



## Verts d'Ile-de-France

Alain AMEDRO : Conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois. Délégué des Verts de Seine-Saint-Denis en charge du Développement durable.

Franck CONTAT : Conseiller municipal du Bourget. Secrétaire départemental des Verts.

Lino FERREIRA : Conseiller municipal de Tremblay-en-France. Porte parole des Verts de Seine-Saint-Denis.

### Pour nous joindre :

Les Verts - 80 avenue Anatole France - 93600 Aulnay-sous-bois

Tél. : 01 48 79 15 13 - <http://lesvertsaulnay.free.fr> - [amedro.alain@voila.fr](mailto:amedro.alain@voila.fr)

## CADRE GÉNÉRAL

Les Verts soutiennent tous les projets visant à développer les transports en commun, en s'attachant toutefois à évaluer la pertinence et la cohérence de ces derniers.

**Dans le cas du projet « CDG Express », les interrogations sont nombreuses et concernent essentiellement le fond, mais touchent aussi la forme.**

Dès sa genèse, ce projet a été présenté aux élus locaux, et à la population, comme s'il était déjà définitif.

Dans le cadre de la concertation préalable, l'Etat a demandé aux villes de se prononcer sur un nouvel aménagement important et structurant, n'existant dans aucun document d'urbanisme officiel.

Un projet de cette importance n'a pas été inscrit dans la réflexion partagée sur les questions des transports en Ile de France. Ainsi, « CDG Express » n'est pas mentionné dans le Contrat de Plan Etat-Région, qui a vocation à planifier le développement et les modalités de déplacement sur la région parisienne, pas plus que dans le Plan de

déplacements urbains (PDU) ou le schéma des services collectifs.

**Nous nous félicitons que ce débat public soit l'occasion de mettre à plat ce projet et les questions qui s'y rattachent. Les Verts désirent que ce débat permette à chacun de mesurer les risques et avantages potentiels de ce projet au regard de l'intérêt général.**

Nous verrons ensemble que l'argumentaire, validant la saturation actuelle des infrastructures de desserte de l'aéroport Roissy-CDG et justifiant la création de CDG Express, apparaît assez limité voir « léger ou mensonger ». Les risques environnementaux ont été sous-évalués, tant sur les risques liés au forage du tunnel que sur les conséquences indirectes liées à l'extension maximale de Roissy, validée implicitement par ce projet. Enfin, le montage financier du projet comporte des incertitudes et des zones d'ombre pouvant entraîner des dérives budgétaires importantes.

## « CDG EXPRESS » : UN PROJET D'UNE UTILITÉ CONTESTABLE

Au delà de la desserte normale de l'aéroport, il existe à l'heure actuelle, sur la ligne B, une desserte assurant une liaison directe entre la gare du Nord et Roissy-CDG, en 20 minutes et quatre fois par heure. C'est à dire une offre quasi identique à celle proposée par CDG Express, mais 500 mètres plus loin. Dans les documents réalisés par le GIE, on parle d'inadaptation de la ligne B aux besoins des voyageurs aériens.

A-t-on envisagé toutes les possibilités d'amélioration dans le cadre d'une étude préalable ?

**Non seulement, le schéma directeur de la ligne B du RER, proposé par le Syndicat des Transports d'Ile de France, ne répond que partiellement aux besoins urgents de l'amélioration de la régularité, mais n'envisage pas le développement d'une offre nouvelle.**

Rappelons que la mise en place de la liaison directe Roissy à partir de la gare du Nord s'était faite au détriment de la fréquence des trains. Conséquence directe : la détérioration des conditions de transport des

usagers locaux, qui ont dû se tasser un peu plus. La création de nouvelles voies dédiées sur la ligne B du RER pour augmenter le nombre de trains apparaît donc comme une priorité. Sa mise en œuvre ne pourra se faire qu'en lançant une politique ambitieuse tant en terme d'investissements que de modernisation. Celle-ci doit porter aussi bien sur l'optimisation des infrastructures actuelles, en dédiant deux voies au seul RER B, que sur le doublement des voies entre Aulnay et Roissy et sur un effort particulier pour atteindre un niveau de qualité assurant régularité, confort et sécurité.

Le « CDG Express » s'adresse uniquement aux clients des compagnies aériennes, pas aux autres usagers de la plate-forme, qui ne verront donc pas une amélioration de la desserte. Ce constat a son importance quand on sait que sur les 72 000 emplois recensés sur l'aéroport, seulement 18 % sont occupés par des habitants de la Seine Saint Denis. Une remarque équivalente peut être faite pour le

Val-d'Oise ou la Seine-et-Marne. Or, l'une des raisons de la faiblesse de ce taux est liée à un manque de moyens pour assurer la mobilité des personnes. **Ce projet ne participera donc pas à résoudre les problèmes d'accessibilité à l'emploi.**

Face à cette situation, nous réclamons le lancement d'une réflexion nouvelle s'appuyant sur les infrastructures existantes. Cette solution, à moindre coût, allierait liaison express avec l'aéroport de Roissy, amélioration du service sur la ligne B et meilleure desserte de la plate-forme pour les salariés. Elle permettrait une meilleure utilisation du faisceau RER B bien entendu, mais aussi des lignes inter-banlieues prévues dans le contrat de plan qui engage l'Etat et la Région Ile-de-France.

