largeur maximum de 2,20 m compatible avec le dimensionnement de l'ouvrage. Ces véhicules de conception particulière devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite et leur exploitation devra en tenir compte.

“ L’exclusion des véhicules particuliers et l’inégalité de traitement entre catégories d’usagers (au bénéfice des seuls taxis) implique que l’infrastructure ne peut appartenir au domaine public routier (où l’égalité de traitement des usagers devant le service public est la règle) qui comprend par définition l’ensemble des biens du domaine public de l’Etat, des départements et des communes affectées aux besoins de la circulation terrestre, à l’exclusion des voies ferrées (art. L111.1 du code de la voirie routière).

“ Le financement de la réalisation de cette infrastructure est projeté exclusivement sur fonds privés. Toutefois, la RATP indique... que ceci n’exclurait pas une forme de maîtrise de l’exploitation. La RATP serait alors “ partie prenante à l’exploitation et à la maintenance de l’ouvrage, à travers une société distincte de la société qui supportera le risque commercial. ”

“ Quant aux conditions d’exploitation du projet du strict point de vue des transports en commun, elles n’ont pas été précisées à ce stade par la RATP. Il est envisagé que le tunnel soit emprunté par des navettes en midibus qui irrigueraient Paris à la sortie du tunnel selon cinq à dix itinéraires à définir. ”

“ Au stade actuel des études financières et juridiques du montage de l’opération, la structure d’exploitation reste largement à préciser ainsi que ses liens avec la structure de réalisation du projet. ”

3 – Fonctionnalités du projet. Echanges et raccordements au réseau routier

“ Le projet de liaison Roissy TTC, entre Paris – Bd Malesherbes et Roissy Charles de Gaulle, comporte une voie de circulation par sens. Pour la partie souterraine, les deux sens de circulation sont superposés au sein d’un tunnel unique à deux étages. Le dimensionnement à une voie par sens, avec bande d’arrêt d’urgence, est compatible avec le trafic prévisionnel escompté de 600 véhicules par sens à l’heure de pointe (soit environ 12 000 véhicules /jour pour les deux sens) et permet de garantir, avec une bonne marge de sécurité, une circulation fluide à 80 km/h (capacité théorique de 1 500 véh./heure/sens). Le péage permet par ailleurs une maîtrise possible des flux d’entrée et de la fluidité de l’infrastructure. ”

“ En termes d’échanges, le souci de réduire au minimum les coûts de construction et d’exploitation a conduit à éliminer tout échange intermédiaire. L’infrastructure comporte une entrée et une seule sortie souterraine et se raccorde :

- Côté Paris, au Boulevard Malesherbes, par une trémie d’entrée – sortie.
- Côté Roissy, par un système d’échanges en surface permettant la desserte du secteur du Bourget, des zones d’activités alentour (Garonor, Gonesse) et du Parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte et l’accès direct à la voirie routière de desserte des aéroports de Roissy CDG. ”

“ L’examen de l’hypothèse d’un échangeur intermédiaire avec l’autoroute A86, d’une desserte du Stade de France ou d’une branche débouchant à la Porte de Champerret a été reporté à d’éventuelles études ultérieures. Par ailleurs, le risque de saturation de l’ouvrage le rend mal adapté à la desserte du Stade de France. Seule la dernière hypothèse¹ semble mériter un examen plus approfondi. Les promoteurs ne l’envisagent cependant pas à ce jour. ”

4 – Effets sur l’environnement et le milieu humain

“ Par son caractère souterrain dans toute la traversée de la partie dense de Paris jusqu’au nord du Bourget, par les trafics limités et contrôlés projetés, le projet Roissy TTC présente un impact limité sur l’environnement humain et naturel. ”

“ Son débouché, côté Paris, sur le Boulevard Malesherbes, aux caractéristiques géométriques favorables, et supportant actuellement un niveau de trafic compatible avec un réaménagement de la chaussée pour créer l’accès à la liaison Roissy TTC ne semble pas poser de problèmes techniques insurmontables (techniques de réalisation similaires à celles des parkings dans Paris, peu de réseaux importants). ”

“ Par ailleurs, l’ampleur limitée des trafics et les concentrations de trafics ainsi induites sur les axes parisiens de rabattement direct sur la liaison Roissy TTC (qui représenteraient un accroissement de 15 à 20 % des flux actuels sur le boulevard Malesherbes), ne paraissent pas de nature à engendrer des modifications sensibles de l’état de circulation et des nuisances qui pourraient en résulter². ”

