

Réunion de lancement du débat public CDG Express

Après quelques mots d'accueil, Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), cède la parole à Bertrand LANDRIEU, Préfet de la Région Ile de France, afin qu'il ouvre la réunion et lance le débat public CDG Express.

I. Intervention du Préfet LANDRIEU

Bertrand LANDRIEU formule des vœux pour que ce premier débat autour d'un projet stratégique pour notre région se déroule de manière exemplaire. Je crois en la vertu des questions directes et franches et en l'expression tous les points de vue sans tabou. Ces moments sont une occasion de redonner de la vigueur à notre démocratie participative. C'est à l'issue de cette discussion, et avec l'apport des différents points de vue que l'Etat pourra prendre la décision ou non de continuer l'opération.

Pour sa part, Bertrand LANDRIEU estime opportune l'idée d'une liaison directe dédiée entre Paris et Roissy, au regard du développement de la Région. Il ajoute qu'il considère que le projet CDG Express constitue une solution adaptée. Il souhaite toutefois que les promoteurs du projet réduisent autant que possible les nuisances suscitées par la réalisation de la nouvelle voie. Il s'engage par ailleurs à ce que les fonds publics qui pourraient être investis dans le projet CDG Express ne soient en aucun cas divertis des autres investissements déjà prévus en matière de transports en commun, à commencer par ceux qui portent sur l'amélioration de la ligne B du RER.

Depuis la salle, Philippe DALLIER, Maire de Pavillons-sous-Bois déplore le fait que le point de vue exprimé par le Préfet LANDRIEU semble indiquer que l'Etat a déjà fait son choix, ce qui rend superfétatoire l'organisation même du débat public.

Le Préfet LANDRIEU lui objecte qu'il entend prendre ses responsabilités et exprimer la position du Gouvernement, sans pour autant qu'une décision soit encore prise.

II. Organisation du débat public

Philippe MARZOLF présente l'organisation du débat public et les outils d'information et d'expression mis en place pour le public. Il explicite l'articulation entre la Commission nationale du Débat Public (CNDP) et la CPDP, avant de demander aux membres de cette dernière de se présenter tour à tour. Par la suite, Philippe MARZOLF décrit l'organigramme de la CPDP, souligne son indépendance à l'égard du Maître d'Ouvrage et indique qu'un compte-rendu exhaustif des débats sera publié. Enfin, il revient sur les objectifs, les principes et l'objet du débat public, avant de faire état de l'ensemble des documents d'information et de leur mode de diffusion ainsi que des moyens d'expression dont le public disposera (permanence, site Internet, carte T, etc.).

Pour conclure, Philippe MARZOLF dresse la liste des réunions du débat public (réunions générales, colloques thématiques, ateliers pédagogiques, auditions, réunions de proximité, registres d'expression et permanences). Au total, 21 réunions publiques seront organisées entre le 25 août et le 15 décembre 2003.

III. Présentation du projet CDG Express par le Maître d'Ouvrage

Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France (RFF), rappelle les principaux objectifs du projet CDG Express : améliorer la desserte de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, libérer des capacités sur la ligne B du RER, réduire l'engorgement du réseau routier et autoroutier du Nord-Est de l'Île de France, réduire la pollution atmosphérique et sonore. Jean-Pierre DUPORT indique ensuite le rôle respectif des trois composantes de la Maîtrise d'Ouvrage (SNCF, ADP et RFF), et précise qu'elles ont constitué en 2000 un groupement d'intérêt économique (GIE).

Jean-Pierre DUPORT précise que le maître d'ouvrage sera attentif aux attentes, aux observations et aux craintes qui s'exprimeront et que l'examen des points de vue permettra d'éclairer ses choix, d'affiner ses propositions et de décider des modalités de la poursuite du projet en vue de la meilleure intégration possible du projet dans son environnement naturel et humain."

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Île de France et Champagne-Ardennes, met l'accent sur l'importance de l'activité touristique française et sur le fait que l'Île de France est la première région d'accueil des investissements étrangers en France, ainsi que la capitale mondiale des congrès et des salons. A ces divers titres, la desserte de Roissy Charles-de-Gaulle, deuxième aéroport européen, joue un rôle clé. Bernard SULPIS ajoute que la plate-forme de Roissy accueille 72 000 salariés qui doivent rejoindre quotidiennement leur lieu de travail.

