

Mod 16-0037P PDeb Pierre DEBANO 19 rue des Champs de Linette F 51200 EPERNAY Gare SNCF + 1500 m Mobile : + 33 (0)6 60 93 72 66 Mél : pdebano@laposte.net		<b>Note numéro : 16-1250-16V    date : 12/07/2016</b>		Classification
		<b>Objet : Observations sur enquête publique CDG Express</b>		
Référence fichier	16-1250-16V PDeb Observations sur CDG Express	<b>Distribution</b>		
Affaire				
Protection du fichier : Ce fichier est protégé par un mot de passe pour éviter toute modification ayant pour conséquence que des fichiers de même nom aient des contenus différents. Pour pouvoir modifier ce fichier : Faire "Enregistrer sous", aller dans Outils/Options de Sécurité en haut à droite de la fenêtre "Enregistrer sous" et changer ou supprimer le mot de passe, et donner un autre nom au fichier pour l'enregistrer.				

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Veuillez trouver ci-dessous mes observations sur le projet CDG Express soumis à l'enquête publique.

Tout d'abord, on paye aujourd'hui l'hérésie des concepteurs du plan masse de l'aéroport qui partaient d'un terrain vierge, et qui ont réussi à bâtir une horreur, coûteuse et malaisée, pour les voyageurs en transports collectifs. Une bonne raison pour bien réfléchir à ce nouvel investissement.

Le dossier manque en de nombreux endroits de précision et de données chiffrées et c'est seulement à la page 35 de l'annexe E (Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express) que l'on apprend que le dossier comprend un certain nombre d'inexactitudes et est incomplet, voire que des aménagements non présentés sont prévus.

Page 38, l'avis est encore lus sévère « L'étude d'impact est, du fait de ce choix du maître d'ouvrage, identique à celle qui avait été présentée à l'enquête publique conduite en 2007, préalablement à la DUP initiale. Elle ne décrit pas complètement le projet, en présente parfois une version antérieure, ne présente pas toutes les analyses requises, et n'a pas été actualisée, ni pour tenir compte des modifications de l'environnement du projet, ni pour tenir compte des évolutions réglementaires. Son résumé non technique présente les mêmes défauts. Selon l'Ae, le dossier n'est pas conforme à la réglementation. »

L'avis de l'Autorité Environnementale, c'est de nombreuses critiques sévères et au final un avis très critique : « L'Ae confirme que le choix de s'en tenir à l'étude d'impact de 2007 conduit le maître d'ouvrage à produire un dossier insuffisant pour donner tout son sens à l'enquête publique. »

Si l'on revient sur le fond du projet présenté, il est indéniable qu'il faut améliorer de façon importante la desserte ferroviaire de l'aéroport CDG, mais, peut être que, dans l'air du temps de l'époque, on est directement parti sur un PPP, entraînant de ce fait un système dédié fermé. Des études très importantes, et donc très coûteuses, ont été engagées pour une solution initiale avec un long souterrain, qui a été balayée suite à enquête publique. Ce n'est pas très glorieux pour les promoteurs du projet qui se sont lancés dans un projet sans études

préalables sérieuses qui auraient permis de découvrir cette solution intelligente de la « virgule ». C'est un gaspillage avec tout cet argent dépensé en pure perte. Mais cela montre l'utilité des enquêtes publiques.

Au lieu de prendre cette cinglante gifle comme un précurseur, et remettre tout à plat, les promoteurs se sont engouffrés dans cette nouvelle solution, que l'on peut penser loin d'être optimisée, avec en plus une incohérence non justifiée au niveau des temps de parcours (toujours 20 mn pour un projet qui passe de 25 à 32 km avec un tracé tortueux en entrée de Paris).

Ce projet de 1,7 milliards d'euros comporte un certain nombre de points critiquables :

- Un train à quai en permanence, cela coûte une rame en investissement et + 25% de frais de personnel de bord en exploitation. Or dans toute la chaîne de transport avant ou après CDG Express, il y aura des temps d'attente, sur le quai, du prochain véhicule. Est ce bien raisonnable dans une période de difficultés économiques,
- La réserve maintenance (16%) est calculée bien juste pour un parc aussi faible,
- A la station CDG, il est surprenant que le tiroir en cul de sac n'ait pas un débouché sud. Ne serait-il pas préférable de mettre le tiroir au centre, avec en plus un accès sud, le tout pour plus de souplesse,
- A CDG, pourquoi ne pas avoir prévu des positions de garage de nuit (voire de jour) immédiatement au sud à la sortie du souterrain (économie de km HLP et souplesse d'exploitation) avec banalisation des voies CDG Express. Il paraît d'ailleurs surprenant qu'on n'ait pas prévu d'IPCS sur les sections nouvellement construites,
- En accès depuis la gare de l'Est à la tranchée couverte CAP 18, la rampe de la trémie de 120 mètres de long pour entre à 8 mètres de profondeur paraît forte (66 mm/m),
- Il n'y a pas d'Origine Destination donc on ne sait pas de et vers quels quartiers sont les flux des passagers aériens,
- Il n'y a aucun profil des vitesses maximales permises ni de marche type, ce qui est surprenant et pose question sur l'affirmation d'un temps de parcours de 20 mn,
- Un dépôt pour l'entretien d'uniquement 14 rames amène un surcoût du coût unitaire d'entretien par rapport à un parc plus important, sans possibilité de mutualisation,
- Un prix du billet de 21 euros 2014 soit le double du RER B, et il faut ajouter le ticket de métro intramuros. En plus, tous les autres passagers aériens origine ou terminus CDG payeront pour une minorité de privilégiés,
- En ce qui concerne le relèvement de vitesse de 120 km/h à 140 km/h entre La Plaine et Aulnay (10 km), c'est un gain de temps maxi de 43 secondes,

Mais le plus gros point critiquable, c'est un service dédié avec terminus à Paris Est (que ce soit Paris Est ou Paris Nord, on est dans la même problématique).