“ Le débouché, côté nord, au niveau du Bourget, se situe dans un milieu périurbain, où, compte tenu de la réserve importante de capacité existante, l’insertion de cette infrastructure à faible trafic et son raccordement au réseau routier ne pose pas de problèmes majeurs, même si différentes variantes d’optimisation fonctionnelle restent possibles. ”

“ L’insertion de la voie Roissy TTC sur la voirie interne de l’aéroport ne semble pas poser de problème de saturation de celle-ci, sous réserve d’études complémentaires. En revanche, l’afflux de véhicules suscité par le projet accentuera le problème de dépose et de stationnement aux abords des aérogares, qui se pose déjà aujourd’hui et pour lequel ADP a déjà identifié des solutions en dehors du projet même. ”

“ Enfin, les véhicules admis dans l’infrastructure devront tous être conformes à la future norme de pollution Euro 4 permettant ainsi un effet réduit en termes de pollution atmosphérique. ”

(1) il s’agirait d’une sortie supplémentaire à la porte de Champerret

(2) sur ce point, la Commission a un avis, exprimé plus loin, plus dubitatif que celui de la DREIF, elle rejoint les réserves qu’a exprimées la Mairie de Paris.

“ Par son caractère très largement souterrain et ses conséquences limitées en termes de nuisances induites, le projet de Roissy TTC semble tout à fait acceptable sur le plan environnemental. ”

5 – Caractéristiques géométriques principales (cf schéma n° 2, page suivante)

“ L’infrastructure proposée comporte une voie de circulation par sens, avec bande d’arrêt d’urgence. Pour la section en tunnel profond, sur plus des deux tiers du linéaire total, les deux sens de circulation sont superposés. Le diamètre d’excavation proposé, d’environ 9,55 mètres, permet l’adoption d’une largeur roulable de 5,25 m se décomposant en une voie de 3,00 m, une bande d’arrêt d’urgence de 2,05 m et d’une bande dérasée de gauche de 0,20 m. Ces dispositions sont conformes aux conditions de dimensionnement recommandées par la Direction des routes (RECTUR) et permettent notamment le dépassement d’un véhicule à l’arrêt. ”

“ La hauteur libre de 2,85 m (soit 30 cm de plus que pour A 86 Ouest) permet le dégagement d’un gabarit de 2,70 m, indispensable pour l’accès de véhicules de transport en commun (bus, navettes), et une marge de protection ”

“ Les dispositions géométriques présentées, pour un gabarit de 2,70 m et une largeur de véhicules n’excédant pas 2,20 m, sont admissibles, d’après l’avis du CETU. ”

“ Il convient, par ailleurs, de souligner que ces dimensions géométriques permettent l’accès des véhicules de secours aux blessés, des ambulances et des midibus, mais pas celui des véhicules spéciaux de lutte contre les incendies, ni des bus classiques (il n’existe aujourd’hui aucun bus de hauteur inférieure à 2,80 m). En conséquence, la fabrication de véhicules spécifiques, sur la base de châssis existants, devrait être nécessaire. ”

A ce stade des études préliminaires, les caractéristiques géométriques présentées semblent techniquement admissibles aux services de l’Etat (Inspecteur général Ouvrages d’Art, CETU et DREIF).

Selon la même source, ajoutons les précisions supplémentaires suivantes :

- La faisabilité technique du projet ne semble pas susceptible d’être remise en cause par les études détaillées.

- Les dispositions de sécurité de l’exploitation présentées à ce stade très préliminaire des études du projet sont jugées potentiellement admissibles par les services consultés au sein du ministère. Bien sûr, l’ensemble de ces dispositions devra faire l’objet d’un avis préalable des services de sécurité et d’intervention.

- Enfin, selon la même note de la DREIF, l’examen des recommandations de la commission d’enquête du tunnel sous le Mont-Blanc ne conduit pas, sous réserve d’un examen plus détaillé, à envisager des changements dans la conception du projet Roissy TTC.

Indiquons encore que le coût d'investissement estimé à 4 milliards de F. (HT), valeur 97, est considéré comme plausible par la DREIF, que les calculs financiers ont été par précaution basés sur 5 milliards, que le coût d'exploitation annuel serait de l'ordre de 40 MF avec un degré d'incertitude important car il n'existe pas, à ce jour, d'exemple d'ouvrage en service avec une gestion centralisée poussée à ce degré de suivi. Les études de trafic indiquent un trafic potentiel de 4,3 millions de taxis par an avec un péage de 100 F et retour à vide gratuit et à 2 millions de passagers par bus RATP et Air France pour un prix du billet de 83 F avec péage de 30 F : au total les recettes annuelles de l'exploitant seraient de l'ordre de 500 MF.