Bernard SULPIS s'appuie sur le fait que sur les 27 millions de voyageurs aériens qui vont de Roissy à Paris chaque année, seulement 19 % empruntent la ligne B du RER. Cela occasionne une saturation des axes routiers qui justifie la création d'une liaison dédiée à l'aéroport. A cet égard, CGD Express offrira une desserte directe, un temps de parcours le plus faible possible, un service fréquent, régulier et surtout l'installation d'un terminal aérien d'enregistrement dans Paris. Cette solution s'inspire directement des exemples probants de Londres ou Stockholm. Un tarif de 15 euros par trajet devrait permettre, à raison d'un trafic estimé à 8 millions de voyageurs par an, de faire financer le projet essentiellement par ses propres utilisateurs.

Selon Bernard SULPIS, le GIE a centré ses travaux sur deux contraintes : ne pas dégrader la situation actuelle des déplacements en Île de France ; ne pas limiter les possibilités d'adaptation et de développement de ce réseau dont les besoins sont grandissants. Après étude de différentes solutions alternatives, il s'est avéré que seule CDG Express remplissait le cahier des charges.

Bernard SULPIS précise ensuite les caractéristiques du projet. Celui-ci comporte 25 kilomètres de lignes, dont 10,8 Km de tunnel et s'appuie sur le pôle majeur que constituent la Gare du Nord, la Gare Magenta et la Gare de l'Est.

Entre la Gare de l'Est et Noisy-le-Sec, les travaux se dérouleront intégralement à l'intérieur des emprises ferroviaires actuelles. Le choix d'un tunnel a été fait pour perturber le moins possible la vie du secteur traversé, fortement urbanisée. A Roissy, CDG Express arrivera sur les voies centrales de la gare TGV. Des études techniques diverses restent à mener à bien. Les travaux devraient se dérouler, s'ils obtiennent une déclaration d'utilité publique, entre 2007 et 2011.

Bernard SULPIS indique que le projet CDG Express représente un budget de 800 millions d'euros. Il sera couvert dans le respect de deux principes : réduire l'apport de la sphère publique et assurer le plus possible la neutralité du projet sur l'endettement des entreprises publiques afin de laisser libre leur capacité de financement pour les autres projets. Bernard SULPIS conclut son intervention en annonçant que la rentabilité socio-économique de CDG Express est évaluée à 12 %, un taux comparable à celui des autres projets ferroviaires. Selon lui, le projet pourrait renforcer le projet de candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012.

IV. Intervention des « interpellateurs »

Philippe MARZOLF explique qu'il a paru indispensable à la CPDP, pour le respect des principes d'équité et de neutralité des débats, de solliciter l'intervention « d'interpellateurs », qui ne sont d'ailleurs pas obligatoirement des contradicteurs.

Le premier interpellateur est **Serge MERY, le Vice-Président du Conseil régional d'Île de France**. D'emblée, il déclare « Nous sommes pour ce projet, mais nous sommes contre », avant d'expliquer que si le Conseil régional n'est pas opposé sur le principe à la création d'une liaison dédiée entre Roissy et la Capitale dans la mesure où elle pourrait contribuer au dynamisme de la Région, il s'inquiète du respect par l'Etat du Contrat de Plan signé en 2000. Celui-ci prévoit en effet le prolongement de la ligne 12 de métro, la réalisation de tramways et la création de la Tangentielle Nord, une infrastructure appelée à devenir l'épine dorsale du département de la Seine Saint-Denis. L'amélioration de la ligne B figure aussi parmi les objectifs prioritaires en matière de transport qui pourraient voir leur mise en œuvre retardée ou empêchée par le besoin de financement suscité par le projet CDG Express.

Serge MERY exprime ensuite son inquiétude à l'idée que CDG Express puisse s'inscrire dans une logique d'accroissement du trafic de l'aéroport de Roissy, alors que le trafic actuel engendre déjà des nuisances graves pour la population environnante. La construction d'un nouvel aéroport est indispensable. Elle est le prélude nécessaire au projet CDG Express.

Le deuxième interpellateur est **Stéphane GATIGNON, Maire de Sevrans et Président de l'Association des Maires pour la défense du RER B**. Il débute son intervention en rappelant que les maires du secteur Nord de l'Île de France ont obtenu de haute lutte l'organisation des Assises du RER B. Après avoir fait état de l'engorgement de la ligne B du RER, qui accueille 140 000 voyageurs par jour, Stéphane GATIGNON indique que les investissements prévus pour y pallier représentent 300 millions d'euros, sans compter l'indispensable creusement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, pour un coût comparable.

