

Compte-rendu du colloque thématique n°4

« La dimension socioéconomique et financière du projet »

Ouverture

Bruno FAIVRE D'ARCIER

Membre de la Commission particulière du débat public

Je tiens à vous remercier de vous être déplacés pour participer à ce colloque thématique. En tant que membre de la Commission particulière du débat public sur le projet CDG Express, je présiderai cette session, qui s'inscrit dans un processus entamé depuis le 25 août.

De nombreuses réunions sont déjà intervenues sur des sujets comme la desserte de l'aéroport ou les projets alternatifs. Le thème qui nous réunit aujourd'hui concerne la dimension socioéconomique et financière du projet.

Il s'organise autour de deux tables rondes :

- une table ronde consacrée à l'expression et à la satisfaction des besoins ;
- une table ronde dédiée aux aspects économiques et financiers du projet CDG Express.

La Commission particulière du débat public doit conserver une position neutre et bienveillante à l'égard de tous les acteurs. Je me contenterai donc de présider cette séance, qui sera animée aujourd'hui par Antoine THIBOUMERY, journaliste aux Echos.

Aspects socio-économiques – L’expression des besoins

Table Ronde

Ont participé à la table ronde :

Bernard IRION, Président du Parc des expositions Paris-Nord Villepinte, Chambre de Commerce et d’industrie de Paris

Jean-Luc MICHAUD, Président du Comité Régional du Tourisme

Francis DUBRAC, Président du Comité d’expansion de la Seine-Saint-Denis

Chiara CORAZZA, Directeur général de Paris Ile-de-France Capital économique

Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements à la mairie de Paris

Alain S, Directeur Général délégué, pôle clientèle et services des Aéroports de Paris

La table ronde a été animée par Antoine THIBOUMERY, journaliste, Les Echos.

Antoine THIBOUMERY

Je remercie Monsieur Bruno FAIVRE D'ARCIER, professeur à l’Université de Lyon et travaillant au Laboratoire économique des transports.

La première table ronde doit nous aider à mesurer la pertinence du service CDG Express au regard des attentes de la clientèle potentielle. Il s’agit également d’identifier et de mesurer les impacts du projet pour l’ensemble des acteurs concernés, notamment en matière touristique et économique, ainsi que pour les salariés de la plate-forme.

Afin de comprendre quelles sont les attentes et les remarques relatives à cette liaison CDG Express, nous avons souhaité simplifier le débat.

Ainsi, la première partie de la table ronde débutera par l’intervention d’un responsable municipal et d’un employeur. La ville de Paris sera représentée par Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements. Francis DUBRAC, Président du Comité d’expansion de la Seine-Saint-Denis donnera le point de vue global des employeurs. Enfin, Alain S, Directeur Général délégué des Aéroports de Paris répondra ensuite à ces deux intervenants.

La seconde partie de cette table ronde regroupera les acteurs économiques concernés par ce projet. En premier lieu, Chiara CORAZZA, Directeur de Paris Ile-de-France Capital économique, nous fera part du point de vue de cette association. En second lieu, Bernard IRION, Président du Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte, interviendra.

Enfin, l’aspect touristique sera évoqué par Jean-Luc MICHAUD, Président du Comité Régional du Tourisme.

Je cède dès à présent la parole à Monsieur Daniel LAGUET.

I. Interventions des élus et des employeurs

Daniel LAGUET

Mon intervention s'articulera autour de trois axes :

- la nécessité d'améliorer la liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy ;
- les incidences du projet CDG Express sur la ville de Paris ;
- l'environnement du projet

La nécessité d'améliorer la liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy

La part modale des déplacements entre Paris et l'aéroport de Roissy est aujourd'hui évaluée à 60 000 passagers par jour, dont 47 000 pour les passagers aériens. La part de la route est d'ailleurs prépondérante, malgré l'existence d'une ligne ferroviaire directe entre Paris gare du Nord et Roissy-Charles-de-Gaulle. La part du ferroviaire n'est ainsi que de 20 %, ce qui est très faible au regard de la concentration des flux sur cette liaison.

Du point de vue de l'utilisateur, la qualité du service du mode routier est grandement atténuée par le caractère aléatoire du temps de parcours. Cependant, force est de constater que l'offre ferroviaire actuelle ne répond pas aux attentes des usagers. Ainsi, les travailleurs quotidiens déplorent l'irrégularité de la ligne B du RER et, surtout, l'inadaptation des horaires aux rythmes de travail spécifiques de la plate-forme aéroportuaire. De fait, la faible part modale des transports publics constitue un handicap certain pour la première destination touristique mondiale et le premier lieu d'organisation de congrès.

Plus de 70 % des passagers aériens utilisent un type de transport « individuel » entre l'aéroport et Paris :

- la voiture personnelle ;
- le taxi.

Les conséquences de cette pratique sont dommageables, tant au point de vue de la pollution atmosphérique que de l'encombrement de l'espace. Enfin, la piètre qualité de la liaison pourrait représenter un handicap pour la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012.

Le projet CDG Express

Le projet CDG Express est un projet de service : le GIE a décidé de définir un service avant de définir une infrastructure. Le GIE part du constat que les passagers aériens ont des besoins spécifiques que les transports actuels ne permettent pas de satisfaire. Ce constat conduit le GIE à préconiser la construction d'une ligne spécifique, le CDG Express.

Le défaut d'une telle ligne est d'exclure de fait les employés de la plate-forme aéroportuaire, sauf adaptations tarifaires spécifiques, lesquelles sont en cours d'études.

