

Synthèse de la réunion de proximité d'Aulnay-sous-Bois

Commission du débat public :

Monsieur MARZOLF

Madame PISANI

Monsieur PUYFAUCHER

GIE CDG Express:

Monsieur SULPIS, RFF

Madame BORY, ADP

Monsieur PICQ, SNCF

Monsieur BOULANGER, Directeur adjoint de la ligne B du RER

Madame DEMEME-COQUAND, RFF

Monsieur GRONIER, GIE

Interpellateurs :

Monsieur GAUDRON, Maire d'Aulnay-sous-Bois

Monsieur POTOT, Président de l'association Aulnay environnement

Monsieur BRIAND, Président de l'association Vivre sans CDG Express

Après avoir exposé le déroulé de la soirée, Monsieur MARZOLF, Président de la Commission, présente les objectifs du débat public : une information complète et transparente sur le projet, des réponses apportées aux questions posées et l'exposé de tous les points de vue sans exclusive.

Monsieur MARZOLF rappelle les modalités d'organisation du débat (moyens de diffusion des informations, règles à respecter dont les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation, etc.) puis expose les avancées d'ores et déjà permises par le débat public, notamment en ce qui concerne l'analyse de certaines solutions alternatives jugées pertinentes qui vont faire l'objet d'un dire d'expert décidé par la Commission nationale du débat public.

Quatre questions principales sur le projet sont débattues : son opportunité (amélioration de la desserte de Roissy, dont le constat est partagé par tous), son objectif (service spécifique aux passagers aériens), ses caractéristiques (environnement, sécurité, financement ...) ainsi que les solutions alternatives proposées par des acteurs.

Le Délégué régional Ile-de-France de RFF, Monsieur SULPIS, expose les modalités du projet. 22 millions de déplacements des passagers de Roissy se font avec le centre de l'agglomération parisienne. 80 % de ces déplacements s'opèrent par la route. Or la situation devient intenable, et le sera de plus en plus à l'avenir. C'est pourquoi il est important de trouver une solution permettant au plus grand nombre de transférer les déplacements de la route vers le rail. L'objectif est de développer une liaison ferroviaire, complémentaire à la ligne du RER B, permettant de porter la part du rail de 19 à 35 %. Un des enjeux de ce projet est la création d'un terminal aérien avancé dans Paris, en gare de l'Est. Pour son financement, les pouvoirs publics ont imposé de réduire l'apport des financements de la sphère publique et d'interdire toute aggravation de l'endettement des entreprises publiques, afin de libérer leurs capacités d'investissements pour d'autres projets, notamment ceux qui concernent les usagers de la ligne B. C'est pourquoi le financement de ce projet repose essentiellement sur le prix payé par les passagers.

Le directeur de projet, Madame DEMEME-COQUAND présente les modalités techniques du projet. La liaison partirait de la gare de l'Est, partageant les infrastructures existantes entre la gare de l'Est et Noisy. Elle emprunterait ensuite un nouveau tunnel, jusqu'à Tremblay-en-France, sous les communes de Noisy, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France. Ceci permettrait de limiter l'impact en zone urbaine. A Tremblay-en-France et Mitry-Mory, la liaison redeviendrait aérienne, sur deux voies. Elle longerait au plus près l'autoroute A104 et contournerait le poste EDF au sud, se raccordant en passage souterrain à la ligne LGV d'interconnexion. Elle utiliserait enfin cette ligne LGV pour entrer en gare de Roissy. Madame DEMEME-COQUAND explique la méthode utilisée pour creuser le tunnel, et les contraintes de cet ouvrage. Elle détaille les différentes phases d'élaboration du projet et conclut que les travaux pourraient démarrer en 2007, pour une mise en service en 2012.

Le maire d'Aulnay, Monsieur GAUDRON, explique que, pour le Conseil municipal, le CDG Express est une mauvaise solution pour une bonne idée. Il soutient ses administrés qui ont compris que ce projet n'était d'aucune utilité pour eux et même qu'il s'avérait dangereux, compte tenu de la création d'une voie souterraine. Il soulève les différents points de conflit : détérioration de la qualité de vie des Aulnésiens, dépréciation des biens immobiliers, positionnement d'équipes de techniciens, etc. Il conclut en affirmant que la rénovation et le renforcement de la ligne B du RER demeurent prioritaires à ses yeux. L'abandon du projet lui semble inéluctable.

Le Président de l'association Aulnay Environnement, Monsieur POTOT, résume les avantages du projet avancés par les porteurs de projet (création d'un mode de transport adapté aux passagers aériens, diminution du trafic autoroutier, amélioration parallèle de la ligne B du RER) ainsi que les craintes exprimées par les riverains (nuisances dues aux travaux, risques liés au fonctionnement, dépréciation des biens immobiliers). A la création de cette ligne ne présentant aucun avantage, Monsieur POTOT préfère la rénovation de la ligne B du RER, qui peut rendre de meilleurs services que ne pourrait le faire le CDG Express, pour un coût moindre et profitant au plus grand nombre. Il demande que les investissements colossaux prévus pour le CDG Express soient utilisés pour assurer un réseau régional de qualité au service

des usagers de l'aéroport et des 140 000 voyageurs qui empruntent le tronçon nord du RER B et subissent, depuis 1996, une sévère dégradation du service, suite à l'instauration des directs vers Roissy.

