

Synthèse de la réunion de proximité de Villepinte

Pour la Commission particulière du débat public :

*Monsieur PUYFAUCHER
Monsieur MARZOLF
Monsieur RAT*

Pour le GIE :

*Monsieur Sulpis, RFF
Madame BORY, ADP
Monsieur PICQ, SNCF
Monsieur DUCLAIROIR, GIE
Madame DEMEME COQUAND, RFF*

Pour les interpellateurs :

*Madame VALLETON, Maire de Villepinte
Monsieur CUZON, Président de l'association Environnement 93
Monsieur GRANIER, Directeur général du Parc des expositions Paris-Nord Villepinte
Monsieur 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 Madame VALLETON, maire de Villepinte, Monsieur MARZOLF, Président de la Commission, explique que l'ensemble des propos tenus au cours de cette réunion seront repris dans un compte-rendu. Après avoir exposé le déroulé de la soirée, il présente les objectifs du débat : 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 entre l'aéroport de Roissy et Paris dédiée aux passagers aériens. Monsieur 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

Monsieur 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 prévues par le schéma directeur de cette liaison, voté par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), il expose les modalités du projet CDG Express. Ce service a été conçu en fonction 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, Madame 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, 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 expose 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.

II. La position des interpellateurs

1. La position de la mairie de Villepinte

Madame VALLETON revient alors sur la position municipale : dans la mesure où le département de Seine-Saint-Denis est fort peuplé et que le moyen de transport permettant aux habitants de rejoindre Paris est la ligne B du RER, sa priorité demeure cette ligne B. Elle se dit donc opposée au projet de CDG Express dans un premier temps. Une fois les améliorations de la ligne B réalisées, elle comprend la nécessité de créer une ligne dédiée, mais s'oppose au tracé actuellement prévu qui oublie le Parc des expositions et traverse un sous-sol déjà fragilisé. Elle conclut en évoquant l'opportunité d'un référendum. Cette solution ne lui semble pas utile car le résultat est connu d'avance. En revanche, elle procédera à une consultation par courrier.

Résidant à Villepinte, Madame MARC interroge le maître d'ouvrage sur la possibilité de mettre en place des rames à deux étages sur la ligne de RER B, puis de réaliser la deuxième voie manquante à Mitry-Mory.

Monsieur Sulpis annonce que le doublement de la voie est prévu dans le schéma directeur d'amélioration du RER B.

Monsieur Picq s'exprime, lui, sur la possibilité de mettre en service des rames à deux étages sur la ligne B. Le schéma directeur prévoit de rénover le matériel existant qui atteindra la moitié de sa durée de vie d'ici 2006 à 2010. Le budget affecté à cette rénovation atteint 180 à 300 millions d'euros. Acheter 115 à 120 rames pour la ligne B du RER représenterait une dépense conséquente, qui dépasserait les prérogatives de la SNCF. L'ensemble des collectivités locales devraient en effet être associées, notamment le STIF et le Conseil régional.

2. La position de l'association Environnement 93

Président de l'association Environnement 93, Monsieur CUZON rejoint l'avis de Madame Valleton : la rénovation de la ligne B du RER passe avant la création d'une ligne dédiée. Il précise son attachement à la défense de l'environnement et expose ses raisons de s'opposer au projet CDG Express en insistant sur les lacunes du schéma directeur et en rappelant le manque de rames sur la ligne et la dégradation des gares. Enfin, il expose sa contre-proposition : une tangentielle nord venant de Pontoise jusqu'à Dugny et remontant ensuite par le Parc des expositions du Bourget, le nord de Blanc-Mesnil, le nord d'Aulnay, Villepinte pour rejoindre enfin le Parc des expositions de Villepinte et Roissy. Il conclut en précisant que les entreprises devraient contribuer plus équitablement au financement des transports publics.

3. La position de la direction du parc des expositions

Le Directeur général du parc des expositions Paris-Nord Villepinte, Monsieur Granier, propose à son tour sa contre-proposition. Jusqu'à Sevrans, la ligne prévue dans le projet serait conservée. Le tunnel s'arrêterait à Sevrans et la voie tournerait ensuite vers le centre commercial et l'hôpital Ballanger pour retrouver les tranchées du RER..

A la sortie du tunnel, la place pour deux voies supplémentaires existe. Les emprises sont même d'ores et déjà prévues. Le train passerait ensuite en gare de Villepinte, au milieu du Parc des expositions. Il est envisagé ensuite d'opérer un virage à droite pour rejoindre une emprise prévue par le schéma directeur qui rejoint, le long de l'A104, la gare d'interconnexion de Roissy. Monsieur Granier soutient que le Parc des expositions ne peut être oublié par ce projet. En effet, il joue un rôle important dans l'économie francilienne et nationale. Au-delà des retombées économiques directes, son principal objet est de permettre aux PME françaises de se familiariser avec le marché d'exportation.