Le projet CDG Express présente à nos yeux un inconvénient majeur : dans sa version actuelle, il ne dessert pas le Parc des expositions de Villepinte. En outre, son coût élevé représente un risque financier non négligeable pour les membres du GIE. Si le risque direct est nul pour la Ville de Paris, il est loisible de se demander si des incidences indirectes ne pourraient pas voir le jour, incitant par exemple la SNCF à reporter certains projets qui intéressent aujourd'hui au premier chef la ville de Paris, comme la future gare Evangile sur la ligne d'Eole.

Le projet CDG Express pose deux questions à la ville de Paris :

- **l'incidence du projet CDG Express sur le réseau ferroviaire entre Paris et Noisy-le-Sec**
Le projet ne risque-t-il pas d'augmenter les phénomènes de saturation sur ce réseau, dont le trafic sera déjà accru par l'arrivée du TGV Est en 2007 ? En outre, le projet pourrait obérer la réalisation de projets SNCF, notamment en matière de fret ferroviaire. RFF et la SNCF pourraient également être contraints d'élargir à moyen terme le faisceau sur le territoire parisien, en créant une huitième voie.
- **l'incidence du projet CDG Express sur le trafic routier dans le quartier de la gare de l'Est**
Le projet s'adresse à une clientèle qui n'utilise pas actuellement les transports en commun, notamment pour des raisons de confort. Par conséquent, les passagers se rendront-ils à la gare de l'Est par les transports en commun ? N'assisterons-nous pas plutôt à un accroissement du trafic routier aux abords de la gare de l'Est ? Si tel était le cas, la SNCF pourrait être conduite à envisager la création de nouveaux parkings. Or une telle décision contribuerait à faciliter le retour des voitures dans le centre de Paris.

Enfin, la ville de Paris sera concernée lors de la phase de travaux, dans la mesure où le tunnel prévu entre Noisy-le-Sec et Tremblay serait creusé à partir d'une dalle de travaux située sur un terrain appartenant à la ville de Paris. Ce terrain est situé le long du canal de l'Ourcq, dans la commune de Pavillons-sous-Bois.

A plus long terme, la création d'une infrastructure connectée au réseau de Paris Est s'inscrit pour nous dans un projet d'ensemble : la réalisation du barreau reliant la gare Haussmann Saint-Lazare au réseau ferroviaire de Saint-Lazare. A terme, il serait donc possible d'acheminer les voyageurs en provenance de Normandie jusqu'à l'aéroport de Roissy. Il est donc possible d'envisager d'autres points de départ pour une navette aéroportuaire, comme la gare d'Haussmann, voire la future gare des Batignolles. Ceci permettrait d'améliorer la couverture géographique du secteur de l'ouest parisien.

L'environnement du projet

La question de l'utilité d'une desserte dédiée repose sur l'évaluation du transfert modal, notamment des taxis, vers la nouvelle ligne. Si la politique de cette ligne ne captait principalement que les usagers des transports en commun, les cars et le RER B, elle ne remplirait pas l'objectif souhaité.

En revanche, un important report des taxis vers la nouvelle ligne permettrait de disposer d'une offre de taxi accrue à Paris, mais elle risque de provoquer des difficultés au sein de la profession des taxis. A cet égard, la Chambre syndicale des artisans taxis revendique la création d'une file de circulation réservée aux taxis, bus et véhicules prioritaires sur l'autoroute A 1.

S'agissant du RER B, les phases de concertation menées à la fin de l'année 2001 sur le projet CDG Express ont fait apparaître une opposition assez vive. Ainsi, une amélioration de la qualité de service du RER B est réclamée en priorité par les usagers. En outre, il est refusé que des fonds importants soient mis à la disposition du CDG Express si le RER B n'est pas remis à niveau.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que la réalisation de CDG Express permettra de supprimer des RER actuels directs entre Paris et l'aéroport, libérant ainsi des sillons au profit des gares intermédiaires. A la demande du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), RFF et la SNCF ont élaboré un schéma directeur de la ligne B qui liste les mesures permettant d'améliorer la qualité de ce service. Ce schéma a été approuvé par le Conseil d'administration du STIF le 1er octobre 2003.

Ainsi, sous réserve qu'un financement soit trouvé, les mesures de fiabilisation de l'exploitation du RER B et de rénovation du matériel roulant peuvent être envisagées à l'horizon 2009. En l'état, il est difficilement concevable d'envisager le passage d'une desserte dédiée sur les voies actuellement employées par le RER B. Néanmoins, il est regrettable que l'option consistant à faire passer une liaison déconnectée du RER sur un faisceau ferroviaire nord rénové n'ait pas été davantage étudiée.

Enfin, la ville de Paris travaille actuellement avec la SNCF afin d'élaborer des projets de requalification urbaine aux abords des gares. Deux projets concernent ainsi la gare de l'Est.

- **le réaménagement de la circulation aux abords de la gare de l'Est**

Ce réaménagement vise à dissuader la circulation de transit, notamment sur la rue du 8 mai 1945. A l'inverse, il s'agit de réserver cette voie aux taxis, transports en communs et vélos. Ce projet est en cours de réalisation et devrait être effectif dans les prochaines années.

- **le projet de « balcon vert »**

Ce projet a pour objectif de réaliser un jardin entre la rue d'Alsace et l'emprise des voies de la gare de l'Est. Il est complémentaire à la création d'un lien piétonnier souterrain, entre la gare du Nord, la gare Magenta et la gare de l'Est. Ces projets sont actuellement en cours de négociation.

