

Synthèse réunion de proximité de Bondy du 18 novembre 2003

Participaient à la réunion :

Pour la Commission particulière du débat public :

*Philippe MARZOLF, Président
Marcel RAT*

Pour les porteurs du projet :

*Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)
Marie-Pierre BORY, Chef de projet, Département stratégies, Aéroports de Paris (ADP)
Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF
Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE
Florence DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF*

Interpellateurs :

*Gilbert ROGER, Maire de Bondy
Michel VIOIX, Association Bondy Citoyens
Jean-Louis BRIAND, Président de l'Association Vivre sans CDG Express*

Le débat était animé par Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public.

I. Présentation du débat et du projet CDG Express

1. Le principe du débat public

Après l'ouverture de la séance par Gilbert ROGER, Maire de Bondy, Monsieur MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public indique que le débat a pour objectif de recueillir une information claire sur le projet du CDG Express. Trois questions seront abordées : l'opportunité du débat, l'objectif du projet et les solutions alternatives à ce projet, qui consiste en la réalisation d'une ligne ferroviaire dédiée aux passagers aériens entre l'aéroport de Roissy et Paris.

Philippe MARZOLF rappelle les modalités d'organisation du débat (moyens de diffusion des informations, règles à respecter, 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.

2. Présentation du projet CDG Express

Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France (RFF) expose ensuite les modalités du projet CDG Express, en développant dans un premier temps le contexte général dans lequel s'insère le projet. Il détaille les équipements situés en Seine-Saint-Denis (aéroport, Parc des expositions, Stade de France, etc.) et revient sur les évolutions de la ligne du RER B qui dessert l'ensemble de ces infrastructures.

Après avoir reconnu les améliorations nécessaires à apporter à la ligne B et expliqué les évolutions du schéma directeur de cette liaison, prévue par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Bernard SULPIS expose les modalités du projet CDG Express. Ce service a été conçu en vertu de plusieurs contraintes imposées par les pouvoirs publics :

- ne pas dégrader les dessertes existantes ;
- ne pas limiter leurs capacités de développement et d'adaptation aux besoins futurs ;
- réduire l'apport de la sphère publique ;
- assurer une neutralité sur l'endettement des entreprises publiques ;
- respecter les secteurs urbanisés traversés ;
- limiter les perturbations durant les travaux.

Le financement de cette opération repose pour l'essentiel sur les recettes payées par les usagers. Un partenariat public-privé est prévu. Il permet de limiter les risques encourus par les entreprises publiques.

Le directeur de projet, Florence DEMEME-COQUAND, poursuit en détaillant les aspects techniques de ce projet, notamment en ce qui concerne la partie en tunnel, les mesures prises pour assurer la sécurité de l'infrastructure et les études menées sur la base de chantier, qui se situerait aux Pavillons-sous-Bois. Sur cette zone, des études complémentaires ont été menées concernant la sensibilité du bâti, la possibilité d'un tassement, l'incidence éventuelle du projet sur l'état de la nappe phréatique, la diversité des terrains rencontrés et la présence de gypse. Ces éléments revêtent une importance capitale dans la construction d'un ouvrage.

Il convient de les prendre en compte le plus tôt possible, afin de les traiter efficacement. Des simulations visant à maîtriser les risques de nuisance durant l'exploitation ont également été opérées. D'autres simulations auraient lieu si le projet était poursuivi. Le tunnel serait percé grâce à la méthode du tunnelier, considérée aujourd'hui comme la plus fiable.

Enfin, Florence DEMEME-COQUAND détaille les différentes phases d'élaboration du projet et conclut que les travaux pourraient démarrer en 2007, pour une mise en service en 2012.

II. La position des interpellateurs

1. La position de Monsieur le Maire de Bondy

Gilbert ROGER estime qu'il faut, avant tout, juger le projet CDG Express au regard des exigences liées au développement durable. Il regrette que le débat sur le développement de l'aéroport de Roissy n'ait pas permis d'évoquer la possibilité du délestage de son trafic sur un troisième aéroport. Il est à craindre en conséquence que les habitants de la Saint Saint-Denis et de Bondy voient s'accroître les nuisances aériennes et routières après la mise en service de CDG Express.

