

## Synthèse réunion de proximité de Mitry-Mory du 4 décembre 2003

*Participaient à la réunion :*

*Pour la Commission particulière du débat public :*

*Philippe MARZOLF, Président  
Jean-Paul PUYFAUCHER*

*Pour les porteurs de 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*

*Pour les interpellateurs :*

*Jean-Pierre BONTOUX, Maire de Mitry-Mory  
Philippe MISRAHI, Président de l'antenne locale de Mitry-Mory du Mouvement National de Lutte  
pour l'Environnement (MNLE 77)*

*La réunion était animée par Jean-Paul PUYFAUCHER, membre 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 Jean-Pierre BONTOUX, Maire de Mitry-Mory, Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public CDG Express, présente les objectifs du débat : il s'agit 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 se place 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 de 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), il 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.

Bernard SULPIS poursuit en détaillant certains aspects techniques du projet, notamment en ce qui concerne l'arrivée de CDG Express sur Mitry-Mory. La ligne serait aérienne, elle contournerait l'installation EDF puis longerait l'A104, dans l'objectif de ne pas impacter l'environnement.

Après avoir détaillé les différentes phases d'élaboration du projet jusqu'à sa mise en service en 2012, Bernard SULPIS rappelle que le coût global du projet est de 800 millions d'euros.

## **II. La position des interpellateurs**

### **1. La position de Monsieur le Maire de Mitry-Mory**

Jean-Pierre BONTOUX évoque l'opportunité du projet CDG Express et met en exergue les nombreux dysfonctionnements constatés sur la ligne B du RER : retards, insécurité, inconfort, etc. Ces difficultés ont conduit la municipalité et l'association des maires pour la défense des usagers de la ligne B du RER à favoriser des améliorations sur cette ligne, avant d'envisager tout autre projet d'infrastructures. Il suggère une série de modernisations à mettre en oeuvre : matériel roulant, installations électriques ou encore signalisation.

Inquiet de voir émerger une politique de transport à deux vitesses, Jean-Pierre BONTOUX est convaincu qu'une rénovation intégrale de la ligne B du RER permettrait de satisfaire aussi bien les besoins des usagers quotidiens que ceux des passagers aériens.

### **2. La position du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE 77)**

Philippe MISRAHI ne voit pas l'intérêt de la création d'une nouvelle ligne radiale alors que de nombreux besoins sont exprimés pour des liaisons de rocade. Il déplore que l'amélioration de la ligne B du RER soit conditionnée par le développement du projet CDG Express qui, à l'image d'Orlyval, pourrait s'avérer un désastre financier.

Philippe MISRAHI considère que la création d'une liaison RER de rocade en cinquième zone et le prolongement de la ligne B jusqu'à Dammartin seraient bien plus profitables pour la région.

## **III. Débat avec la salle**

Avant de répondre aux questions de la salle, Bernard SULPIS intervient sur différents points soulevés par les interpellateurs. Il affirme que les salariés de Roissy n'ont jamais été exclus du projet CDG Express, mais que leurs besoins, d'ores et déjà identifiés, correspondaient à ceux des passagers aériens quant à la fiabilité et la régularité du service.

Par ailleurs, il rejoint les interpellateurs sur la nécessité de faire fonctionner correctement l'existant, indépendamment de tout autre projet.

Enfin, Bernard SULPIS explique qu'il est tout à fait cohérent d'envisager le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord après l'aménagement des lignes situées au nord de Paris. En effet, les liaisons ne pourraient absorber les capacités libérées par le doublement du tunnel dans les conditions actuelles.

Jean-Louis JOURDAN, Directeur des lignes B et D du RER, évoque l'état de la ligne. En ce qui concerne les retards, il convient de noter les phénomènes saisonniers. Les mois de mars et octobre sont les plus mauvais de l'année. En moyenne sur l'année, 10,5 % des trains arrivent avec plus de cinq minutes de retard au terminus. Ce calcul est réalisé quotidiennement, en heures de pointe. Ce chiffre est exactement identique sur les branches sud et nord de la ligne B. Sur 20 400 trains ayant circulé depuis le début de l'année, 500 ont été supprimés, soit 2,5 % de la circulation totale.

Le STIF, autorité organisatrice, ne permet pas de dépasser les 3 %. Au-delà de ce chiffre, la SNCF est redevable de pénalités.

Depuis un an, Jean-Louis JOURDAN affirme que la SNCF travaille à l'élaboration d'un schéma d'amélioration de la ligne B en deux temps. Des opérations plutôt lourdes pour fluidifier le réseau seraient d'abord engagées. Ce schéma a été approuvé par le STIF le 1<sup>er</sup> octobre 2003. Dans un second temps, la remise à plat de l'exploitation à l'horizon 2008 est prévue afin de proposer une meilleure régularité grâce à une refonte complète de la desserte.

Interrogé sur le financement public intégré au CDG Express, Xavier DUCLAIROIR explique que la réalisation d'une infrastructure ferroviaire dépend habituellement de financements publics. Les collectivités financent ce type de travaux dans leur intégralité. Or l'une des contraintes initiales fixées au promoteur est d'exclure l'idée d'un financement exclusivement public. Nous avons donc réfléchi à un financement respectant cette contrainte, imposant que les seuls utilisateurs directs financent ce projet. C'est pourquoi la tarification fixée peut-elle être considérée comme élevée. Elle correspond au prix que les passagers aériens se disent prêts à déboursier. Elle permettrait d'assurer le financement de l'ensemble pour couvrir à la fois les coûts d'investissement et d'exploitation. Le schéma prévoit donc un partenariat public-privé : ADP et SNCF apporteraient environ 20 % du projet. L'apport des milieux financiers représenterait les 80 % pris en charge par le secteur privé. Dans ce montage, RFF n'est pas impliqué de façon à lui permettre d'assurer ses investissements sur d'autres projets, notamment en Ile-de-France.