En dépit de premières réactions favorables du " monde du taxi " des incertitudes importantes subsistent quant aux reports des usagers de taxi et du RER sur les bus mais aussi, à l'inverse, de la voiture particulière vers cette nouvelle desserte.

Rappelons qu'en dernière analyse, le risque commercial et financier repose entièrement sur les investisseurs privés à qui il revient de l'apprécier et de décider ou non de le couvrir.

C'est plutôt sur l'étanchéité du montage financier par rapport à la RATP et sur les garanties vis à vis des conséquences d'un éventuel échec commercial du projet que devraient porter les exigences de l'Etat. Nous y voyons une raison supplémentaire de souhaiter un examen préalable du projet par le Conseil général des ponts et chaussées, portant sur les estimations des coûts d'investissement et d'exploitation, sur les dispositifs de sécurité et sur les prévisions de trafic.

RESUMONS

Le projet initial d'un tunnel bi-tube à péage ouvert à tous et doublant l'autoroute A1 à partir du périphérique a été abandonné parce qu'exigeant environ 35 % de financements publics (de l'ordre de 4 milliards). Il fait place à la formule de tunnel monotube à deux étages de 9,55 m de diamètre d'excavation partant du cœur de Paris, exclusivement réservé à des autobus surbaissés, minicars et taxis, débouchant dans la plaine de France avec un seul échangeur pour la zone du Bourget et le PIEX de Villepinte et directement raccordé ensuite à la voirie ADP ;

Ce projet joue la route, le porte à porte et l'absence de rupture de charge pour une grande partie de la clientèle (taxis et limousines). D'une capacité de 15 000 véhicules/jour (les calculs de rentabilité ont été faits sur 10 000), il permet de relier Saint-Augustin à CDG en moins de vingt minutes à 80 km/h sans possibilité de dépassement.

Son succès ou son échec commercial repose donc largement sur le comportement des taxis.

Le montage juridique de cette solution novatrice est complexe et pourrait nécessiter une nouvelle loi : il en a bien été promulgué une pour le récent Pont de Normandie.

3.2 LE PROJET FERROVIAIRE CDG EXPRESS (cf carte n° 3 page suivante)

Ce projet, soutenu par ADP, SNCF et RFF regroupés au printemps 2000 dans un GIE pour l'étudier et le présenter jusqu'à l'enquête publique, a toutes les caractéristiques d'un "Airport Express", amenant dans Paris (gare de l'Est) un terminal d'aéroport : "Airport Express" est une marque déposée par l'ARC (Airport Regions Conference) pour les dessertes ferroviaires dédiées des grands aéroports, qui sera de plus en plus connue des passagers aériens.

Dans l'étude de faisabilité de décembre 1998, l'itinéraire retenu d'une longueur totale d'environ 30 km, empruntait la ligne actuelle de Paris à Noisy-le-Sec, puis virait au nord-est en tunnel (longueur : 7,5 km) pour rejoindre le couloir de la ligne B à l'est d'Aulnay-sous-Bois, où étaient construites 2 voies supplémentaires entre les gares de Sevran-Livry et Villeparisis jusqu'aux abords de Mitry-Claye. Un raccordement permettait alors de se brancher sur la ligne d'interconnexion des TGV et d'atteindre ainsi la gare TGV de CDG. Dans cette gare, les deux voies centrales, peu utilisées et seulement par des TGV sans arrêt, étaient dédiées aux installations terminales de la liaison.

Des études plus approfondies ayant été menées sur le tracé durant l'été 2000, il ressort que pour un montant d'investissement sur l'infrastructure à peu près équivalent, un itinéraire plus direct s'avère envisageable, et ce, avec un moindre impact sur l'environnement, des coûts d'exploitation moindres, un temps de parcours réduit, des acquisitions foncières moins coûteuses et une interférence moins importante avec la circulation des TGV sur la ligne d'interconnexion.

Cet itinéraire, d'une longueur totale d'environ 25 km, emprunte, comme le précédent, la ligne actuelle de Paris à Noisy-le-Sec, puis vire au nord-est en tunnel (longueur : 10,8 km) jusqu'au nord de l'intersection A104/D88E sur la commune de Tremblay en France dans une zone non urbanisée. Deux voies nouvelles sont alors construites en surface et se raccordent à la ligne à grande vitesse d'interconnexion à l'entrée immédiate de l'aéroport pour atteindre la gare TGV de CDG. L'aménagement dans cette gare est identique à celui prévu pour l'itinéraire précédent.