Tels sont les éléments que je souhaitais apporter au débat pour la ville de Paris.

Antoine THIBOUMERY

Je vous remercie d'avoir présenté le point de vue de la ville de Paris.

A présent, je tiens à ce que Francis DUBRAC, Président du Comité d'expansion de la Seine-Saint-Denis, évoque l'impact sur les emplois du projet de CDG Express. Monsieur Francis DUBRAC, d'après vous, comment est-il possible d'inclure le personnel travaillant sur la plate-forme de Roissy dans le projet CDG Express ?

Francis DUBRAC

Le projet CDG Express se déroulera à 90 % sur le territoire de la Seine-Saint-Denis. Avant d'envisager l'aspect économique de CDG Express, je souhaite évoquer ce département.

Les caractéristiques de la Seine-Saint-Denis

La Seine-Saint-Denis est aujourd'hui un département en plein bouleversement économique, notamment grâce à ses trois plates-formes principales :

- Saint-Denis ;
- Tremblay-en-France ;
- Noisy-le-Grand.

La Seine-Saint-Denis occupe 211 kilomètres carrés et concentre 1,3 million d'habitants. Le département du 93 a également la chance d'avoir Aéroports de Paris (ADP) et Le Bourget sur son territoire. Compte tenu du rapprochement entre Air France et KLM, il est loisible de penser que la Seine-Saint-Denis et son aéroport de Roissy vont devenir une plate-forme incontournable en Europe.

Ainsi, le trafic passager devrait augmenter, de 48 millions à l'heure actuelle, à 80 ou 90 millions dans dix ou quinze ans. Or, il sera bien nécessaire de transporter ces passagers. Cependant, la population de la Seine-Saint-Denis doit être prise en compte, au-delà de l'offre de RER B qui lui est actuellement proposée. Naturellement, la SNCF va arguer que le confort et la régularité seront améliorées. Néanmoins, tout le monde sait que le problème de la fréquence du RER s'arrête aux portes de Paris, dans la mesure où il n'existe qu'un seul tunnel pour les RER B et les RER D. En outre, le projet de doublement du tunnel n'interviendra qu'en 2015, voire 2020.

Le projet CDG Express et la Seine-Saint-Denis

Le projet CDG Express est indispensable pour ADP, mais il faut également prendre en compte la population, les entreprises et les salariés de la Seine-Saint-Denis. C'est la raison pour laquelle il est anormal de justifier le projet CDG Express en disant que les moyens de communication de la Seine-Saint-Denis sont trop pauvres, tout en écartant ses habitants.

Il existe là un véritable paradoxe et je pense que l'intervention du représentant de la mairie de Noisy-le-Sec nous apportera plus d'éclaircissements sur la possibilité d'effectuer des arrêts supplémentaires en Seine-Saint-Denis.

S'agissant des aspects économiques, la population et les entreprises de la Seine-Saint-Denis attendent des retombées positives du projet CDG Express. A cet égard, je suis assez optimiste dans la mesure où Jean-Pierre DUPORT, ancien Préfet de Seine-Saint-Denis est aujourd'hui à la tête de RFF. Par exemple, la Seine-Saint-Denis a bénéficié d'importantes retombées économiques lors de la construction du Stade de France : 33 % des travaux ont été dévolus aux entreprises du département. Je suis certain que Jean-Pierre DUPORT et les membres du GIE s'attacheront à nous garantir les mêmes retombées économiques.

Antoine THIBOUMERY

Je propose à Monsieur Alain S, Directeur Général délégué d'Aéroports de Paris, de répondre aux deux interventions précédentes. Monsieur S, ce chantier risque-t-il de perturber la tranquillité des citoyens ?

De quelle manière l'afflux de nouveaux trafics autour de la gare de l'Est peut-il être réglé ? Enfin, pensez-vous que ce chantier sera générateur d'emplois en Ile-de-France ?

Alain S

Je tiens d'abord à confirmer les propos de Monsieur LAGUET : CDG Express est d'abord un projet de service avant d'être un projet de transport. Il s'agit de permettre aux utilisateurs de relier Paris et l'aéroport de Roissy, dans le cadre d'un contrat qui peut associer à la fois un titre de transport aérien et un titre de transport ferroviaire. En résumé, il s'agit d'un projet de service qui inclut des facilités qui ne sont pas seulement des facilités liées au transport. En outre, il est exact que le service délivré actuellement par le train ne correspond pas à ce qu'attendent les voyageurs aériens.

Il est certain que l'arrivée du TGV Est va nécessairement provoquer un afflux de passagers à la gare de l'Est. En outre, il est essentiel que la vie des habitants du quartier de la gare de l'Est soit respectée, notamment en réalisant des aménagements pour les taxis et les bus. En effet, les études que nous avons menées indiquent que 61 % des clients du CDG Express emprunteraient les transports en commun et 31 % se rendraient à la gare de l'Est en taxi.

Le report modal peut certes poser problème aux compagnies de taxi. Ceci étant, l'accroissement de l'offre à l'intérieur de Paris est indispensable et doit permettre de compenser une diminution du trafic des taxis vers l'aéroport de Roissy.

Concernant la possibilité de créer un couloir réservé aux bus et taxis sur l'autoroute A 1, je tiens à indiquer qu'il ne s'agirait pas là d'une nouveauté. En effet, nous sommes nombreux à avoir connu un tel couloir sur cette autoroute, lors de l'ouverture de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Antoine THIBOUMERY

Je crois que ce couloir a été inauguré en 1973 par le président Georges Pompidou.