**Nous souhaitons ainsi une étude sur les coûts d'une modernisation rapide du RER B mais aussi une recherche de nouveaux financements pour répondre aux demandes légitimes exprimées par les usagers, d'amélioration qualitative de l'offre de transport.**

## DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX À COURT ET LONG TERME

### **Les dangers et nuisances liés au forage du tunnel et à l'exploitation.**

La durée du chantier prévu pour le forage du tunnel est de 4 ans avec une activité 24h sur 24h, et ce afin de dégager 4 000 tonnes de terre par jour. Les zones proches de l'entrée du tunnel (Noisy-le-Sec) et de la sortie (Tremblay-en-France) et de la zone de chantier de la Poudrette à Pavillons-sous-bois seront soumises au trafic constant des camions : convois, aspirations et transports des déblais.

**A Noisy-le-Sec** les travaux se feront

de jour et de nuit, dureront plusieurs années et occuperont tout le quartier du Petit Noisy. La nuit, le chantier sera éclairé comme en plein jour et ponctué par les alarmes.

Le risque géologique est également important : la fragilité des sous-sols calcaires composés essentiellement de gypse fait craindre des effondrements et des bouleversements divers. Déjà demandées par des habitants, des associations et des collectivités, des études techniques et géologiques complémentaires s'avèrent indispensables. Les risques des bruits et des vibrations sont

aussi réels et poseront problèmes aux particuliers comme aux entreprises. Les chantiers de Météor et Eole l'ont malheureusement démontré à plusieurs reprises.

Au delà du trafic prévu pour l'usage « CDG Express », s'ajouteront les nuisances engendrées par les trains supplémentaires : 600 à ce jour, 660 avec le TGV Est, 152 en plus avec le CDG avec des horaires de 5 h à minuit, 365 j par an et des trains souvent vides. Or, depuis 20 ans, les riverains de Noisy-le-Sec attendent les protections phoniques reconstruites indispensables par tous.

La création du CDGExpress ne s'accompagne par ailleurs d'aucune mesure améliorant l'accès en transport collectif à la **gare de l'Est**. Cette mise en service induirait donc une inéluctable augmentation de la circulation automobile (véhicules particuliers et taxis), des embouteillages et des nuisances dans ce quartier.

Enfin, la sortie de « CDG Express » à **Tremblay** va accentuer une coupure spatiale dans un paysage déjà parsemé d'infrastructures lourdes (aéroport, circuit Carole, A 104, extension de Paris Nord II).

**« CDG Express », 5<sup>ème</sup> piste à Roissy, fin des limitations de trafic : vers l'extension maximale de Roissy-CDG !**

La viabilité financière du projet « CDG Express » a été calculée sur la base d'une augmentation du nombre de passagers.

Or, sous la pression des riverains soutenus par Les Verts, le précédent ministre des transports s'était engagé à fixer pour extension maximale de Roissy-CDG un plafond de 55 millions passagers transportés par an. Cet engagement a été remis en cause par le nouveau ministre des transports, qui s'est appuyé sur la réflexion liée à la création d'un troisième aéroport sur le bassin parisien.

Le lien entre le projet « CDG Express » et l'extension de l'aéroport a été clairement mis en avant cet été par François-Michel GONNOT, Président de la commission parlementaire sur l'avenir du transport aérien.

Cette commission préconise la construction d'une « cinquième piste alternative et écologique à Roissy » et encourage, voire trouve indispensable, la création de la liaison « CDG Express ».

En résumé, les propositions de cette commission ne font que reprendre le projet initial de préfiguration de l'aéroport de Roissy. En effet, l'avant projet de plan de masse (APPM) de 1965 prévoyait une extension maximale de Roissy basée

sur 5 pistes dont 4 orientées est-ouest et une inclinée (NE-SO).

**Les Verts préconisent des mesures pour améliorer la situation existante.**

- **Le plafonnement du trafic sur Roissy** devrait être basé sur une limitation du nombre de mouvements d'avions pour une meilleure prise en compte du trafic fret – qui se pratique essentiellement de nuit – et non sur un nombre de passagers. Nous nous prononçons pour un véritable couvre-feu nocturne.
- **Une sur-taxation des liaisons inférieures à 800 km desservies par le TGV**, où le nombre de passagers par avion est très faible. Le transport aérien doit se recentrer sur les moyennes et longues distances.
- La mise en place de mesures fiscales taxant les avions à faible remplissage inciterait les opérateurs aériens à améliorer les taux de remplissage des avions (« emport ») et donc à **réduire le nombre de mouvements**.