Lors de sa première assemblée générale, fin octobre 2000, le GIE a décidé de retenir cet itinéraire comme itinéraire de base, le premier constituant une solution de repli.

Le choix de la gare de l'Est a plusieurs raisons : cette gare offre les deux voies et les quais dédiés nécessaires ainsi que la surface disponible d'au moins 2000 m² pour l'aménagement d'un terminal d'enregistrement ; elle dispose de parkings extensibles. Ce choix évite le surencombrement de la gare du Nord (TGV, Thalys, Eurostar...) et de ses voies d'accès ferroviaires ; il permet de restituer au RER B et aux gares qu'il dessert la plénitude de leur rôle pour les migrations quotidiennes, surtout dans la perspective des futures tangentielles qui compléteront les accès à Roissy.

Pour CDG Express, il est prévu une desserte cadencée de 4 trains à l'heure, un matériel roulant spécifique, un train à quai en permanence, un accueil et un accompagnement à bord, une durée de trajet inférieure à 20 minutes (ramenés à 15 minutes dans la solution de base à tunnel direct). Le matériel roulant serait doté de racks à bagages et d'un système d'information sonore et télévisuel connecté en temps réel à celui de l'aéroport.

Le coût est estimé à 4 milliards de F (HT) valeur 2000, hors coût d'acquisition du matériel roulant, de l'ordre de 400 MF, et aménagement du terminal.

De même que pour le projet routier, un examen préalable par le Conseil général des ponts et chaussées de cette estimation, des prévisions de trafic et des conditions de sécurité nous paraît indispensable.

Le financement à péage repose sur une hypothèse de trafic de 6 millions de voyageurs / an avec un prix de billet autour de 100 F : la clientèle visée est donc 25 % des déplacements entre CDG et Paris centre dont nous avons vu, plus haut que pour 55 millions de passagers, ils sont environ 25 millions (pour mémoire, le RER B en transporte environ 18 % alors qu'il offre un temps de parcours de 29 minutes).

Les entreprises publiques auteurs du projet et leurs consultants sont formels sur les choix de la gare de l'Est et du tracé - avec tunnel évitant tout emprunt de voies RER et débouchant sur le faisceau TGV - pour les raisons évoquées ci-dessus mais pour d'autres encore : la meilleure des solutions alternatives étudiées au départ de la gare du Nord n'autorise qu'un temps de parcours théorique de 28 minutes, elle est de surcroît handicapée par l'utilisation des voies de la ligne D dont l'exploitation est délicate.

Sont à prendre en compte la compatibilité avec EOLE, avec les projets figurant au SDRIF (notamment la tangentielle Nord, la tangentielle Est et le bouclage Sud de l'aéroport) et avec le projet de liaison rapide Normandie Vallée de Seine.

En revanche, cette solution, pas plus que la solution de repli d'ailleurs, ne permet la desserte directe du PIEX de Villepinte : nous reviendrons sur cette question.

Le montage juridique et financier doit naturellement être précisé mais il est, à priori, beaucoup moins complexe que pour Roissy TTC .

Le montage le plus simple et le plus rapide à mettre en œuvre, sans modifier les textes existants, serait le suivant :

- confier la maîtrise d'ouvrage et le financement des infrastructures ferroviaires à RFF, de même dans leur domaine respectif à la SNCF et à ADP (gares, terminaux d'embarquement) ;
- confier l'achat du matériel roulant et l'exploitation de la liaison à la SNCF ;
- créer une société ad hoc entre ADP et SNCF pour assurer le marketing, définir la billettique, fixer les tarifications, préciser les services offerts...

L'opération doit assurer son autofinancement, c'est-à-dire qu'elle ne recevra pas de subventions de l'Etat, ni de la Région, ni du STIF (ex STP).

Le GIE créé par les 3 établissements publics a reçu mission de conduire toutes les études permettant aux diverses autorités concernées de prendre leurs décisions en parfaite connaissance de cause (Conseils d'Administration des 3 établissements et Conseil d'Administration du STIF). Ces études couvrent tous les aspects techniques, commerciaux et financiers.

* *
*

4 UN CHOIX ET LES CONDITIONS DE SA REUSSITE

Nous sommes assez avancés à présent dans l'exposé des principales données du problème pour savoir qu'il faut choisir : comme toujours, il serait confortable de disposer de deux liaisons dédiées, l'une routière, l'autre ferroviaire.

Mais, répétons le, la construction simultanée des deux liaisons n'est guère envisageable, puisque l'une et l'autre doivent s'auto-financer. Que décider et quelles conditions pour la réussite ?