Selon Gilbert ROGER, le débat public autour du CDG Express aura au moins permis de poser la question des solutions à apporter à la grande déficience de transports publics qui existe dans le Nord-Est parisien. Il constate cependant que les riverains de l'infrastructure projetée en subiront tous les inconvénients sans bénéficier de ses avantages, puisqu'aucun arrêt n'est prévu entre Paris et Roissy. Il affirme donc que l'amélioration de la ligne B du RER est un préalable obligatoire au projet CDG Express et regrette que ce dernier utilise le faisceau des lignes de trains habituels du RER E. Compte tenu de ces divers éléments, Monsieur ROGER se déclare opposé au projet du CDG Express. Il déclare qu'il soumettra la question, avec le soutien du conseil municipal, à un référendum d'initiative locale.

2. La position de l'Association Bondy Citoyens

Après avoir décrit les objectifs et les moyens d'action de l'Association Bondy Citoyens, Michel VIOIX explique que le département de la Seine Saint-Denis n'a que trop souffert des nuisances engendrées par le trafic aérien et routier. Le CDG Express n'est à cet égard pas une solution, d'autant qu'il ne répond pas aux besoins de transport des salariés du département travaillant sur le pôle d'activités de Roissy.

D'après Michel VIOIX, de nombreux projets sont prioritaires sur le CDG Express :

- redonner au RER B sa qualité obligée de transport de voyageurs en engageant immédiatement sa modernisation ;
- renforcer la fréquence des circulations sur le RER B ;
- optimiser la qualité générale du service public pour les voyageurs sur l'ensemble de la ligne B ;
- mettre en place un ensemble de dispositions sécuritaires (exploitation, régulation, sécurité des personnes et des matériels).

Michel VIOIX estime que l'on ne peut accepter qu'un projet soit réalisé sans qu'ait été prises en compte la modernisation obligatoire du RER B et la réalisation de connexions avec le RER E. Il se déclare par ailleurs favorable à une solution alternative consistant à tirer parti des réserves foncières qui existent le long du tracé du RER B pour créer la ligne du CDG Express. Moins coûteuse, cette solution serait compatible avec la circulation de rames stériles répondant aux exigences du projet CDG Express, ainsi qu'avec un enregistrement des bagages au départ de Paris.

En conclusion Michel VIOIX dit « non » au projet CDG Express pour les raisons suivantes :

- Il exclut la Seine Saint-Denis dans son ensemble ;
- Il occulte les obligations de déplacement des citoyens voyageurs du département ;
- Il n'apporte pas de réponse aux besoins de transport des salariés ;
- Aucun arrêt n'est prévu sur notre territoire ;
- Il ne prend pas en compte des activités du PIEX de Villepinte ;
- Il est impossible d'utiliser, dans le cadre tarifaire prévu, la Carte Orange et la Carte Imagin'R

3. Position de l'Association Vivre sans CDG Express

Après avoir rappelé que Vivre sans CDG Express représente les riverains, usagers ou non des transports franciliens, résidant dans l'une des huit communes impactées par le projet CDG Express, puis rendu hommage à la démarche du débat public et enfin dénoncé la logique ségrégative qui caractérise le projet débattu, Jean-Louis BRIAND expose la solution alternative proposée par son association. Il s'agit de faire circuler le RER B sur deux voies, comme c'est le cas au sud de la gare du Nord, au lieu des quatre actuelles. Cela permettrait la circulation de navettes rapides directes vers Roissy. En effet, deux sillons seraient alors dédiés. Cette solution suppose de faire évoluer l'existant dans les zones où les contraintes actuelles pèsent trop fortement sur les circulations de trains et la qualité du service rendu. Des aménagements d'infrastructures sont nécessaires pour supprimer les trois « points noirs » que sont l'accueil en Gare du Nord, le nœud ferroviaire d'Aulnay et le tronçon situé entre Sevrans-Beaudottes et Roissy :

- l'augmentation du débit RER B « normes RATP » ;
- la création de deux sauts de moutons, sans cisaillement, à Aulnay ;
- la mise à quatre voies entre Sevrans-Beaudottes et CDG 1, étant entendu qu'il existe depuis 1976 des emprises libres sur ce tronçon ;
- la création d'un tunnel entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord.