Le Président de l'association Vivre sans CDG Express, Monsieur BRIAND, expose trois contre-propositions au projet de CDG Express :

- un tracé ouest par le Bourget sur Villepinte, sans tunnel ;
- un tracé est sur l'actuel tracé du TGV est ;
- l'utilisation des emprises existantes.

L'une de ces emprises est une ligne Paris-Roissy-Mitry (soit le tracé du RER B). Des techniciens membres de l'association ont constaté que des voies de circulation étaient sous-utilisées. L'amélioration de leur utilisation est envisageable. Monsieur BRIAND note également que les travaux prévus lors de la création de la ligne B, en 1976, n'ont pas été achevés. Deux voies supplémentaires étaient alors prévues. Elles permettraient d'accueillir un service dédié qui arriverait en gare du Nord, sur les voies 20 et 21 adaptées. Le coût du projet s'élèverait à 350 millions d'euros, soit la moitié de ce que prévoit CDG Express.

Monsieur Sulpis reconnaît la validité des propositions émises quant à la rénovation de la ligne B du RER. Il explique que la possibilité d'utiliser les voies bis du réseau RER n'avait pas été envisagée lors de l'élaboration du projet. Désormais, cette solution est étudiée au même titre que les autres solutions alternatives proposées par les associations de riverains.

La parole est ensuite donnée à la salle afin d'exposer les questions écrites des participants.

Une première intervenante constate le faible nombre de passagers utilisant les trains directs du RER B. Par ailleurs, elle réclame la possibilité d'exproprier les personnes dont les maisons se situent au-dessus du tracé du tunnel, afin de leur éviter des désagréments. Le maître d'ouvrage explique que ce projet a justement pour objectif de limiter les expropriations. Quant aux vibrations, elles se définiraient plus comme des bruits solidiens.

Alors que le maître d'ouvrage est interrogé sur l'opportunité de reporter les crédits prévus pour CDG Express sur une rénovation complète des installations et des rames de la ligne B, Monsieur Sulpis explique les modalités du montage financier : le montage actuellement envisagé pour CDG Express renonce volontairement à l'idée de subventions publiques. Il ne pèse pas non plus sur l'endettement des entreprises publiques. Il s'agit donc d'un montage entre le public et le privé. Cet argent récolté sur le marché financier sera remboursé ensuite par les utilisateurs. L'argent est donc disponible sur le marché pour ce type de projet, à la rentabilité propre. En revanche, il ne l'est pas pour des opérations d'amélioration des transports publics. L'amélioration des transports publics nécessite naturellement des financements publics. En effet, le tarif adapté des transports en commun ne couvre pas la totalité des coûts (30%). L'argent public peut provenir de RFF ou de la SNCF, dans certains domaines. L'essentiel reste cependant à la charge de l'Etat, de la région et des départements.

L'adjoint au directeur de la ligne B du RER, Monsieur Boulanger, présente les aménagements prévus sur la ligne. D'ici 2005, onze des quinze gares de la ligne B seront rénovées. L'intermodalité est également

étudiée avec les autres transporteurs qui assurent la continuité du voyage. Le cheminement d'un mode à un autre tend donc à être facilité. Ces rénovations sont également l'occasion de prendre en compte les personnes à mobilité réduite (PMR).

Madame BORY précise par ailleurs que, contrairement aux idées reçues, 60 % des voyageurs aériens prennent l'avion à titre personnel. Une majorité d'entre eux est issue de classe socioprofessionnelle moyenne.

Sur les questions concernant la profondeur du tunnel et l'apparition éventuelle de fissures, Madame DEMEME-COQUAND précise que seulement 5 % des études ont été menées, ce qui prouve que rien n'est encore arrêté.

Le maître d'ouvrage est ensuite interrogé quant à la rentabilité d'un tel projet, au vu des expériences étrangères. Monsieur GRONIER explique qu'une quinzaine d'agglomérations à travers le monde sont dotées de systèmes de transport de type "*Airport Express*", c'est-à-dire de relations rapides entre les aéroports et les centres-villes des capitales. Les deux exemples les plus proches de la France sont *Heathrow Express*, en Angleterre et *Arlanda Express*, en Suède. Aujourd'hui, pour ces deux dessertes, la part de trafic assurée par la liaison rapide ferroviaire représente 26 % à Londres et 28 % à Stockholm. Ces deux relations avaient prévu des flux plus importants ou du moins, une montée en puissance plus rapide de ce trafic. Le maître d'ouvrage se dit cependant beaucoup plus modeste puisque son hypothèse haute de trafic se base sur une part de marché de 28 %, soit la part du trafic assuré aujourd'hui par *Heathrow Express* et *Arlanda Express*.