Franck SUREAU de Mitry-Mory souhaite connaître le nombre de passagers aériens rejoignant la capitale. Xavier DUCLAIROIR affirme qu'en 2001, les dernières enquêtes révélaient que plus de 55 % des voyageurs aériens rejoignaient le centre de Paris, soit 17,5 millions de passagers. 14 millions se dirigent vers la banlieue. Parmi eux, une partie utilise le TGV au départ de Roissy vers la province, d'autres rejoignent une gare parisienne pour emprunter un train à destination de la province.

Bernard SULPIS évoque alors le financement des améliorations de la ligne B. Une centaine de millions d'euros est d'ores et déjà prévue sur 2002-2005. A cette somme s'ajoutent les sommes engagées par RFF au titre de la régénération. D'autres programmes sont subventionnés par le STIF, à l'image de la télésurveillance des points sensibles. Ce dispositif permet d'intervenir plus rapidement en cas d'incident et d'opérer de la gestion préventive. Pour 2006-2010, trois opérations seront financées par le STIF sur le produit des amendes : suppression du tronçon commun de Mitry-Claye, redécoupage ponctuel du bloc de signalisation entre Aulnay et le Bourget et installations de contre-sens qui permettront d'assouplir l'exploitation et d'éviter le blocage du système entre Aulnay et Roissy.

Enfin, en ce qui concerne la rénovation du matériel roulant, la desserte renforcée de la ligne B ainsi que tout ce que prévoient les différents contrats, c'est l'argent public qui doit être utilisé.

Interpellé par Alain AMEDRO, d'Aulnay-sous-Bois, sur le décideur *in fine* de la suite à donner à ce projet, Bernard SULPIS explique que le projet d'infrastructure ferroviaire nécessite l'approbation du Ministère des Transports, après déclaration d'utilité publique en Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'issue du débat, le maître d'ouvrage est chargé d'exprimer devant l'Etat sa volonté de maintenir ou non le projet. Le STIF, quant à lui, décide des liaisons à créer en Ile-de-France. C'est pourquoi il serait appelé à se prononcer au stade d'avant-projet, avant l'approbation du ministère.

Interrogée sur le faible taux de remplissage de navettes directes vers Roissy, Marie-Pierre BORY rappelle que des trains directs ont été mis en service fin 1996. Ces dessertes devaient améliorer le service proposé aux passagers aériens. Parallèlement, le système d'information a été amélioré. Un stand commun avec la SNCF a été créé en gare du Nord. Par ailleurs, la signalisation a été modifiée dans les aérogares et en gare du Nord. Quelques points de parts de marché sur la voiture ont ainsi été gagnés, pour atteindre un taux de 19 % de passagers aériens utilisant le train. Depuis ces années-là, les chiffres stagnent. Le service ne répond pas complètement aux besoins des passagers aériens. Encombrés par des bagages, ils ne connaissent pas, pour la plupart, le réseau Transilien. Le tiers d'entre eux visite pour la première fois la région. Les trains directs ne correspondent pas à leurs besoins. C'est pourquoi les résultats sont décevants.

De la salle, une personne demande qu'une formation soit dispensée aux conducteurs de trains afin de leur permettre de prendre la parole en cas d'incident. Jean-Louis JOURDAN affirme que cette question est actuellement traitée. Des guides d'annonce ont été distribués pour que les conducteurs puissent prendre la parole plus aisément. Par ailleurs, il précise que 60 % des retards sont causés par des incidents externes : colis suspects, incidents de personnes, signaux d'alarme, etc.

Philippe HOINVILLE de Mitry-Mory, demande des explications quant aux bases de chantier et aux nombreux camions qui devraient les ravitailler. Bernard SULPIS rappelle que le projet prévoit une base de chantier dans le secteur de la Poudrette, à Pavillons-sous-Bois, à proximité du canal de l'Ourcq. La voie fluviale serait donc préférée à la voie routière pour l'évacuation des déblais et l'alimentation des chantiers. Une seconde base se situerait à la sortie de Tremblay-en-France, à la sortie du tunnel. Les premières études menées avec les collectivités locales prévoient d'utiliser les matériaux de déblai pour le remodelage paysager du secteur situé autour de l'A104. Ceci permettrait de limiter le nombre de camions utilisés.

HAZANE, de Mitry-Mory, se demande si ce projet n'est pas le prélude à la privatisation de la SNCF. Monsieur PICQ explique que la privatisation de la SNCF ne dépend pas de l'entreprise mais de l'Etat. Sans préjuger des décisions que pourrait prendre le Ministre des Transports, ce processus ne semble pas à l'ordre du jour. CDG Express constituerait un service exploité par la SNCF, comme les autres lignes françaises. Il s'agit bien du cœur de métier de l'entreprise : exploitation ferroviaire, maintenance de la voie, commercialisation des billets.

Monsieur FERTE d'Amiens, demande que la possibilité d'exploiter CDG Express jusqu'à Creil soit étudiée. En effet, ce projet ne permettrait plus aux trains picards de rejoindre l'aéroport, ce qui impacte le développement de la région. Olivier PICQ explique que le tracé de la navette permettra de mieux définir les possibilités. Il s'agit d'une réflexion globale que la SNCF et RFF doivent mener. La demande picarde est prise en considération.

En clôturant la séance, Jean-Pierre BONTOUX déplore l'absence de représentants de l'Etat au cours de ce débat.