Alain S

J'ajoute que le couloir a été supprimé en raison de l'indiscipline des automobilistes.

Vous avez également évoqué la problématique du RER B. A cet égard, je considère que la décision prise récemment par le STIF répond à des attentes exprimées depuis longtemps. De fait, la création d'une desserte cadencée sur la ligne B constitue une amélioration considérable, notamment pour les populations de Seine-Saint-Denis.

Vous avez également souligné l'importance de CDG Express pour le personnel de l'aéroport. Naturellement, nous devons trouver des aménagements tarifaires pour pouvoir leur permettre d'accéder à cette liaison. Je souligne d'ailleurs que l'aéroport Charles-de-Gaulle réunit plus de 400 entreprises et plus de 100 000 emplois permanents.

Je tiens également à réaffirmer que le projet CDG Express a été calculé dans le cadre d'une hypothèse de 55 millions de passagers. Il convient d'ailleurs de remarquer que si les avions décollant de Charles-de-Gaulle avaient le même taux de remplissage que ceux d'Heathrow, l'aéroport de Roissy accueillerait déjà 90 millions de passagers.

Enfin, il est indéniable que le chantier engendrera des nuisances. Néanmoins, il existe des moyens permettant de réduire fortement ces nuisances, comme en témoigne le chantier du Stade de France.

François DUBRAC

Nous ne savons pas quelle sera la capacité future de l'aéroport de Roissy. Néanmoins, le projet de troisième aéroport est abandonné et d'aucuns envisagent la construction d'une quatrième et d'une cinquième piste à Roissy. Or je déplore que la Seine-Saint-Denis ne soit que le réceptacle de nuisances et ne bénéficie pas en retour de retombées en termes de transport.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Je tiens à vous confier deux informations. Tout d'abord la séance mensuelle de la Commission nationale du débat public qui s'est déroulée hier a décidé de diligenter des dires d'experts pour étudier deux nouveaux tracés proposés par certains des acteurs :

- un tracé reprenant les voies du TGV Est ;
- un tracé reprenant les voies Paris-Roissy-Mitry.

Ensuite, je vous rappelle qu'un colloque thématique sur le développement de Roissy s'est tenu le 18 septembre. La synthèse et le compte-rendu de cette séance sont disponibles sur le site de la Commission particulière du débat public.

Jean RAISKY, adjoint au maire chargé des transports de la ville de Noisy-le-Sec

Je tiens à vous indiquer que la municipalité de Noisy-le-Sec partage le point de vue des autres maires et associations qui s'intéressent à l'opportunité du projet, compte tenu de l'état préoccupant de la ligne B du RER. Lorsque la question de l'existant sera réglée, il sera alors possible d'évoquer trois questions.

Pourquoi avoir choisi un parcours non couvert dans la traversée de Noisy-le-Sec ?

Pourquoi ne pas prévoir, dès la première phase du projet, une couverture ou une dalle pour la traversée de Noisy-le-Sec ? La municipalité et l'association des riverains du Petit-Noisy se demandent en effet pourquoi des autoroutes sont couvertes dans certains secteurs de l'Ile-de-France, alors que ce n'est pas le cas pour certaines voies ferrées.

La fréquence des passages dans cette traversée de ville ferait d'un actuel point noir reconnu un véritable enfer pour des Noiséens qui sont déjà particulièrement éprouvés par le bruit du roulement ferré, auquel s'ajoute maintenant un couloir aérien pour hélicoptères. Il est grand temps que la vie quotidienne des habitants de Noisy-le-Sec soit enfin prise en considération dans l'élaboration de tels projets.

Pourquoi avoir choisi la gare de l'Est comme point de départ de la navette ?

Le choix paraît surprenant, compte tenu de deux éléments :

- la facilité d'atteindre le pôle gare du Nord-gare Magenta des quatre points cardinaux ;
- les difficultés rencontrées pour aller à la gare de l'Est (trois trains aller-retour par jour sur la commune de Noisy-le-Sec).

Du point de vue de l'impact touristique et économique et de la facilité d'accès offerte aux usagers, le choix de la gare de l'Est ne semble pas adapté.

Pourquoi avoir choisi un parcours direct entre Paris et Charles-de-Gaulle ?

Pourquoi ne pas prévoir deux arrêts, l'un au Parc des expositions de Villepinte, et l'autre au futur pôle multimodal de Noisy-le-Sec ? Deux arguments sont généralement opposés à cette proposition.

- **le temps de trajet réduit à quinze ou vingt minutes**
Deux arrêts conduiraient sans doute à proposer un parcours de 25 à 30 minutes, soit un temps de trajet compétitif par rapport aux autres métropoles mondiales et aux capitales régionales en Europe. Deux arrêts ne constituent pas un obstacle à une liaison de qualité
- **l'enregistrement des bagages à la gare de l'Est**
L'argument du nécessaire enregistrement des bagages à la gare de l'Est semble tomber de lui-même si l'on évoque la possibilité de relier un jour La Défense à Charles-de-Gaulle, et donc de prolonger cette navette. Il y aurait alors un arrêt à Paris avec un nouvel enregistrement de bagages que l'on refuserait dans le dispositif actuel.

Comment, actuellement, proposer un enregistrement des bagages au départ de la navette et donc leur ventilation en un temps record sur les différents vols quand on peut constater le désordre actuel dans certains couloirs de CDG 1 ? Par ailleurs, faudra-t-il que chaque compagnie aérienne ait son propre comptoir à l'enregistrement de la gare de l'Est ?