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

Monsieur BRIAND, Président de l'association Vivre sans CDG Express, propose au Président de la section de Villepinte, Monsieur SORET, d'introduire son propos. Monsieur SORET présente donc l'association créée dès l'origine du projet CDG Express. Vivre sans CDG Express est favorable au renforcement de l'offre de transport sur les infrastructures existantes de la ligne Paris-Roissy-Mitry. Elle regroupe toutes les personnes qui refusent ce projet inquiétant autant qu'inutile.

Monsieur BRIAND détaille la contre-proposition de son association, retenue par le schéma directeur du STIF. Elle permettrait d'augmenter de deux tiers la circulation des trains. Un "saute-mouton" après la gare d'Aulnay permettrait de retrouver les voies directes réservées à Roissy. Une mise à quatre voies de la ligne entre Sevrans-Beaudoites et CDG constituerait la dernière étape. Cette proposition ne nécessite pas la construction d'un tunnel. Quant à l'accueil dans Paris, un aménagement des voies 20 et 21 en gare du Nord est envisageable. Une étude a d'ailleurs été demandée à la SNCF sur cette éventualité. Il est également possible de créer un pôle regroupant les gares du Nord, de l'Est et Magenta.

Monsieur SULPIS souligne que la possibilité de « pousser » le RER sur les voies bis n'était pas envisagée lors de la genèse du projet CDG Express. Il se félicite de cette alternative qui sera sérieusement étudiée, sous réserve qu'elle ne détériore pas le service proposé par la ligne B.

III. Débat avec la salle

Monsieur COURATIER interroge le GIE sur les enseignements qu'il tire d'ores et déjà de ce débat public. Il se tourne ensuite vers Madame BORY pour obtenir des informations concernant les évolutions prévues pour la plate-forme de Roissy. Enfin, il sollicite la mairie pour pouvoir disposer de salles permettant aux associations de poursuivre ce débat.

Monsieur SULPIS se félicite de la qualité des débats et des colloques menés depuis le début du débat public. Il insiste sur le fait qu'à l'issue de ces réunions, le projet CDG Express aura certainement une physionomie différente. Madame BORY soutient que le projet n'aura aucune incidence sur le développement de la plate-forme de Roissy. Elle retient l'intérêt environnemental de cette démarche et précise son souci d'améliorer le confort des usagers de Roissy.

Interrogé sur le coût élevé du ticket, Monsieur DUCLAIROIR détaille le montage financier prévu pour le projet. Une solution financée exclusivement par le secteur privé s'avère impossible car un tel projet d'infrastructure ne peut intéresser des investisseurs privés : la durée de son amortissement est trop longue. Le partage de risques entre le public et le privé semble donc la meilleure des solutions. ADP et SNCF apporteraient une partie du financement initial. Le complément sera prélevé sur les marchés financiers privés pour permettre le financement global. L'équilibre sera assuré par le biais de la participation des usagers de la ligne. Le tarif de quinze euros résulte d'études de trafic et de comparaison aux tarifs pratiqués sur les dessertes de ce type à Londres, Stockholm et Oslo. Dans ces villes, le tarif est même supérieur.

Madame MARC interpelle Madame DEMEME-COQUAND sur l'achat des tréfonds et les responsabilités en cas de sinistre. Le chef de projet RFF explique que l'achat de tréfonds permet au riverain de demeurer propriétaire de son terrain. Toutefois, en cas de sinistre, si l'expertise rendait le maître d'ouvrage responsable, ce dernier prendrait ses responsabilités.

Monsieur SCAGNY souligne que le ménage n'est pas fait depuis six mois en gare de Villepinte, que des débris et déchets jalonnent le sol et enfin que des rats apparaissent souvent sur le parking. Enfin, il évoque un article où le directeur des lignes B et D du RER expliquait les retards répétés sur ces lignes par de fréquents malaises et suicides. Il considère qu'il serait plus utile d'investir dans l'entretien que dans des projets au coût faramineux. Monsieur PICQ lui répond qu'une recrudescence des dégradations a été constatée dans les gares depuis 2001, toutefois, les rénovations ont d'ores et déjà été engagées. Monsieur VAUCHEL, responsable de la partie nord de la ligne de RER B, affirme que 40 % des retards enregistrés sur la ligne B résultent d'incidents externes à l'exploitant. Par ailleurs, 1,8 million d'euros sont consacrés chaque année au nettoyage des gares entre le Stade de France et Mitry ou Roissy.