Cette solution présente l'avantage de coûter environ 350 millions d'euros, contre 800 millions d'euros pour le CDG Express.

III. Débat avec la salle

Avant de répondre aux questions de la salle, Bernard SULPIS intervient sur différents points soulevés par les interpellateurs. Il rappelle que c'est à partir des voies de la ligne qui va vers Mulhouse que sera effectué le débranchement de CDG Express, dans la mesure où elle est moins surchargée que la ligne Paris/Strasbourg. Il n'est en effet pas possible d'utiliser cette dernière sans dégrader la qualité des autres services.

Bernard Sulpis affirme par ailleurs que CDG Express ne sera pas réservé aux voyageurs aériens. Les salariés de la plate-forme de Roissy pourront bénéficier de tarifs préférentiels qui restent à négocier. Enfin, Bernard Sulpis souligne le fait que la création du CDG Express va permettre de soulager la ligne B du RER. Il se déclare d'ailleurs très intéressé par une proposition du Président du Conseil général de la Seine Saint-Denis consistant à utiliser les sillons laissés libres dans le nouveau tunnel pour faire circuler une navette qui relierait Noisy et Bondy à Roissy.

Gilbert Dahout est le premier à intervenir depuis la salle. Il déclare regretter que le Maître d'Ouvrage ne puisse préciser le tracé exact emprunté par CDG Express, dans la mesure où l'incertitude qui persiste l'empêche d'engager des travaux d'amélioration dans son pavillon. Il s'inquiète d'éventuelles expropriations, notamment pour permettre de creuser des puits d'accès au tunnel.

Bernard Sulpis indique que le tracé final devrait se situer dans une bande de 300 mètres autour de l'itinéraire de principe et regrette que les inquiétudes des habitants ne puissent trouver de réponse avant au moins un an. S'il sera procédé à des acquisitions de tréfonds en vue du creusement du tunnel, la Maîtrise d'Ouvrage fera en sorte, notamment en cas de creusement de puits d'accès, de limiter autant que possible les expropriations.

Olivier Chazelas demande en quoi le projet CDG Express est un projet de service public.

Bernard Sulpis explique que le CDG Express est un service public parce qu'il est conçu pour accueillir tous les publics, en dépit du fait qu'il soit adapté spécifiquement pour les passagers aériens. Tout service public est par nature un service dédié, c'est-à-dire conçu pour ses utilisateurs potentiels. Ce caractère d'intérêt public n'est pas remis en cause par le fait que le financement de CDG Express fasse appel de manière privilégiée à des capitaux privés plutôt qu'à des subventions.

Gérard Buignet affirme que la voie CDG Express va contribuer à accroître le trafic de Roissy, ce qui ne manquera pas d'accroître les nuisances subies par les habitants de la Seine Saint-Denis. En revanche, le délestage d'une partie du trafic aérien sur un troisième aéroport rendrait le CDG Express inutile.

Jean-Jacques Dedoncker propose de creuser un tunnel à quatre voies au lieu de deux pour créer une liaison entre la Gare de l'Est et Roissy qui s'arrêterait à Noisy-le-Sec et aux Pavillons-sous-Bois.

Bernard Sulpis lui objecte que les nuisances et les coûts occasionnés par le projet CDG Express en l'état n'ont pas besoin d'être alourdis par le creusement d'un tunnel à quatre voies.

Selon Patrick Sollier, la rentabilité commerciale du projet est loin d'être démontrée, alors que les risques environnementaux et les nuisances possibles sont eux bien réels. Il ne voit pas quel intérêt le projet du CDG Express représente pour les habitants de Bondy.

Bernard Sulpis indique que la proposition de Monsieur Clement, le Président du Conseil général de Seine Saint-Denis, qu'il a évoquée précédemment, pourrait constituer une motivation pour les habitants de Bondy.

