

Synthèse réunion de proximité de Sevrans

Participaient à la réunion :

Pour la Commission particulière du débat public :

Philippe MARZOLF, Président

Alain ALMERAS

Marcel RAT

Pour le GIE :

Marie-Pierre BORY, Chef de projet, Département stratégies, Aéroports de Paris (ADP)

Florence DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE

Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF

Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)

Pour les interpellateurs :

Stéphane GATIGNON, Maire de Sevrans

Jean-Paul RAUX, Président de l'Association de Défense de l'Environnement de Sevrans Sud (ADESS)

Roger CHEVALIER, Secrétaire général de l'Association Vivre Sans CDG Express

La réunion était animée par Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public.

I. Présentation du débat public

Après l'ouverture de la séance par Stéphane GATIGNON, Maire de Sevrans, Philippe MARZOLF, Président de la Commission, explique que l'ensemble des propos tenus au cours de cette réunion sera repris dans un compte-rendu.

Après avoir exposé le déroulement de la soirée, Philippe MARZOLF indique que le débat a pour objectif de diffuser 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.

II. 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. Bernard SULPIS indique qu'un certain nombre d'améliorations sont nécessaires sur la ligne B du RER.

Après avoir expliqué les évolutions prévues par le schéma directeur de cette liaison, adopté 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.

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 pour les entreprises publiques.

Le directeur de projet, Florence DEMEME-COQUAND poursuit en détaillant les aspects techniques de ce 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 tunnel nouveau, jusqu'à Tremblay-en-France, sous les communes de Noisy, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois, Sevrans, 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. Florence DEMEME-COQUAND expose la méthode utilisée pour creuser le tunnel et les contraintes de cet ouvrage et évoque les deux zones principales de chantier envisagées : la première à Pavillons-sous-Bois et la seconde à Tremblay-en-France.

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.

III. La position des interpellateurs

1. La position de Monsieur le Maire de Sevrans

Stéphane GATIGNON, Maire de Sevrans, se félicite de la tenue de ce débat. Il souligne la mobilisation des différents acteurs de la société civile contre CDG Express. L'enjeu essentiel de ce débat est de prouver l'opportunité du projet. Pour les Sevransais, les utilisateurs de la ligne B du RER et les membres de l'association des Maires pour la défense du RER, ce projet est illégitime. Sa justification réside dans la difficulté à rejoindre Roissy. Embouteillages, pollution et retards du RER cachent les nécessaires améliorations induites par l'abandon du projet de troisième aéroport et son corollaire, le déplafonnement de CDG de 55 à 80 voire 100 millions de passagers annuels.

Le débat montre qu'il est possible de réfléchir à des voies alternatives pour accéder à Roissy. Pour voir circuler un nombre de trains plus important sur la ligne B, l'enjeu du doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord s'avère essentiel. Il permettrait d'améliorer les conditions de circulation, qui posent de sérieuses difficultés.

Fermement opposé au projet CDG express, Stéphane GATIGNON invite les Sevransais à participer à un référendum d'initiative locale le 6 décembre prochain. Ils devront répondre à la question suivante : " Etes-vous pour le projet CDG Express ? ".

Philippe MARZOLF souligne que ce référendum n'est pas organisé dans le cadre du débat public mais que les résultats de ces votes seraient néanmoins versés au compte-rendu, en vertu du devoir de mémoire de la Commission.

2. La position de l'Association de Défense de l'Environnement de Sevrans sud (ADESS)

Jean-Paul RAUX présente son association et les raisons pour lesquelles elle s'oppose au projet CDG Express. L'acheminement rapide au cœur de Paris des voyageurs aisés et la création d'un terminal aérien avancé en gare de l'Est constituent le but premier de ce projet. Il vise à conduire au centre de Paris des touristes en transit à CDG, dans les meilleures conditions. Cette démarche est choquante de la part du service public. Elle consiste à développer un moyen de transport haut de gamme, privilégiant une catégorie de la population, au détriment de la collectivité. En ce qui concerne la diminution du trafic automobile sur les autoroutes A1 et A3, cet argument oublie les déplacements quotidiens des salariés, qui représentent la source principale du trafic automobile des autoroutes A1 et A3. Enfin, l'amélioration des conditions de transport prévue sur la ligne B du RER ne s'avère pas satisfaisante.