Enfin, je rappelle que la ville de Noisy-le-Sec est appelée à devenir un pôle multimodal en étoile qui drainera les usagers suivants :

- les usagers des secteurs est et nord-est de l'Ile-de-France ;
- les usagers potentiels de l'aéroport Charles-de-Gaulle habitant dans ce bassin ;

Nous ne voyons pas pourquoi les cadres et chefs d'entreprise, leurs interlocuteurs étrangers et les habitants de Seine-Saint-Denis devraient se rendre à la gare de l'Est pour prendre la navette de l'aéroport.

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Ile de France et Champagne-Ardennes

Noisy-le-Sec est effectivement un point noir et vous savez que la région Ile-de-France et RFF travaillent de concert pour résoudre ce problème. Il est exact que la couverture totale des voies de Noisy-le-Sec n'a pas été envisagée dans CDG Express.

Néanmoins, l'existence de CDG Express a été intégrée dans les études de résorption de ce point noir, puisque ces études ont pour objectif de se protéger du bruit à l'horizon 2020.

Néanmoins, une proposition émanant des riverains de ce secteur consiste à se brancher à l'ouest de la gare de Noisy-le-Sec, afin d'éviter un surcroît de trafic dans la traversée de la ville. Nous sommes prêts à établir des cahiers des charges de l'ensemble des études nécessaires pour envisager cette solution.

Le projet de service présenté par Alain S est complet. Il inclut une rapidité de trajet entre Paris et Noisy-le-Sec qui nous paraît aujourd'hui incompatible avec des arrêts intermédiaires. La voie nouvelle entre Noisy-le-Sec et Roissy sera une vraie voie ferroviaire, dont la capacité est de quinze trains par heure et par sens. Or CDG Express n'utilise que quatre voies : les capacités résiduelles (onze trains part heure et par sens) pourront être utilisées par différentes liaisons, qu'il s'agisse de liaisons longues distances ou de liaisons de proximité. A cet égard, il serait envisageable d'étudier la possibilité d'une liaison indépendante de CDG Express – mais utilisant la même infrastructure – entre Noisy-le-Sec et Roissy.

Je tiens également à indiquer à Monsieur LAGUET que CDG Express ne remet pas en cause la gare Evangile située sur le trajet d'Eole. En outre, le projet CDG Express a été étudié en fonction des capacités disponibles, notamment sur la ligne Paris-Mulhouse.

Bruno FAIVRE D'ARCIER

Je vous rappelle que le débat est consacré à l'expression des besoins en tant que tels. Je vous demande donc de limiter vos questions à cette thématique.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois pour les Verts

Je partage les propos de Monsieur DUBRAC : la Seine-Saint-Denis souffrira des nuisances occasionnées par le CDG Express, sans pour autant profiter des retombées économiques. Or, nous apercevons que des problèmes économiques majeurs interviendront en Seine-Saint-Denis si les transports n'y sont pas développés. Malheureusement, le projet CDG Express ne répond pas à ces questions. Ceux qui vivent en Seine-Saint-Denis et s'occupent des questions économiques estiment que le projet CDG Express pourrait avoir des impacts intéressants mais il ne répond pas aux besoins économiques urgents.

Nous partageons le même diagnostic que les entreprises publiques des transports, le STIF et les usagers : la liaison du RER B ne répond pas aujourd'hui aux besoins économiques de la Plaine de France et des usagers quotidiens. Le projet qui nous est proposé relève plus de la « propagande » : malgré l'excellent travail de certains élus – notamment le vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, Monsieur SEGAL-SAUREL –, le STIF n'a pas été au bout de son raisonnement. La régularité sera quelque peu améliorée, mais aucune action n'est programmée pour proposer une offre nouvelle.

Enfin, je tiens également à vous faire part de mes inquiétudes sur la saturation des réseaux au niveau de la gare de l'Est.

De fait, des oppositions d'intérêt vont voir le jour : à un moment donné, la conjonction du RER B, du CDG Express et du TGV Est vont conduire à une saturation des capacités. Qui subira et paiera la saturation ? Seront-ce le RER E et ses usagers ? Le CDG Express ?

Antoine THIBOUMERY

Monsieur AMEDRO semble considérer que le projet CDG Express n'est pas assez ambitieux pour l'Ile-de-France.

Alain S

Le CDG Express est un projet de service destiné à la desserte de l'aéroport, lequel représente un pourcentage non négligeable du PIB de la région d'Ile-de-France. Cela étant, je conçois que certains puissent se dire que CDG Express ne s'intègre pas dans le système de transport de la Seine-Saint-Denis, lequel est pourtant le principal concerné par les problèmes d'emplois sur la zone aéroportuaire.

Cependant, il ne faut pas oublier qu'il existe actuellement un plan de déplacements urbains (PDU) sur l'aéroport Charles-de-Gaulle et la région environnante. Ce PDU intègre un certain nombre d'actions et il est cohérent avec l'ensemble des projets de transports qui desservent l'aéroport.

CDG Express correspond à un service dont bénéficient déjà les passagers aériens dans nombre de villes. Ainsi, les enquêtes internationales sur la qualité de l'aéroport révèlent toutes que le principal point noir de Roissy par rapport aux autres aéroports réside dans sa mauvaise accessibilité. Je le répète : le CDG Express est bien un projet de service et non pas un projet de transport. Le volet transport est totalement intégré dans le PDU, lequel doit effectivement développer un réseau, notamment pour résoudre les problèmes de transversalité dans la région Ile-de-France. En résumé, le projet CDG Express s'inscrit également dans ce complément de transport.