Gérard Laprun explique que l'utilisation de sillons par CDG Express pourrait empêcher l'extension du RER E vers Meaux ou le doublement des fréquences entre Bondy et Paris.

Bernard Sulpis lui répond que les études de capacité réalisées sur la ligne E en prévision de la mise en service de CDG Express ont intégré l'ensemble des projets d'extension des services existants à l'horizon 2020. Toutefois, si d'autres projets étaient lancés, comme la ligne RNVS, la liaison nouvelle entre la Normandie, Paris et Roissy, il a été vérifié qu'il serait possible d'adapter la capacité de la ligne entre Paris et Noisy à l'intérieur des emprises ferroviaires. Le financement d'une telle opération sera assuré par les droits de péage que RFF collecte auprès des utilisateurs de son réseau, dont CDG Express.

Bertrand Bory, de la Direction régionale de l'Équipement ajoute qu'un projet comme le tram-train a été financé à 30% par RFF grâce aux droits de péage.

Monsieur Terres dénonce les rejets de gaz à effet de serre massifs que produisent les aéroports. Il ajoute que l'argument du report modal de la route vers le fer mis en avant par la Maîtrise d'Ouvrage n'est qu'un alibi, dans la mesure où CDG Express va alimenter la croissance de Roissy, conformément aux intérêts d'ADP et d'Air France.

Marie-Pierre Bory explique, au nom d'ADP, que l'évolution du transport aérien est liée à la croissance de l'économie et aux décisions politiques en matière de développement aéroportuaire en France. Le projet CDG Express n'a donc pas d'impact sur le développement de Roissy. Elle rappelle que, lors d'une audition, le représentant de la mission interministérielle sur l'effet de serre a déclaré que tout projet ferroviaire était bénéfique pour la diminution de l'effet de serre.

Jacques Jukubowicz s'avoue étonné par le contraste qui existe entre le budget pharaonique que représente CDG Express et la difficulté qu'il éprouve, en tant qu' élu de Bondy, à boucler le budget municipal. Il rappelle en outre que d'autres projets séduisants, comme la géothermie, se sont avérés par le passé être des échecs et des gouffres financiers pour sa commune. Devant le refus massif que suscite le projet CDG Express, Jacques Jukubowicz estime que RFF devrait considérer avec plus d'attention la solution alternative proposée par Vivre sans CDG Express.

Xavier Duclairoir, du GIE CDG Express, indique que des experts indépendants ont estimé le projet CDG Express rentable sur 30 ans, avec une hypothèse de huit millions de voyageurs par an, ce qui est conforme aux expériences observées à l'étranger.

Olivier Picq, de la SNCF, affirme que le projet CDG Express et celui de l'amélioration de la ligne RER B ne sont pas concurrents, dans la mesure où leur financement est indépendant. Il prend même l'engagement que quoi qu'il advienne du projet CDG Express, le projet d'amélioration de la ligne B du RER, dont la plupart des composantes sont prévues avant 2010, sera mené à bien.

Jean-Louis Briand explique que si les voyageurs aériens acceptaient de financer en partie la libération des voies directes prévue dans la solution alternative, la concurrence entre le CDG Express et le RER B n'aurait plus lieu d'être.

Claire Cauchemez estime que le projet CDG Express, qui est coûteux et réservé à quelques privilégiés est pertinent à l'heure où tant de Franciliens souffrent du manque de transports en commun pratiques et fiables.

Bernard Sulpis réaffirme que le projet du CDG Express est complémentaire avec les nombreuses autres opérations inscrites au contrat de plan Etat/Région dans l'optique de satisfaire les objectifs du Plan de Déplacement Urbain.

Henri LAVERGNE demande quelles simulations ont été réalisées en matière de nuisances.

Florence DEMEME-COQUAND lui répond que les simulations réalisées indiquent que le passage du CDG Express n'entraînera pas de nuisances sonores pour les riverains. Des bruits solidiens, liés aux vibrations, sont toutefois envisageables. Des solutions techniques éprouvées existent pour les supprimer.