4.1 CERTES LE PROJET ROUTIER EST BIEN TENTANT

- Il a pour lui d'épouser les habitudes des voyageurs aériens de Roissy qui, dans les conditions actuelles, utilisent la route très majoritairement : taxis, voitures particulières, bus, ce d'autant que, d'après certaines enquêtes, 85 % des usagers de taxi déclareraient ne pas vouloir changer de mode, même en cas de desserte ferroviaire dédiée.

Secundo, grâce à l'absence de rupture de charge pour les utilisateurs de taxis, il est certainement celui qui permet d'acheminer le plus rapidement le voyageur de son domicile aux aéroports de CDG et réciproquement. De surcroît, il diminue le recours aux liaisons internes entre les divers terminaux.

Tertio, il dessert le parc international des expositions de Villepinte.

- A son désavantage, il n'a pas de précédent dans les grandes métropoles pour la desserte de leurs aéroports, tandis que la formule des " Airport Express " ferroviaires ne cesse de se développer ; nous avons cité ceux qui fonctionnent déjà, spécialement à Londres-Heathrow première plate-forme européenne, d'autres sont en préparation à Madrid, à New-York-Kennedy, à Brisbane, etc...

Ensuite son insertion Boulevard Malesherbes – Saint-Augustin est un pari aventuré, du fait de la circulation automobile dans ce quartier Saint-Lazare / Haussmann / Madeleine particulièrement encombré dans la journée en semaine : dix à vingt minutes de ralentissement n'y sont pas exceptionnels, constat du rapporteur usager chevronné depuis quinze ans !

D'autre part, si le risque sur l'investissement n'est pas d'un ordre différent de celui d'un projet ferroviaire, le risque sur l'exploitation est plus difficile à cerner, d'abord parce que ce type de solution est nouveau, ensuite parce que l'essentiel repose sur la clientèle des taxis qui, selon les heures, leur préférence ou celle du client, auront toujours le choix entre le tunnel à péage et la voirie de surface.

Plus généralement pour cette desserte, le souhait des pouvoirs publics, ainsi que d'ADP, est d'accroître la part des transports collectifs pour soulager le système viarie de l'agglomération parisienne qui souffre de surcharge chronique : ce souhait, déjà exprimé dans le SDRIF et traduit dans le Contrat de Plan Etat-Région, a été clairement exprimé dans le PDU de l'Ile-de-France en réponse aux prescriptions de la loi sur l'air. Il est donc normal que la Région, comme l'Etat, marquent ici une nette préférence pour la solution ferroviaire.

Exprimons aussi deux craintes face au projet routier.

- Comment éviter, surtout si la fréquentation des taxis ne répond pas aux attentes, la pression en vue d'ouvrir l'accès du tunnel à toutes les voitures particulières, accès qui serait fortement revendiqué par les communes traversées ?
- On pourrait être alors tenté de penser à nouveau au doublement souterrain de l'autoroute A1 à partir du périphérique avec financement mixte, ce qui paraîtrait une réponse plus démocratique au problème général de la circulation sur A1. C'était la recommandation de notre Assemblée (au péage près) il y a dix ans. Mais, outre que ceci n'irait pas dans le sens des orientations de la loi sur l'air rappelées plus haut, comment justifier l'appel à plusieurs milliards de fonds publics indispensables pour construire une telle infrastructure, alors que l'importance des investissements routiers et ferroviaires à réaliser au titre du Contrat de Plan 2000-2006 a contraint l'Etat et la Région à remettre à plus tard la résolution des difficultés routières majeures de Villeneuve-Saint-Georges et de A4/A86, où des dizaines de milliers de franciliens perdent chaque année des millions d'heures ?

Pour autant, il demeure évident que la priorité recommandée en faveur de la solution ferroviaire ne saurait dispenser de rechercher les moyens de faciliter les liaisons Paris-Roissy et Paris-Villepinte pour les taxis et les autobus sur A1 et A3, grâce à des mesures de mise en œuvre concrète de la priorité accordée aux transports collectifs dans le Plan de déplacements urbains.

Dans l'immédiat, c'est au projet ferroviaire qu'il faut donner la préférence. 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 sans doute légèrement le trafic de A1. Le projet routier Roissy TTC ou d'autres pourront compléter le dispositif, le moment venu.