Michel FEVE, Président de la Commission des Transports du Conseil économique et social régional

Je souhaiterais que Monsieur Philippe MARZOLF nous précise les délais des deux projets qu'il a évoqués précédemment.

Philippe MARZOLF

Pour le moment, nous allons essayer de faire en sorte que les dires d'experts se déroulent dans les délais du débat public, dont la séance de synthèse interviendra le 13 décembre. Néanmoins, si les experts ont besoin de plus de temps : la loi Démocratie de proximité du 27 février 2002 permet de prolonger le débat. Nous pourrions ainsi être amené à organiser une réunion publique de restitution de ce dire d'expert en janvier.

II. Interventions des acteurs économiques

Antoine THIBOUMERY

Je demande à Madame Chiara CORAZZA, Directeur général de Paris-Ile-de-France Capitale économique, de nous exposer son point de vue vis-à-vis de CDG Express. Vous semblez considérer que cette liaison faciliterait les relations entre le grand aéroport international qu'est Roissy et la capitale mondiale qu'est Paris...

Chiara CORAZZA

La présentation de Madame Chiara CORAZZA est illustrée par la diffusion de transparents.

Présentation de Paris Ile-de-France Capitale Economique

Paris Ile-de-France Capitale Economique est une association loi de 1901. Créée il y a une dizaine d'années par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, elle regroupe plus d'une centaine de grandes entreprises franciliennes, françaises et internationales.

Notre mission est double :

- **la promotion des atouts de l'Ile-de-France auprès des investisseurs étrangers**
Je rappelle qu'un emploi francilien sur trois dépend des investissements internationaux.
- **l'amélioration de l'attractivité de l'Ile-de-France**
Nous cherchons à améliorer cette attractivité par des actions de lobbying auprès des pouvoirs publics. Nous organisons également des groupes de travail qui réfléchissent aux projets permettant d'améliorer cette attractivité. Ainsi, depuis 1995, nous nous sommes penchés sur la question de la desserte de la capitale et de son aéroport. De fait, le caractère structurant du projet CDG Express nous semble essentiel. Nous soutenons donc ce projet de liaison

La liaison CDG Express est essentielle à l'attractivité internationale de la région capitale

Nous menons chaque année des études de *benchmarking* approfondies pour évaluer la place de l'Ile-de-France en Europe et les critères selon lesquels les investisseurs étrangers s'installent dans telle ou telle métropole. L'étude « *European Cities Monitor 2002* » a permis de montrer que si la région Ile-de-France demeure bien située, son offre de transports publics est de moins en moins bien perçue par les investisseurs étrangers.

Il est indispensable que les éléments les plus visibles pour un investisseur étranger – l'arrivée à l'aéroport et la liaison avec la ville de Paris – soient améliorés. En effet, pratiquement toutes les principales villes du monde bénéficient aujourd'hui d'une liaison directe avec leur aéroport ou sont en train de la construire.

La liaison CDG Express : une opportunité unique pour remettre à plat le système de transports francilien

Il est essentiel de prendre en compte, non seulement les passagers aériens, mais également les habitants du secteur de Paris nord, les salariés de la plate-forme de Roissy et les visiteurs du Parc des expositions de Paris Villepinte.

Ainsi, nous voudrions qu'une desserte rapide et directe vers Villepinte soit mise en place et que le projet CDG Express soit l'occasion d'améliorer les conditions de circulation de la ligne B du RER, afin de la rendre plus sûre, plus confortable et plus efficace.

Par ailleurs, afin que ce projet soit plus rentable, il serait sans doute pertinent d'envisager un départ depuis la gare de Saint-Lazare Haussmann, qui est plus proche des quartiers d'affaires. De plus, il serait utile de réfléchir également à l'amélioration de la liaison autoroutière, en envisageant par exemple la création d'une voie dédiée sur l'autoroute A 1 pour les taxis et les transports en commun.

En conclusion, le projet CDG Express nous paraît essentiel pour renforcer l'attractivité de la région capitale auprès des investisseurs étrangers. M'étant personnellement occupée pendant deux ans de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques, je peux vous garantir que les membres du Comité International Olympique (CIO) examineront en priorité le dossier de la liaison directe et rapide de l'aéroport vers Paris.

Enfin, CDG Express représente également une occasion unique d'améliorer le réseau de transport francilien et de prévoir une desserte directe dédiée pour le Parc des expositions de Villepinte.

Antoine THIBOUMERY

A l'occasion des enquêtes que vous réalisez sur la place de Paris et de l'Ile-de-France au plan mondial, interrogez-vous précisément les chefs d'entreprise sur la question de la liaison aéroport – centre ville ou posez-vous des questions générales sur les infrastructures ?

Chiara CORAZZA

S'agissant des transports, nous opérons une distinction entre les transports internes et les transports internationaux. L'aéroport de Paris est très bien placé en matière de transports internationaux, mais ce n'est pas le cas de la liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy. Plus précisément, nous sommes en perte de vitesse dans ce domaine.

Antoine THIBOUMERY

Par conséquent, les investisseurs semblent être attentifs à cette liaison...

Chiara CORAZZA

Il s'agit effectivement d'un des trois principaux critères d'investissement, avec l'accessibilité des marchés et la qualité de la main-d'œuvre.

Antoine THIBOUMERY

A présent, Bernard IRION, Président du Parc des expositions de Villepinte, va intervenir. Monsieur IRION, j'ai lu que vous aviez déclaré que « *la question de l'opportunité de cette liaison CDG Express ne se poserait pas si le RER B remplissait correctement sa fonction* ». La liaison CDG Express vous semble donc d'autant plus indispensable qu'elle doit également passer par Villepinte...