Monsieur JACQUOT énumère alors les raisons exposées dans le dossier du maître d'ouvrage pour justifier la création d'une ligne dédiée : notoriété, signalétique, sécurité, bagages, accueil et tarification. Toutes ces carences trouvent pour lui des solutions dans des améliorations de la ligne B du RER et ne nécessitent pas la création d'une ligne dédiée. Il évoque également les temps de parcours qui ne seraient réduits que de dix minutes grâce à CDG Express. Monsieur SULPIS explique que, dès lors que la ligne B circulerait sur les voies bis, la liaison directe par le RER ne serait plus possible puisque les trains se suivraient. Monsieur DUCLAIROIR affirme de son côté que le temps de parcours n'est qu'un des éléments déterminant le choix des usagers. Enfin, Madame BORY évoque les efforts de clarté menés envers les usagers aériens. Ceux-ci empêchent la communication auprès des usagers quotidiens et ne satisfont pas pleinement les voyageurs aériens.

Interrogé sur l'intérêt de telles discussions pour les décisions à venir, Monsieur PUYFAUCHER rappelle la procédure du débat public. A l'issue du débat, La Commission particulière dispose de deux mois pour rédiger son compte-rendu puis le Président de la Commission Nationale élabore son bilan. Ces documents sont rendus publics. Trois mois plus tard, le maître d'ouvrage est tenu de se prononcer sur les principes et les conditions de poursuite du projet. L'expérience des précédents débats publics montre que, depuis 1997, certains projets sont abandonnés, d'autres sont approuvés et d'autres sont modifiés à l'issue du débat public.

Monsieur SULPIS affirme ne cacher aucune information quant à l'état d'avancement du projet.

Madame MARC suggère de percer le tunnel sous les voies ferroviaires ou les infrastructures routières. Monsieur SULPIS répond que ces alternatives augmenteraient le coût du projet et rallongeraient la durée du trajet. Madame DEMEME-COQUAND rappelle les mesures prises pour assurer la sécurité du tunnel. Une commission de sécurité *ad-hoc* a été désignée pour le tunnel CDG Express. Elle regroupe la direction des Transports terrestres du ministère de l'Équipement et la Protection civile. Le maître d'ouvrage et la SNCF, en tant qu'exploitant, en font également partie. Cette commission donnera des orientations sur la sécurité à appliquer dans ce tunnel sur la base d'un dossier de définitions produit par le maître d'ouvrage. Ce dossier consiste en une description des attentes de l'équipement. Le maître d'ouvrage propose ensuite un dossier préliminaire de sécurité dans lequel il détaille les dispositifs qu'il mettra en œuvre.

La commission de sécurité se prononce alors sur ce nouveau dossier. Durant la vie du projet, balisée par ces étapes déterminantes, le dossier de sécurité permettra d'obtenir l'autorisation de mise en service. Elle ne sera délivrée que si les engagements sont tenus. Un organisme scientifique technique indépendant (OSTI) vérifie les faits.

Monsieur Sulpis précise que le TGV Est n'utilisera pas la ligne du CDG Express. Monsieur Marzolf note que seule la Normandie s'est montrée intéressée par l'utilisation du tunnel.

Monsieur Defait rappelle les mauvais résultats enregistrés par Heathrow Express, Arlanda Express et l'Eurostar. Il souhaiterait connaître le seuil de rentabilité de CDG Express.

Monsieur Duclairoir désapprouve les chiffres avancés. Les prévisions de trafic pour CDG Express ont permis d'aboutir à un nombre de passagers aériens susceptibles d'utiliser la ligne. Des scénarios dégradés ont ensuite été élaborés, c'est-à-dire que les prévisions ont été réduites de 20 % dans un premier temps (8 millions de passagers par an), puis de 40 % dans un second temps (6 millions). Ces niveaux de trafic ont été pris en compte pour élaborer la réflexion sur le montage financier. Celui-ci prévoit un partage de risques dans le cadre d'un partenariat public-privé. ADP et la SNCF apporteraient une partie du financement initial du projet. Le risque serait partagé tant que le trafic se situe au-dessus de 6 millions de passagers. Si l'on passe en dessous, le secteur privé prend à sa charge les conséquences financières.

Comme à Aulnay, des inquiétudes sont soulevées sur la dépréciation des biens immobiliers. Monsieur Puyfaucher annonce l'audition d'un membre de la Chambre des Notaires et envisage celle d'un représentant de la FNAIM qui connaîtrait bien le secteur.

Monsieur Sulpis évoque deux conditions qui conduiraient à l'abandon du projet CDG Express : l'adoption d'une proposition alternative ou la prévision de surcoûts à l'issue des études.

Un intervenant opposé au projet indique avoir trouvé des raisons d'espérer au cours de cette réunion. D'intéressantes propositions alternatives ont en effet été présentées. Il souhaite savoir pourquoi Villepinte ne participe pas à l'association constituée de différentes communes opposées au projet.

Madame Valleton lui répond que Villepinte y participait, mais que cette association s'avérait plus marquée politiquement que prévu. Elle a donc choisi de se retirer.

En conclusion, Monsieur Sulpis soutient que son projet s'avère socialement acceptable, puisqu'il permet à chacun de bénéficier d'un service adapté à ses besoins.