4.2 LE PROJET FERROVIAIRE CDG EXPRESS EN PRIORITE : LES CLES DU SUCCES ET LA QUESTION DE VILLEPINTE

En présentant ce projet dans la 3^{ème} partie, nous avons énoncé ses avantages et expliqué les raisons du choix du terminal parisien, la gare de l'Est, et du tracé qui évite

d'emprunter les voies du RER B mais utilise en fin de parcours celles de l'interconnexion TGV ainsi que la gare.

Nous avons rappelé que, du fait de ce tracé, il ne dessert pas le PIEX de Villepinte, à la différence du RER B actuel.

4.2.1 Quelles conditions pour le succès ?

La première, la plus déterminante est **l'aménagement exemplaire** des deux terminaux, aux deux extrémités de la ligne.

● Du côté de CDG (voir plan n° 4 page suivante), l'accueil des rames de CDG Express et de leurs passagers devra être convenablement organisé dans l'actuelle gare TGV. Cela paraît possible :

- en modifiant l'utilisation des 6 voies de la gare TGV, de manière à réserver, selon le plan que le GIE étudie et devra préciser, 2 voies centrales et les quais correspondants aux navettes CDG Express, et en prévoyant un traitement adéquat pour les bagages ;
- en tenant compte de la réalisation du nouveau système automatique guidé dont ADP prépare l'installation en remplacement du système SK abandonné, système qui assurera le transfert des passagers de la gare TGV aux diverses salles d'embarquement de l'ensemble de la plate forme et vice-versa.

● le principal défi est du côté de Paris gare de l'Est (voir plans n° 5 et 6 pages suivantes). L'exercice est difficile. Il faut accueillir en surface taxis, autobus (actuellement 10 lignes), voitures particulières en dépose-minute et en parking (pourra-t-il être jamais assez grand comme celui de la gare de Lyon, si souvent complet ?). Il faut se connecter en souterrain avec les trois lignes de métro, avec Eole, donc établir la communication avec la gare Magenta, par exemple par le couloir souterrain de Château-Landon à prolonger de 80 mètres environ : l'unité du grand terminal gare du Nord – gare Magenta – gare de l'Est doit être réalisée à cette occasion, avec ce qu'il faut de trottoirs roulants, d'ascenseurs et de traitement, lui aussi exemplaire, des personnes à mobilité réduite.

Ce grand pôle multimodal offrirait ainsi une correspondance directe avec trois lignes de métro, les lignes B, D et E du RER, quatorze lignes d'autobus, le réseau TGV Nord Europe (Eurostar, Thalys), le TGV Est et les grandes lignes des réseaux Nord et Est.

Il s'agit d'un grand œuvre de modernisation et d'intermodalité entre transports aériens et ferroviaires internationaux et transports en commun franciliens.

L'Etat et la Région sont fortement concernés par l'aménagement de ce pôle d'échange multimodal d'importance capitale, qui entre dans le cadre de la politique

préconisée par le PDU et pour laquelle des financements sont prévus au Contrat de plan Etat-Région : l'étude montrera quelle part CDG Express devra y apporter.

L'exercice du terminal multimodal gares Est-Magenta-Nord est beaucoup plus complexe que ce qu'a fait Heathrow Express à la gare de Paddington, car il doit déboucher sur un formidable nœud de correspondance de tous les modes de transport de personnes : pour cette raison, il s'impose que sous l'égide du STIF, la RATP, et la Ville de Paris soient pleinement associées à la préparation du projet.

Il convient d'insister sur la nécessité de prévoir l'accès facile au terminal de CDG Express à partir des lignes de métro affluentes ainsi qu'un remodelage des lignes de bus susceptible de desservir la gare de l'Est pour faciliter l'arrivée au terminal par ce mode. Une étude approfondie de l'aménagement et de l'usage de la voirie devra aussi être conduite.

Enfin, la réalisation du terminal d'enregistrement lui-même, ses accès et sa signalisation, devront être particulièrement soignés, ainsi que les dispositions pour l'acheminement des bagages enregistrés qui devra fonctionner impeccablement.

4.2.2 La question de Villepinte

Elle est distincte, mais interdépendante avec la solution retenue pour Roissy : nous l'avons dit.

Sans vouloir la traiter en détail, nous ne pouvons cependant l'éluder.

Les deux ensembles sont tout proches, à moins de 5 km l'un de l'autre ; le Parc international des expositions est l'un des fleurons de notre métropole, jusqu'à maintenant, la capitale européenne des expositions : plus de 2 millions de visiteurs et exposants par an dont 30 % d'étrangers, 3,1 millions de personnes (y compris périodes de montage, démontage, manifestations hors salons) soit 6,2 millions de déplacements annuels dont environ 1,5 millions par le RER B (à rapprocher des 5 à 6 millions de Roissy CDG).