Par ailleurs, une des raisons de la création de ce dossier est la prévision de la hausse du trafic à Roissy. Un intervenant évoque l'ouverture d'une cinquième piste d'atterrissage dans cet aéroport. Madame BORY réfute cette information qui est préconisée par un rapport parlementaire, mais n'a pas été décidé par le gouvernement.

Un intervenant s'interroge d'une part sur le montant des études réalisées à ce jour, d'autre part sur le coût de l'organisation d'un tel débat public. Monsieur MARZOLF précise que le déroulement et l'organisation du débat public sont à la charge du maître d'ouvrage, selon les termes de la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002. Le budget s'élève approximativement à 1,2 million d'euros. Monsieur SULPIS annonce de son côté que le coût des études s'élève à 1,5 million d'euros dont 860 000 euros pour les études techniques. Une partie d'entre elles sont financées par des fonds européens. La salle conclut que ces fonds européens sont bien des fonds publics.

Un intervenant se dit peu convaincu de l'impact que pourra avoir CDG Express sur la réduction du trafic autoroutier. Il considère que cette ligne dédiée ne résoudra pas seule la question de l'engorgement des autoroutes, même si elle pourra contribuer à leur désengorgement.

Un intervenant s'interroge sur les conditions dans lesquelles il pourrait actuellement vendre sa maison. Devrait-il informer l'acquéreur du projet en cours ? Ce dernier pourrait-il l'attaquer pour vice caché ? doutant par ailleurs de la garantie que les assureurs pourraient apporter à ce projet, cet intervenant demande des noms de compagnies.

Monsieur Sulpis ne dispose pas plus du nom des assureurs que de celui des banques. S'il disposait de ces noms, le projet serait beaucoup plus avancé qu'indiqué. Suite aux interrogations sur le bâti, la Commission décide de demander à la Chambre des Notaires de désigner une personne qui pourrait être auditionnée sur ce point.

Une intervenante se demande qui décide *in fine* de lancer ou d'annuler le projet. Monsieur Marzolf explique que la Commission est tenue par l'obligation de mémoire du débat public. Deux mois après la fin du débat, un compte-rendu sera rendu public. Le Président de la CNDP publiera son bilan. Trois mois plus tard, le maître d'ouvrage devra publier les principes et conditions de poursuite de son projet.

Monsieur Sulpis poursuit en expliquant que la décision finale sera prise par les porteurs du projet (RFF, SNCF et ADP), établissements publics dont les conseils d'administration se composent majoritairement de représentants de l'Etat. Un processus débutera ensuite, qui implique l'obtention d'approbations d'avant-projet par le STIF. La déclaration d'utilité publique doit être signée en Conseil d'Etat. Une approbation ministérielle est également nécessaire. Cette approbation n'interviendra que dans la mesure où la déclaration d'utilité publique sera validée et que le projet aura été approuvé par les conseils d'administration des différentes sociétés, au même titre que les montages financiers. *In fine*, c'est bien l'Etat, compte tenu de l'impact global de ce projet, qui acceptera ou non que ce projet soit mené à bien.

Un intervenant évoque le dossier du maître d'ouvrage, qui se base sur un trafic aérien – hors correspondances – en hausse de 50 % par rapport à la situation actuelle (26,9 à 40 millions de passagers). Ces estimations impliquent un doublement du trafic en 2020, soit une hausse du bruit, de la pollution et de l'effet de serre. Le report modal serait d'un intérêt limité face à cette consommation accrue de carburant en altitude. Cependant, cet intervenant envisage que les pouvoirs publics, tenant compte de cet effet de serre, prennent des mesures pour limiter la consommation. Le trafic pourrait ainsi être maintenu, voire diminué. Le projet courrait alors vers un crash financier. Dans les deux cas, cet intervenant s'attend à subir les conséquences d'une catastrophe écologique ou économique.

Il est ensuite demandé au Maire d'Aulnay les raisons pour lesquelles il n'organise pas de référendum sur ce projet dans sa ville. Monsieur Gaudron explique que ce procédé s'apparenterait plus à un plébiscite et que, de ce fait, il voit mal l'intérêt de mobiliser les moyens nécessaires à son organisation. Il indique cependant qu'il sera procédé à une consultation, sous une autre forme.

Un intervenant regrette de ne pas avoir obtenu de réponses à des questions posées lors du débat public. Les membres de la Commission expliquent privilégier la qualité des réponses à la rapidité. Ils soutiennent cependant que l'ensemble des réponses du maître d'ouvrage sera communiqué, avant la date de clôture du débat.

Un intervenant évoque les progrès accomplis par les techniques de visioconférence et la limitation des budgets de déplacement qui en découle. Madame Bory répond que ces évolutions n'ont pas d'impact visible sur le transport aérien. La croissance de celui-ci est en effet stable depuis une cinquantaine d'années. En revanche, la limitation des budgets de déplacements par les entreprises est réelle. C'est un des éléments qui conduit les voyageurs à choisir les transports en commun à la place du taxi.

Le compte-rendu exhaustif de cette réunion est disponible sur Internet : www.debatpublic-cdgexpress.org et sur simple demande à la Commission particulière du débat public : numéro vert : 0 800 800 949 (appel gratuit).