Paul DAVIDIAN dénonce à nouveau l'augmentation prévisible des nuisances aériennes, ainsi que celles qu'occasionneront les travaux. Selon lui la Maîtrise d'Ouvrage n'a pas réellement approfondi l'étude des solutions alternatives utilisant les infrastructures existantes.

Alain BOUCHER s'étonne que l'on puisse préjuger de la rentabilité d'un projet pour lequel 95 % des études techniques n'ont pas été réalisées. Il demande au GIE si l'accumulation des surcoûts potentiels liés à la nature du sous-sol ou aux contraintes de sécurité ne risque pas de ruiner tout espoir de rentabilité de son projet.

Bernard SULPIS reconnaît que si les études complémentaires faisaient apparaître d'importants surcoûts, le projet pourrait être abandonné, à moins que les pouvoirs publics ne décident de le co-financer, ce qui est peu probable.

Michel BOULENGER trouve choquant le fait que le GIE s'affranchisse du bon vouloir des populations, sous prétexte que son projet est autofinancé par ses riches usagers. Selon lui, la vraie problématique du projet est la suivante : faut-il construire une ligne dédiée ou au contraire améliorer le transport de tous en prévoyant des solutions multi-modales ?

Bernard SULPIS rappelle que le taux de rentabilité socio-économique calculé pour CDG Express est de l'ordre de 12 %, ce qui est relativement élevé par rapport aux autres projets d'infrastructures de transport. Son financement par des fonds publics serait donc justifié. C'est une approche commerciale et non une volonté de ségrégation qui autorise un financement sur fonds privés.

Christophe ARNION met en doute la fiabilité des méthodes de tri des bagages, ainsi que la possibilité de procéder aux contrôles de sécurité nécessaires.

Xavier DUCLAIROIR décrit l'enchaînement des tâches de tri des bagages. Selon lui, elles s'opéreront grâce aux systèmes qui sont actuellement en place pour trier et contrôler les bagages des passagers en correspondance. L'enregistrement devra se faire au moins deux heures avant le décollage.

Christian DUREY demande si le Maître d'Ouvrage est prêt à passer outre l'opposition des populations à son projet au cas où aucune des solutions alternatives ne s'avèrerait viable.

Bernard SULPIS lui répond que le mérite du débat public aura été de sensibiliser la Maîtrise d'Ouvrage aux préoccupations de la population. L'impossibilité éventuelle de les prendre en compte risquant de rendre impossible l'obtention de la déclaration d'utilité publique, elle pourrait entraîner le renoncement au projet.

Catherine CARTIGNY dénonce à son tour un projet élitiste dont les riverains n'auront qu'à subir les inconvénients. Elle soupçonne la Maîtrise d'Ouvrage de construire un tunnel pour épargner aux voyageurs aériens le spectacle de la Seine Saint-Denis et de ses habitants.

Bernard Sulpis dément ce soupçon : la construction du tunnel vise avant tout à préserver le paysage de la Seine Saint-Denis.

Rémi Mathieu ne comprend pas ce qui pourrait amener les habitants de l'Ouest parisien à faire un détour à la Gare de l'Est pour prendre le CDG Express.

Bernard Sulpis indique que 61 % des personnes qui prendraient le CDG Express à Paris Est s'y rendraient par les transports en commun. L'attractivité de la Gare de l'Est sera renforcée par la création, dès 2007 d'un pôle de transports majeur constitué de la Gare du Nord, de la Gare Magenta et de la Gare de l'Est, grâce à une liaison mécanisée.

Xavier Duclairoir ajoute qu'il n'existe pas de positionnement idéal pour le terminal avancé, dans la mesure où, contrairement à une idée répandue, les voyageurs aériens proviennent de toute l'Ile-de-France.

Wadislava Dedoncker constate amèrement que l'on s'apprête à dépenser 800 millions d'euros pour onze kilomètres de tunnel, alors que les habitants de Bondy n'obtiennent aucun financement pour des murs anti-bruits.

LE COMPTE RENDU INTEGRAL DE CETTE REUNION EST CONSULTABLE SUR LE SITE WEB www.debatpublic-cdgexpress.org et disponible sur simple demande à la CPDP, numéro vert 0 800 800 949 (appel gratuit).