Bien entendu, les besoins de transport ne sont pas comparables : la moyenne journalière est de l'ordre de 7 000 trajets⁽¹⁾ pendant les quelques 165 jours annuels d'exposition, les pointes se situant entre 8 H 30 et 10 H 00 le matin vers Villepinte, 17 H 00 à 19 H 00 vers Paris, à environ 4 000 personnes sur deux heures, avec de possibles superpointes. Nous sommes évidemment à l'opposé des besoins de CDG Express, à peu près lissés de 5 H 00 à minuit 365 jours par an entre 1 000 et 2 000 - passagers par heure. De ce fait, s'il est contre indiqué aussi, pour des raisons de lisibilité commerciale et de temps de trajet, d'utiliser les mêmes " missions " pour PIEX que pour CDG, au moins doit-on s'interroger sur la possibilité d'utiliser un quai spécialisé dans le même terminal gare de l'Est (l'enregistrement aérien étant de toute façon une possibilité, non une obligation, il sera possible d'accéder aux quais sans passer par l'enregistrement aérien).

⁽¹⁾ chaque visiteur ou exposant utilisant le RER accomplit deux trajets, un pour l'aller un pour le retour.

Encore faudrait-il pour que cette discussion ait un sens que l'itinéraire retenu passe par Villepinte : la Chambre de commerce et d'industrie de Paris avait proposé dans ce but une variante au projet initial de tracé de CDG Express (aujourd'hui simple solution de repli) qui, au sortir du tunnel à Aulnay-sous-Bois, se raccorderait aux voies existantes du RER B (branche Ouest) jusqu'à CDG 2 (gare RER) en passant par la gare intermédiaire actuelle qui approche de CDG1.

Cette variante se caractérisait donc par le fait qu'elle utilisait les voies du RER B de Sevrans à Roissy, qu'elle n'insérerait pas de rames type RER sur les voies TGV, qu'elle utilisait la gare RER B existante, de construction récente et intégrée à la gare TGV.

Les études menées par le GIE et par la SNCF depuis quatre mois, et la décision du GIE fin octobre de retenir comme itinéraire de base à partir de Noisy-le-Sec un tunnel direct de 10,8 km jusqu'à Tremblay-en-France, rendent caduque cette variante proposée pour desservir Villepinte.

En effet : - la durée du trajet Paris-Roissy pour la variante proposée par la CCIP ne serait guère inférieure à celle du RER B aujourd'hui, de l'ordre de 30 minutes, alors que la solution de base retenue permet 15 minutes,

- l'utilisation de la gare RER B à CDG 2 rendrait impossible, du fait du seul trafic actuel, le maintien d'une rame à quai en permanence, et donc très difficile le traitement des bagages du fait d'une durée de stationnement limitée à 3 minutes,

- plus grave, serait compromis l'accueil ultérieur de "missions" RER nouvelles provenant des futures tangentes et/ou du bouclage sud de l'aéroport.

Cependant nous sommes en face d'un problème important d'aménagement du territoire, d'intérêt francilien certes, mais aussi national et européen.

Le PIEX de Villepinte, accolé à la plate forme aéroportuaire de Roissy CDG, est un élément majeur du pôle, un tiers de ses visiteurs, une forte proportion d'exposants sont des étrangers et, pour beaucoup, des voyageurs aériens. Un million et demi de visiteurs par an utilisent déjà le RER B pour la relation Paris-Villepinte et seraient disposés à payer plus cher qu'aujourd'hui un service de transport en commun dédié, de qualité et nettement plus rapide. Ce nombre est susceptible de croître avec l'extension envisagée du PIEX.

Toute solution à partir de la gare du Nord utilisant le RER B jusqu'à Aulnay-sous-Bois ne permettra aucun gain de temps. Comment alors ne pas saisir l'occasion pour adosser au projet CDG Express un projet complémentaire, bien plus modeste certes, utilisant le tunnel à construire qui sera loin d'être saturé ?

Quelles sont les difficultés ?

La première est qu'un tel projet exigerait un investissement ferroviaire complémentaire au débouché du tunnel à Tremblay en France : une nouvelle voie d'ampleur limitée (environ 3 kms), jouxtant des emprises déjà prévues pour le prolongement de la ligne D, desservirait une nouvelle gare à l'est du PIEX (voir carte n° 7 page suivante).