On pare la gare de l'Est de toutes les vertus (il faut bien justifier un PPP qui ne peut fonctionner avec un système ouvert). Certes, ses halls sont plus sympathiques pour le voyageur que ceux de la gare du Nord

Mais c'est se moquer du monde que dire :

- meilleure insertion urbaine qui la rend plus lisible,
- elle offre une accessibilité aisée et de plein pied (sauf quand on vient en métro ou RER comme pour toutes les gares),
- elle est l'une des gares parisiennes les mieux desservies en TC (10 lignes de bus, 3 lignes de métro)

Sur ce dernier point, il n'y a que 2 lignes de métro qui diffusent vers des quartiers majeurs de Paris, la 4 très fortement fréquentée, et la 7. L'accès au métro est malaisé, sans moyens mécaniques pour les différences de niveaux (les sorties en disposent). Quant aux bus, les utiliser avec de grosses valises, n'est pas vraiment simple et les stations bus sont éparpillées sur la place de la gare. Quant à la liaison avec Magenta pour le RER E, ce sera, en attendant un hypothétique prolongement du souterrain Château-Landon, déjà promis avec le TGV Est, un trajet à l'air libre, l'attente à deux feux de carrefours, très désagréables par temps de pluie, la descente par des escaliers malaisés permettant de prendre sur la tête les cochonneries des marches supérieures en cas de panne (fréquente) de l'unique ascenseur.

De plus, le quartier de la gare de l'Est n'apparaissant pas être un quartier éminemment touristique, commerçant ou d'activités, c'est la rupture de charge obligatoire pour le passager aérien.

Dans critiques émises jointes en annexe E, il y a des choses intéressantes, un surprenant avis favorable du CGI en conclusion de ses nombreuses critiques, mais aussi des déclarations péremptoires ou des affirmations fausses, préjudiciables à une bonne compréhension du problème :

- Pourquoi une « desserte ferroviaire dédiée » est une nécessité. De toute façon, après la gare de l'Est, il n'y a plus rien de dédié, et quel est le pourcentage de passagers aériens dont la destination finale dans Paris est 500 mètres autour de la gare de l'Est ?,
- La comparaison entre les temps de trajet de CDG à la gare du Nord via la ligne 17 (21 mn) et via le RER B (38 mn) est erronée : Le site du Grand Paris Express indique 29 mn via la ligne 17 (avec la pénibilité d'une correspondance à Saint Denis Pleyel) et le temps du RER B est de 36 mn,

Des choses apparaissent choquantes pour le citoyen :

- La brièveté des réponses du maître d'ouvrage aux nombreuses questions posées par différentes autorités, font montre d'un mépris scandaleux,
- « Le STIF, sollicité par la mission afin de convenir d'un entretien, « *ne souhaite pas s'exprimer sur le projet CDG Express* » : Quelle conscience professionnelle !

La vraie question, c'est l'amélioration de la desserte en transports collectifs de l'aéroport et la réponse apportée par tous jusqu'à présent, c'est un service dédié au service d'un PPP.

Il convient de reprendre totalement la question, d'autant plus que l'environnement et l'état des finances ont évolué depuis les premières réflexions.

Tout d'abord, c'est connaître de façon précise les O/D des passagers aériens.

Ensuite, examiner sur le plan technique la possibilité et le coût de différentes solutions, et calculer les temps de parcours correspondants :

- desserte dédiées avec un seul point d'arrivée dans Paris. c'est fait pour Paris Est, cela reste à affiner pour Paris Nord,
- dessertes express utilisant le réseau régional :
  - le RER E avec desserte dans Paris de Magenta, Haussmann, La Défense, l'accès au RER à partir de la tranchée CAP 18 apparaissant facile à réaliser compte tenu des plans de voies actuels, tout en ménageant un accès à la surface pour un délestage ultérieur de Paris Nord,
  - le RER D avec desserte dans Paris de Gare du Nord, Chatelet Les Halles, Gare de Lyon,
  - la ligne actuelle en desservant CDG2, CDG1, Parc des Expositions,
  - les voies rapides, comme prévu, entre Paris Nord et Aulnay.

On notera que l'utilisation de trains à étages sur le RERB devrait sans doute permettre de trouver les sillons nécessaires dans le souterrain Châtelet - Gare du Nord

Les dessertes express, du fait du faible nombre de stations desservies et de la fréquence des trains autres sur le tronçon commun, devaient connaître une occupation compatible avec les attentes et les bagages des passagers aériens.

Je demande donc à Monsieur le Commissaire Enquêteur d'émettre un avis défavorable au projet présenté et de demander le lancement d'une nouvelle réflexion sur le sujet de la desserte ferroviaire de l'aéroport.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

FIN