Stéphane GATIGNON évoque le déplafonnement de l'aéroport de Roissy, qui pourrait conduire à faire évoluer le nombre de passagers aériens accueillis par cette plateforme de 48 à 80, voire 100 millions de voyageurs.

Le transport de 8 millions de ces passagers par CDG Express n'est manifestement pas à la mesure du défi posé. En tout état de cause, Stéphane GATIGNON estime l'amélioration de la ligne B du RER prioritaire.

Le troisième interpellateur est **Eric EHLERS, Membre du Bureau de l'Association des Utilisateurs des Transport (AUT) d'Ile de France**. Il indique tout d'abord que la Fédération Nationale des Associations d'Utilisateurs des Transports (FNAUT) est la seule association de consommateurs spécialisée dans les transports. Elle milite pour que l'on puisse se déplacer dans l'agglomération parisienne, mais pas à n'importe quel prix, c'est-à-dire en étant respectueux de l'environnement.

Eric EHLERS ne se déclare pas opposé au principe sur l'opportunité d'un projet de liaison intermodale associée à une bonne qualité de service. Il estime toutefois qu'il faut d'abord résoudre les problèmes de la ligne B du RER, afin de concilier un objectif de développement national et international avec l'indispensable amélioration des conditions de vie quotidiennes des usagers.

S'appuyant sur des études qui indiquent que la principale motivation des passagers aériens à utiliser le mode ferroviaire c'est de bénéficier d'un temps de transport connu et fiable, Eric EHLERS expose trois tracés alternatifs pour une liaison directe vers Roissy. Ceux-ci ne prévoient pas l'installation d'un terminal aérien dans Paris, mais cela ne constitue pas un obstacle majeur, puisque l'abandon de ce service ne découragerait, selon une étude citée par Eric EHLERS, que 8 % de passagers d'emprunter la liaison.

Eric EHLERS met aussi l'accent sur le fait que bien que le financement du projet soit assuré par le biais d'emprunts bancaires et non grâce aux fonds publics, il bénéficiera assurément de la garantie de l'Etat, de sorte que la collectivité paiera en tout état de cause les conséquences d'un échec commercial. Enfin Eric EHLERS préconise le recours à des solutions simples pour rendre plus attractive la ligne B du RER pour les voyageurs aériens, comme la suppression de la surtaxe aéroportuaire.

Jean-Louis BRIAND, Président de l'Association Vivre sans CDG Express, est le quatrième interpellateur. Il explique que son association vise à fédérer les riverains du projet CDG Express et les associations locales de défense de l'environnement et de la qualité de vie. Il déclare sans détours que « l'annonce d'une liaison dédiée entre Paris et Roissy, au seul profit des voyageurs aériens, et peut-être plus encore, la perspective d'un tunnel passant à 15 mètres sous les habitations de plusieurs centaines de riverains n'a pas été perçue d'emblée comme une solution géniale à un problème réel dans les communes concernées par le tracé, mais plutôt comme une tentative d'apartheid ferroviaire ». Dans ce contexte, Vivre sans CDG Express a pour objectif de combattre le projet dans la durée et d'être une force de proposition pour l'amélioration des transports franciliens, notamment du fameux RER B.

Jean-Louis BRIAND part du constat que la liaison Heathrow Express, souvent citée en modèle, n'a aucunement permis de désengorger le trafic routier et autoroutier de Londres, ni même de libérer davantage de taxis pour la capitale britannique.

Le bilan de la liaison express de Stockholm n'est pas plus probant. Selon Jean-Louis BRIAND, les hypothèses de fonctionnement du GIE semblent « soit par trop optimistes, soit guidées par un volontarisme utopiste ». Il n'est d'ailleurs que de citer les projets SK et Orlyval pour douter de la propension d'ADP à mener à bien des projets en matière de transport...

Comme les précédents interpellateurs Jean-Louis BRIAND recommande enfin de privilégier les projets d'amélioration de la ligne B du RER et une meilleure utilisation des réseaux existants.

Paul ROLL, Directeur Général de l'Office du Tourisme et des congrès de Paris est le cinquième interpellateur du débat public. Il met l'accent sur le poids décisif du tourisme (1^{er} employeur) et de l'organisation de salons (132 000 emplois) pour l'activité économique régionale. Dans un contexte de concurrence intense entre les grandes capitales, il est indispensable de mettre à niveau la desserte de l'aéroport Roissy pour accueillir dans de bonnes conditions les 15 millions de visiteurs que reçoit la capitale chaque année, dont 9 millions d'étrangers.