Jean-Paul RAUX souligne en outre les craintes des riverains, notamment à l'égard de la construction d'un tunnel et des nuisances engendrées par l'ensemble des travaux.

L'association qu'il préside demande donc que les investissements colossaux prévus pour le CDG Express soient reportés sur le réseau régional afin d'assurer un service de qualité à l'attention des passagers aériens, mais aussi des 140 000 usagers quotidiens du tronçon nord du RER B.

Jean-Paul RAUX considère qu'un véritable projet de développement du transport régional présenterait rapidement de nombreux avantages. Pour les voyageurs, les conditions de transport seraient améliorées, ce qui les inciterait à utiliser les transports en commun plus régulièrement. Pour les usagers, ce projet permettrait une amélioration radicale de leurs conditions de transport qui les réconcilierait avec les transports en commun. Ainsi, les usagers qui, lassés des dégradations successives de la ligne B, ont été contraints d'utiliser leur voiture, pourraient revenir vers le RER.

3. La position de l'association Vivre sans CDG Express

Roger CHEVALIER présente Vivre Sans CDG Express, introduisant ainsi les propos de son Président, Jean-Louis BRIAND, qui expose la solution alternative proposée par leur association.

Jean-Louis BRIAND indique qu'il n'est pas en mesure de présenter les aspects techniques du projet car il ne les maîtrise pas suffisamment. Il détaille néanmoins certains aspects de cette solution alternative, qui prévoit de repousser le RER sur ses voies bis pour permettre le passage d'une liaison directe sur les emprises déjà utilisées. Quelques points font encore débat, à l'image de la réception en gare de l'Est ou du Nord ou encore de l'opportunité d'utiliser une boucle sud, alors que Monsieur le Député-Maire de Tremblay s'y oppose.

IV. Débat avec la salle

Monsieur GRIMALDI, de Sevrans, considère que la ligne CDG Express est privée ou privative. Ainsi, elle ne répond pas aux exigences d'un service public. Ne préfigure-t-elle pas la privatisation de la SNCF ? Olivier PICQ lui répond que ses craintes ne sont en rien fondées. Marie-Pierre BORY apporte la même réponse en ce qui concerne une éventuelle privatisation d'Aéroports de Paris. Interrogée sur le coût élevé du ticket pour les employés de la plate-forme, elle évoque de possibles négociations avec les employeurs de Roissy pour proposer des tarifs plus adaptés.

Monsieur BOULANGER, d'Aulnay-sous-Bois, indique que la ligne ferroviaire sépare les différents quartiers de sa ville. Il propose de choisir une solution qui rendrait la gare d'Aulnay moins attractive, plébiscitant même la construction d'un tunnel pour limiter les dégâts causés. Il évoque enfin la possibilité de transformer les trains en omnibus. Olivier PICQ lui suggère de consulter le schéma directeur de la ligne B du RER. Ce schéma reprend un mode d'exploitation au nord de la gare du Nord, transférant tous les trains en omnibus. Vingt trains par heure sont donc prévus, dix vers Roissy et dix vers Mitry-Mory.

Ce schéma directeur a été adopté par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), qui a demandé à la SNCF et RFF d'évaluer la faisabilité de ces solutions techniques et de remettre leurs conclusions sous dix-huit mois, au plus tard.

Bernard Sulpis indique que la gare d'Aulnay fait partie des 140 pôles du plan de déplacement urbain. La démarche engagée avance difficilement car l'enveloppe, fixée à vingt millions de francs, n'est pas suffisante. Le traitement de cette gare nécessite une démarche de contrat de plan qui permettrait de trouver une solution durable. Néanmoins, cette gare restera un pôle important, situé au point d'éclatement de deux lignes. En dépit de la mise en place d'omnibus, deux fois plus de trains circuleront à Aulnay par rapport à Villepinte.

Monsieur ESCODA, de Sevrans, suggère de creuser un tunnel sous les infrastructures existantes. Selon Bernard Sulpis, cette solution s'avérerait trop coûteuse puisqu'elle allongerait le coût de l'infrastructure et augmenterait le temps de parcours.