- Au delà des mesures visant à rationaliser le trafic, **la mise en place d'un « pass » compris dans tous les billets d'avion** pour se rendre au cœur de Paris en transport en commun constituerait une réelle incitation pour que les passagers utilisent les modes collectifs. Les recettes de cette taxe perçue sur les billets des personnes qui n'utiliseraient pas les transports en commun permettraient de participer au financement de la modernisation de la ligne B du RER.

Par ces propositions, **Les Verts affirment leur volonté de parvenir à une véritable gestion durable des modalités de transport en France.**

Ces propositions de rationalisation de l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire visent non seulement à protéger les riverains des pollutions atmosphériques et sonores, mais aussi à anticiper une raréfaction des ressources naturelles fossiles (carburant des avions). De manière cohérente, il paraît également indispensable de relier le projet « CDG Express » à une véritable réflexion de fond sur, au minimum, la problématique de l'évolution des transports en Région Ile-de-France.



## « CDG EXPRESS » : DES DÉRAPAGES BUDGÉTAIRES QUI RISQUENT DE COÛTER CHER AUX CONTRIBUABLES.

**Le budget prévisionnel du projet « CDG Express », présenté en 2001, s'évaluait à 800 millions d'euros.** Ce budget conséquent est principalement dû aux travaux d'infrastructures estimés à 610 millions d'euros dont 500 millions d'euros consacrés au forage du tunnel.

C'est à partir de ce budget que divers experts financiers ont élaboré des estimations du coût aller d'un billet (15€) pour que le projet soit rentable, et ce en s'appuyant sur différentes hypothèses de fréquentation annuelle des passagers.

Deux ans après la présentation de ce budget prévisionnel et de multiples interrogations, le « GIE CDG Express » continue de tabler sur le même budget prévisionnel pour la réalisation de cette liaison ferroviaire. Et ce malgré une note émise début 2002 par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et les divers risques de dérapages financiers évoqués lors des débats publics.

Le forage du tunnel, qui coûte plus de 60 % du budget total, a été l'objet de nombreuses polémiques. Dans le projet initial, le tunnel était prévu à une profondeur comprise entre 15 et 20 mètres. **Au cours des débats, il est apparu que les études sur l'état des sous-sols étaient très évasives sur les risques d'effondre-**

**ment et sur la stabilité de ces sols calcaires. De même les systèmes d'indemnités pour les nuisances et dégâts potentiels liés aux travaux paraissent insuffisamment pris en compte.**

Côté estimation des recettes de fréquentation, le même optimisme prédomine du côté du GIE CDG Express. Les projections financières sur la rentabilité du projet ont été réalisées sur une fourchette allant de 7 à 10 millions de passagers par an, soit environ 28 % des passagers de Roissy. Or, ces bases de calculs reposent sur plusieurs incertitudes. Les passagers d'affaires constituent la part la plus importante des usagers potentiels de cette offre de transport. Or la part des passagers d'affaires par rapport au tourisme devrait diminuer dans les années à venir. Cet élément a été négligé dans les évaluations de croissance du trafic aérien sur Roissy.

**D'autres incertitudes s'ajoutent à celles ci, confirmant le flou financier qui entoure le projet « CDG Express ».** Les possibilités de dérapages budgétaires restent importantes et réelles dans ce projet. Les déficits financiers des deux autres projets européens (anglais et suédois) de même nature confirment ces craintes. D'autant plus

que le RER B constitue une liaison rapide entre Roissy, le centre de Paris et au delà l'Ouest parisien, la banlieue sud et bien entendu l'aéroport d'Orly. **Le « CDG Express » serait ainsi en concurrence directe avec le RER B.**

L'assurance affichée par les défenseurs du projet repose sur une préconisation des analystes financiers : faire supporter les risques financiers par les établissements publics (RFF, SNCF et ADP). La note d'analyse des Ponts et Chaussées estime que les établissements publics devront financer ce projet à hauteur de 330 millions d'euros avec de fortes possibilités de ne pas ou partiellement récupérer ces investissements. Il convient de rappeler qu'au bilan 2001, la SNCF affichait une dette de 7,1 milliards d'euros, RFF 25,8 milliards et ADP 2 milliards ; bref des établissements en mauvaise santé financière qui se lancent dans une aventure hasardeuse.

Comme pour d'autres projets, tel Orlyval (fortement déficitaire) ou la gestion et l'amortissement du Stade de France, c'est probablement le contribuable qui serait appelé à combler les déficits.

**Le débat qui s'ouvre, et que nous appelons de nos vœux, devra faire toute la lumière sur ce projet, et trouvera toute son utilité dans le cadre d'une prise de décision pleinement démocratique sur les suites à donner. Le maître d'ouvrage ne peut être le seul à tirer les conclusions et les préconisations issues de ce débat. Pour les Verts, la décision de poursuivre, modifier ou de renoncer à ce projet devra émaner d'une instance élue.**

Pour les Verts d'Ile-de-France :  
**Alain AMEDRO, Franck CONTAT et Lino FERREIRA.**



**Pour une modernisation rapide et concrète du RER B.**