La seconde difficulté est de dégager des sillons supplémentaires entre la gare de l'Est et Noisy-le-Sec, tronçon du faisceau Est qui doit écouler tous les trafics actuels de banlieue et des grandes lignes mais devra également acheminer les trafics futurs du TGV Est et de CDG Express : peut-être des renforcements locaux de capacité seraient-ils nécessaires, seule une étude approfondie le dira.

Le montage d'une desserte dédiée du PIEX Express adossée à CDG Express pourrait être facilité par le fait qu'elle devrait se faire très largement à contrepointe des liaisons Paris-banlieue.

D'autre part, elle soulagerait le trafic du RER B qui serait pleinement rendu à sa vocation de maille du réseau francilien, tant pour la grille des fréquences que pour les besoins en matériel roulant.

Cette solution simplement esquissée doit être approfondie, sa faisabilité appréciée, son coût exact évalué, son mode de financement proposé : le million et demi de parcours – visiteurs annuels pour le PIEX qu'espère la CCIP a un prix ; est-il commercialement supportable ?

En effet, dans ce cas de figure, la tarification gare de l'Est – PIEX ne pourrait être que de fort peu inférieure à celle qui est envisagée pour CDG Express, même s'il ne serait pas anormal de tenir compte des économies que cette desserte dédiée du PIEX ferait réaliser, côté RER B, au réseau des transports en commun franciliens.

De toute manière, le RER B continuera de desservir le PIEX pour tous ceux qui n'auraient pas intérêt à emprunter la liaison dédiée.

Le moment nous paraît venu, en tout cas, de prendre sur ce sujet, et rapidement, les initiatives appropriées, la première consistant à ce que la CCIP, maître d'ouvrage et exploitant du PIEX, demande officiellement à la SNCF et à RFF d'entreprendre les études que nous venons d'évoquer ; naturellement l'exécutif régional devrait appuyer cette démarche dont, compte tenu des multiples intérêts en jeu, ni le STIF ni la DRE ne pourraient se désintéresser.

Cette première phase permettra de déterminer si l'hypothèse est jouable, chacun des acteurs impliqués, spécialement la CCIP, la SNCF et RFF étant alors à même de prendre ses responsabilités en connaissance de cause.

S'il apparaissait que c'est impossible, il ne resterait comme solution de repli qu'à étudier et mettre en œuvre certaines des améliorations, nécessairement limitées, de la desserte actuelle de Villepinte par le RER B avec, éventuellement, des rames dédiées directes à certaines heures.

* *

CONCLUSION

Au terme de ce rapport, les conclusions sont faciles à tirer dès lors que le choix est clairement établi : c'est par le ferroviaire, un CDG Express, qu'il faut commencer, sachant que ce n'est pas avant 2007, c'est-à-dire dans six ans, qu'il pourra entrer en service.

Cette date a d'ailleurs une importance particulière pour les chances de la candidature de Paris aux J.O. de 2008 : cette nouvelle liaison dédiée sera un atout important.

D'ici là nous aurons mieux mesuré le rythme de progression du transport aérien en France, en Europe, et dans le monde, vu s'affirmer la mise en réseau des principales plates-formes aéroportuaires grâce aux nouvelles liaisons TGV, décidé de la localisation d'un troisième aéroport du Bassin parisien.

Après quelques années de montée en régime de CDG Express et l'entrée progressive en service des compléments d'infrastructures routières et ferroviaires des contrats de plan, orientés par le SDRIF et par le PDU, nous pourrions nous faire une idée de l'inflexion du partage modal que CDG Express devrait provoquer et qui conditionne son succès. L'opportunité d'une liaison complémentaire – routière – du genre Roissy TTC pourrait alors être envisagée.

La solution CDG Express pourrait permettre d'assurer en outre une desserte dédiée au PIEX de Villepinte, en l'adossant au tracé proposé sans altérer aucune de ses qualités.

Il est sûr, en tout cas, que plus les années passeront plus nous devrions, pour certains voyages, aller prendre des avions beaucoup plus loin : toutes les hypothèses actuelles de troisième aéroport (Picardie, Champagne ou Beauce) l'éloignent nettement de Paris. Clairement, seules des navettes très rapides qui, dans les deux premiers cas, prolongeraient leur course vers le Nord de Roissy ou emprunteraient la nouvelle ligne de TGV Est permettront de compenser cet éloignement grâce à des durées de parcours de l'ordre de la demi-heure : le choix de CDG Express avec un terminal intermodal exemplaire unifiant les trois gares Est - Magenta-Nord se révélerait, dans ces hypothèses, particulièrement judicieux.

Très pratique aujourd'hui, il peut se révéler irremplaçable demain.