Mademoiselle PEARRON, d'Aulnay, propose que des trains relient les différentes villes de banlieue. Selon elle, cette solution contribuerait réellement à désengorger les autoroutes. Bernard Sulpis rappelle alors que le contrat de plan 2000-2006 prévoit des opérations importantes, à l'image de la tangentielle nord, qui reliera Sartrouville à Noisy-le-Sec. Le contrat de plan prévoit également des tangentielles ouest et sud. Les études concernant ces projets avancent. Enfin, la modernisation de la ligne Aulnay-Bondy est programmée. Elle sera transformée en ligne de tram-train, offrant la possibilité de rejoindre la ligne B à Aulnay et la ligne E à Bondy.

Interrogé sur l'opportunité d'utiliser la voie CDG Express à d'autres fins, Xavier Duclairoir fait état des demandes reçues de la part du Conseil général de la Seine-Saint-Denis. Elles envisagent l'instauration de navettes depuis Noisy-le-Sec vers Roissy, pour répondre aux besoins des habitants et à ceux des employés de l'aéroport. En effet, Noisy représente une plate-forme de rabattement. Elle se situe à proximité immédiate de nombreuses communes de Seine-Saint-Denis. Les riverains pourraient ainsi se rendre à Noisy pour emprunter cette navette.

Bernard Sulpis, interpellé sur ce que devrait être la priorité des entreprises ferroviaires, rappelle que ces dernières ne décident pas des opérations à mener. Elles se contentent d'exécuter les décisions de l'Etat et de la région, bien qu'elles préféreraient se concentrer sur le développement et la maintenance de l'existant.

Xavier Duclairoir revient sur le montage financier envisagé. Celui-ci implique une participation d'ADP et de la SNCF qui apporteraient une partie des fonds propres initiaux, soit 20 % du montant total du projet, selon les premières estimations. Le montant restant serait prélevé sur les marchés financiers. Le projet doit s'équilibrer sur trente ans. S'il est constaté, à l'issue de ces trente années, que le niveau de trafic escompté n'est pas atteint, ADP et la SNCF compléteront le manque à gagner. Cet engagement est néanmoins plafonné. Ainsi, les entreprises publiques ne pourraient rajouter plus de 20 % du coût total du projet. Dans la pire hypothèse, elles contribueraient donc à hauteur de 40 % à CDG Express. Xavier Duclairoir précise que la garantie du montage financier est à la charge d'un assureur financier et non pas de l'Etat ou du contribuable.

Monsieur Couratier, de Villepinte, souhaite connaître les raisons du nombre croissant d'irrégularités sur la ligne B du RER. Olivier Picq classe ces irrégularités en deux catégories. Les causes internes sont liées au vieillissement et à la réhabilitation de la ligne qui doit être modernisée.

A cet objet, le schéma directeur prévoit de nombreuses réponses. Parallèlement, des causes externes sont également source de retards : accidents de circulation, malaises ou encore accidents de personnes qui se multiplient sur le RER B depuis plusieurs années.

Concernant la sécurité du tunnel, Florence DEMEME-COQUAND rappelle que le projet est suivi par une commission de sécurité nommée par le Ministère de l'Équipement. Le Conseil général des Ponts et Chaussées, la Direction des Transports terrestres, la Protection civile, RFF et la SNCF y participent également. Cette commission travaille sur les scénarios d'évacuation et les mesures de sécurité propres à ce tunnel. Aujourd'hui, aucune conclusion n'a été transmise.

Monsieur BOUVIER, de Sevrans, perçoit mal l'intérêt d'une ligne qui arriverait en gare de l'Est. Il lui préfère le tracé de la ligne B, qui dessert la gare du Nord et Châtelet, où de nombreuses correspondances sont permises. Par ailleurs, il évoque le sentiment d'insécurité ressenti par ses collègues étrangers qui utilisent le RER B. Selon lui, la sécurisation de la ligne B conduirait les passagers aériens à se tourner vers ce mode de transport. Olivier PICQ développe alors les différentes mesures prises contre cette insécurité. Des bornes fixes d'appel ont été installées sur les quais. La présence humaine a été renforcée en gare, mais également à bord des trains. La police ferroviaire circule régulièrement. Enfin, un système de vidéosurveillance contrôle les quais et l'accès aux gares. Les postes de police en gare sont d'ailleurs de plus en plus nombreux.