Bernard IRION

La présentation de Monsieur Bernard IRION est illustrée par la diffusion de transparents.

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris a pris l'initiative de créer le Parc des expositions de Villepinte, il y a une vingtaine d'années.

Les parcs d'exposition français et la concurrence européenne

Madame Chiara CORAZZA a insisté sur le fait que Paris était en concurrence avec d'autres métropoles. Cela est d'autant plus vrai dans le domaine des parcs d'exposition. En effet, les grandes métropoles européennes comme Milan, Francfort ou Hanovre disposent de surfaces d'exposition de l'ordre de plus de 400 000 mètres carrés. Or à Paris, la surface totale est identique, mais elle est scindée en trois morceaux :

- le parc de la porte de Versailles (plus de 200 000 mètres carrés) ;
- le parc de Paris Nord Villepinte (presque 200 000 mètres carrés) ;
- le parc du Bourget (80 000 mètres carrés).

Ces parcs d'exposition sont importants pour la vie économique, plus particulièrement pour les PME, dans la mesure où les grandes entreprises peuvent se passer d'exposer. A titre d'exemple, le Salon Maison et Objet est véritablement le salon des PME : certaines des entreprises artisanales qui y exposent réalisent deux tiers ou trois-quarts de leur carnet de commande à Villepinte. A cet égard, il convient de relever que ce parc est le seul des trois parcs franciliens à pouvoir envisager une extension de sa surface au sol.

Les besoins spécifiques du Parc de Villepinte en termes de desserte

Je considère que ce débat public constitue une bénédiction, dans la mesure où il permet d'attirer l'attention sur les besoins spécifiques du Parc de Villepinte en termes de desserte. Villepinte est particulièrement bien située sur le plan de la desserte routière, puisqu'elle se situe à la croisée de deux axes routiers importants :

- l'autoroute A1 ;
- la Francilienne.

Si des moyens ne sont pas trouvés pour améliorer la desserte ferroviaire de Villepinte, la dégradation de sa part modale ne pourra pas être endiguée. Je vous rappelle qu'à la création de Villepinte, lorsque le RER B ralliait Paris en vingt minutes, 45 % des visiteurs du Parc des expositions venaient par ce mode de transport. Aujourd'hui, ce chiffre est tombé à 37 %.

Par conséquent, nous avons subi une dégradation de la part modale ferroviaire. Face aux exigences du PDU, c'est-à-dire la diminution de la part routière au profit de la part ferroviaire, la problématique de Villepinte est tout à fait centrale. Cet argument est d'ailleurs fort justement relevé dans le dossier du Maître d'Ouvrage au crédit du projet CDG Express. Ce même argument vaut, mot pour mot, pour Villepinte.

Les besoins de transport des visiteurs et exposants du Parc des expositions de Villepinte

Les caractéristiques des visiteurs et exposants du Parc des expositions de Villepinte sont très semblables à celles de voyageurs aériens : tous trois demandent confort et rapidité et ils peuvent être munis de bagages. En outre, ils sont prêts à payer leur contribution aux déplacements. Une enquête réalisée par la junior entreprise de l'ENSAE lors de salons tenus l'année dernière a montré que près de 50 % des personnes interrogées étaient prêtes à payer une somme comprise entre 10 et 14 euros pour disposer d'une desserte de qualité. Or, j'imagine que les enquêtes menées auprès de la clientèle aérienne ont dû obtenir des résultats comparables.

En revanche, il est certain que Villepinte est confrontée à un problème singulier, le problème des pointes de trafic. En effet, un parc se remplit le matin et se vide le soir. Aujourd'hui, nos besoins de trafic sont de 4 000 voyageurs par heure, mais ils peuvent augmenter à 8 000 ou 9 000 avec le développement et l'amélioration du report modal. Cependant, ces débits sont d'un autre ordre de grandeur que celui qui est pris en compte dans le dossier du CDG Express.

Actuellement, aucun des deux projets – le projet CDG Express et le projet d'amélioration du RER B – ne remplit les besoins du Parc de Villepinte. C'est la raison pour laquelle nous sommes heureux que la Commission particulière du débat public nous offre l'occasion de nous exprimer. Notre position est favorable au CDG Express, sous réserve que ce projet soit amélioré selon nos vues. Nous avons en effet présenté avant-hier un tracé alternatif prévoyant un arrêt au Parc de Villepinte, tout en étant moins cher et plus long de seulement trois kilomètres.

En conclusion, si la ligne du RER B était idéale, il serait possible d'y faire circuler des trains omnibus et des navettes directes. Peut-être cela reste-t-il possible ? Si tel est le cas, le projet CDG Express serait vidé de son contenu. Par conséquent, nous demandons une modification du projet CDG Express lui permettant de passer par le Parc de Villepinte, lequel apportera un trafic qui améliorera la rentabilité de la navette.

Antoine THIBOUMERY

Monsieur Jean-Luc MICHAUD, Président du Comité régional du tourisme, va à présent intervenir. Nous connaissons tous la place particulière occupée par la France en matière de tourisme, puisqu'il s'agit du seul pays au monde recevant plus de touristes que d'habitants. Cette liaison dédiée et rapide entre Paris et l'aéroport constitue-t-elle un élément essentiel de votre stratégie ?