Selon Paul ROLL, CDG Express répond bien aux attentes des visiteurs : passer rapidement les contrôles, récupérer rapidement leurs bagages, bénéficier d'un moyen de transport moderne, sûr, économique et multilingue, qui permette de se rendre rapidement à son hôtel. Cette liaison permettrait de combler le retard de Paris, « la ville la plus regardée du monde », en matière de transport.

André BROTO intervient comme sixième interpellateur au nom de l'**Association Paris Ile de France Capitale Economique et en qualité de Président du Groupe de travail « Déplacement et circulation » consacré à CDG Express**. Il se déclare favorable au projet CDG Express, car il faut selon lui supprimer la rupture de niveau de service que constate tout voyageur aérien quand il cherche à rejoindre Paris depuis la plate-forme de Roissy. A cet égard, le retard de Paris par rapport aux agglomérations concurrentes ne peut que nuire à termes à la compétitivité d'un lieu comme le Parc des expositions de Villepinte, qui rapporte à la Région un milliard d'euros par an. André BROTO suggère par ailleurs de prévoir le départ de CDG Express aux alentours de la gare Saint-Lazare, c'est-à-dire proche du quartier des affaires parisien.

V. Réponse du Maître d'Ouvrage aux interpellateurs

Jean-Pierre DUPORT (RFF) répond brièvement aux interpellateurs, en rappelant que de nombreuses réunions permettront d'approfondir les questions évoquées. Pour l'heure, Jean-Pierre Duport met l'accent sur quelques points essentiels :

- Le projet a été établi sur la base d'un trafic de 55 millions de passagers, indépendamment du développement de l'aéroport de Roissy.
- Le projet a été conçu aussi bien pour les voyageurs que pour les salariés de la plate-forme de Roissy.
- Le dossier de l'amélioration de la ligne B du RER n'a pas été retardé mais bien au contraire relancé par celui de CDG Express.

- Le GIE a constamment veillé à ce que CDG Express ne nuise pas aux liaisons existantes.
- L'effet positif induit pour une réduction de 1 % du trafic routier est largement plus que supérieur à ce pourcentage sur les embouteillages eux-mêmes;
- Il n'est pas possible d'utiliser les infrastructures existantes pour CDG Express parce qu'elles sont déjà saturées ;

VI. Réponse aux questions écrites

Le public présent dans la salle a été sollicité pour poser des questions nominatives par écrit. Ces questions, au nombre de 35, recevront une réponse par écrit du maître d'ouvrage. 19 questions ont pu être exprimé par leurs auteurs à l'oral en séance.

Question 1 & 2 : Sylvie LAURENT, Paris - La non-prise en compte de la desserte de la zone d'entretien/FEDEX ne traduit-elle pas une ségrégation entre passagers et voyageurs ?

Bernard SULPIS indique qu'une desserte fine de la plate-forme de Roissy est prévue. Thierry MIGNAUW (GIE) refuse l'idée de ségrégation : la desserte a été conçue pour tous ceux qui ont vocation à l'utiliser.

Question 3 & 4 : Bernard IRION, Parc d'Expositions de Villepinte, membre de la CCIP et : Frédéric THEUX, Directeur général du Groupe Reed - Des professionnels de l'organisation de salons plaident pour la desserte du site de Villepinte par CDG Express

Jean-Pierre DUPORT (RFF) prend acte de cette requête, mais rappelle que la profession des exposants n'est pas prête à assumer seule le surcoût d'une desserte du Parc des Expositions de Villepinte.

Question 5 : André CUZON, animateur du Collectif 93 contre le CDG EXPRESS, Aulnay-sous-Bois - A-t-on pris en compte la question des émissions de gaz à effet de serre et le prix du pétrole à long terme ?

Thierry MIGNAUW (GIE) souligne le bénéfice, en termes environnementaux, de réduire le trafic routier au profit du fer.

Question 6 : Philippe BERTIN, Parc des Expositions de Paris Nord - Pourquoi le tracé ne part-il pas de Saint-Lazare, qui est une gare plus centrale ?

Bernard SULPIS souligne le fait que le prolongement de CDG Express vers Saint-Lazare est envisageable à termes grâce à l'existence de la ligne E du RER.

Question 7 : Philippe MATHERON, Sceaux - Quelles seront les conséquences sur le trafic ferroviaire de la gare de Roissy de l'entrée en service du CDG Express ?

Denys DARTIGUES (SNCF) indique que l'insertion du CDG Express dans la gare de Roissy TGV n'obérerait pas les capacités de développement des TGV de jonction.

Bernard SULPIS rajoute que quand bien même ces possibilités de développement seraient obérées, le MO/RFF a pris des mesures conservatoires dans le projet CDG Express, pour porter à quatre voies l'infrastructure existante, entre le sud de la gare de Roissy et le raccordement avec la ligne CDG Express.

Question 8 : Alain AMEDRO, Verts du 93 - Pourquoi ignore-t-on la profondeur du tunnel alors qu'il s'agit d'une variable déterminante pour le coût du projet ?

Thierry MIGNAUW (GIE) convient que toutes les études techniques n'ont pas encore été conduites.

Question 9 : Alain TERRES, Pavillons-Sous-Bois - Pourquoi les liaisons directes vers Roissy de la ligne B sont-elles sous-utilisées ?

Bernard SULPIS (RFF) explique ce constat par l'absence d'un service adapté.

Question 10 : Roger Pierre SORET, Villepinte Pourquoi ne pas prévoir un arrêt au parc d'exposition du Bourget ?

Jean-Pierre DUPORT répond que cela supposerait un détour qui ferait perdre son efficacité à CDG Express.

Question 11 & 12 : Lino FERREIRA, Tremblay-en-France - Comment évaluer le coût du tunnel si on en ignore la profondeur ?

Thierry MIGNAUW (GIE) reconnaît à nouveau la nécessité d'études techniques complémentaires qui seront effectuées lors de l'élaboration de l'Avant-Projet et qui permettront d'avoir une estimation fiable du coût du projet.

Question 13 : Norman JAMES, Bondy - Où se situe l'entrée du tunnel à Noisy ?

Xavier DUCLAIROIR (GIE) indique que l'entrée du tunnel est prévue avant l'autoroute A3, dans l'emprise ferroviaire.

Question 14 : Yves BOUTRY, Paris - N'est-il pas excessif de dépenser autant d'argent pour 4 trains par heure et par sens ?

Bernard SULPIS (RFF) indique que la capacité maximale de la nouvelle liaison sera de 15 trains par heure et par sens. Onze sillons seront donc disponibles pour d'autres usages que CDG Express.

Questions 15,17 &18 : Claude CHAUVET, Sevran - Des aménagements permettraient à la ligne B de rejoindre Roissy en moins de 20 minutes, d'autant que la capacité a été prévue pour deux fois deux voies entre Aulnay et Roissy.

Bernard SULPIS (RFF) affirme que « l'on ne fait pas un tunnel pour se faire plaisir ». Il s'agit de ne pas peser sur la capacité des autres lignes, qui doivent aussi accueillir le fret et la maintenance.

Hubert du MESNIL (ADP) ajoute qu'une navette Val reliera CDG1, CDG2 et CDG3.

Question 16 : Pierre VALENTIN, Paris - Au début des années 80 la ligne B reliait Roissy en 19 minutes, pourquoi n'est-ce plus le cas ?

Denys DARTIGUES (SNCF) reconnaît ce fait. Il explique qu'aujourd'hui les rames les plus rapides sont constamment ralenties par les rames lentes.

Question 19 : Le Maire de Pavillon-sous-Bois, Philippe DALLIER, s'élève contre la perspective de voir circuler 30 trains par heure sur la future ligne CDG Express, alors que l'on parlait au lancement du projet d'un train tous les quarts d'heure.

Jean-Pierre DUPORT considère comme un point positif l'existence de capacités supplémentaires potentielles.

Philippe DALLIER annonce qu'il organisera un référendum d'initiative locale sur le projet et demande à la CPDP d'en prendre compte.

Philippe MARZOLF rappelle qu'un débat public n'est pas un sondage conduisant à déterminer qui est favorable et qui est défavorable au projet. L'objectif n'est pas de rechercher un consensus mais d'éclairer le décideur final sur les points de convergence et de divergence exprimés. La Commission ne participera pas à ce référendum mais elle le mentionnera dans son compte-rendu final.

Philippe MARZOLF clôt la séance en remerciant tout le monde des échanges constructifs où de nombreux avis et propositions de solutions alternatives ont pu s'exprimer. Un atelier spécifique sera organisé afin de développer ces différentes solutions proposées.

Le prochain colloque thématique sur « le transport aérien et le projet » aura lieu le 18 septembre à Roissy.

NB : Un compte rendu exhaustif de cette réunion de lancement du débat public CDG Express est également disponible, sur le site internet www.debatpublic-cdgexpress.org, sur demande à la CPDP ou par le N° vert gratuit 0.800.800.849.