Jean-Luc MICHAUD

Présentation du Comité régional du tourisme

Le Comité régional du tourisme est un organisme créé par la loi et qui, dans chaque région, a la charge d'accompagner les acteurs siégeant en son sein – et en premier lieu le Conseil régional – dans leur démarche de développement touristique. A la demande du Conseil régional, nous avons élaboré un schéma régional de développement touristique qui a fixé des grandes orientations concrètes sur la période 2000-2010. Bien évidemment, la priorité d'ensemble de cette démarche consiste à consolider la place de première destination touristique mondiale de notre région capitale.

Or cette place n'est pas acquise : elle doit être en permanence confortée par des efforts concernant l'ensemble des maillons de la chaîne de la production et de l'accueil touristique. En Ile-de-France, le tourisme – 44 millions de visiteurs dont 26 millions d'étrangers par an – génère environ 10 % de l'activité économique de notre région et emploie directement ou indirectement plus de 700 000 personnes.

Face à une concurrence de plus en plus vive et dans une conjoncture de plus en plus imprévisible, toute mesure négligeant cette place risquerait de se traduire par des pertes significatives de parts de marché, des pertes d'activité et d'emploi, dans une région dont l'INSEE a récemment rappelé que le tourisme lui procurait ses premières recettes.

L'enjeu d'une bonne desserte aérienne

Je tiens à affirmer tout l'intérêt que nous portons, avec l'ensemble des opérateurs touristiques de la région, mais également tous ceux qui contribuent à cet effort, à l'amélioration de cette desserte. En effet, la différence entre les destinations se fera de plus en plus sur la qualité des produits touristiques. Or la qualité des produits dépend surtout des éléments suivants :

- la qualité de l'accueil ;
- les services offerts aux visiteurs ;
- les conditions d'accessibilité aux principaux sites de visite et d'activité.

Je rappelle également que le tourisme d'Ile-de-France représente 30 % du tourisme national en valeur et que sur ce pourcentage, l'ensemble des activités d'affaires, de congrès, de salons et d'expositions constitue une part significative.

Il existe donc un enjeu considérable pour améliorer ces conditions d'accueil, et notamment les conditions d'accueil des visiteurs extérieurs d'affaires au sens large. Aujourd'hui, les dessertes existantes obligent les touristes qui ne souhaitent pas prendre un taxi ou un bus Air France à se reporter vers le transport en commun. Or, ce transport en commun contraint des touristes à une immersion à laquelle ils ne sont pas nécessairement préparés, compte tenu des problèmes linguistiques et culturels. A ceci peut également s'ajouter un sentiment d'insécurité.

Les opérateurs touristiques, c'est-à-dire les opérateurs étrangers et les opérateurs du réceptif français reconnaissent unanimement que l'image de la destination est largement entachée par les insuffisances qualitatives de l'accueil sur le site aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle. Or il s'avère que cette dimension constitue un frein de plus en plus marqué à l'amélioration de l'attractivité et de la visibilité de la destination France.

Ces difficultés qui touchent l'aéroport sont liées, dans la perception de bien des prescripteurs, à la mauvaise qualité de la desserte de la capitale et de ses environs depuis la zone aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle. Il existe donc un verrou que nous devons faire sauter si nous ne voulons pas placer notre région capitale dans des difficultés croissantes.

Le CDG Express, une opportunité pour le tourisme réceptif francilien

Enfin, je tiens à vous indiquer que le schéma régional du tourisme a prévu un accroissement maîtrisé du nombre de visiteurs et de la durée des séjours. Il s'agit également de rechercher à augmenter la dépense journalière moyenne de chacun des visiteurs, notamment la clientèle à fort pouvoir d'achat et la clientèle d'affaires, qui constituent précisément une cible potentielle pour une telle desserte dédiée.

Il convient donc d'accompagner l'évolution des chances du tourisme réceptif francilien par une amélioration de l'ensemble des conditions d'accueil sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle. Ceci est notamment lié à la création d'une desserte dédiée qui intéresse à la fois les visiteurs étrangers, mais également les Franciliens.

J'appuie également les propos tenus par les intervenants précédents sur la nécessaire requalification de notre desserte en vue de la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2012. En effet, nous savons à quel point cette desserte améliorée est incontournable aux yeux des membres du CIO. Enfin, je crois qu'il convient de considérer avec bienveillance les hypothèses envisagées par Madame CORAZZA et Monsieur IRION :

- la desserte de Saint-Lazare ;
- la desserte du Parc des expositions de Villepinte.

Antoine THIBOUMERY

Monsieur Alain S, pouvez-vous nous apporter quelques réponses aux interrogations des intervenants ? En effet, l'association Paris Ile-de-France Capitale économique et Bernard IRION ont fait part de la nécessité de desservir Villepinte. Que pensez-vous de la proposition consistant à faire de Paris-Saint-Lazare-Haussmann une destination de la navette ? Enfin, cette liaison va-t-elle améliorer l'accueil des visiteurs ?

Alain S

Bernard IRION a indiqué les contraintes que fait peser le Parc des expositions en matière de trafic, c'est-à-dire un trafic très pointu le matin et le soir. Ceci peut cependant faire l'objet d'une étude entre RFF et la SNCF, étude dont il sera nécessaire d'attendre les conclusions.

Par ailleurs, il a été pertinemment indiqué que le tourisme d'affaires représentait une part importante du tourisme francilien et de notre clientèle. Cependant, lorsque vous regardez aussi les caractéristiques des passagers, vous vous apercevez que 66 % d'entre eux voyagent pour des motifs particuliers. Par conséquent, la demande individuelle de transport est plus importante que la demande de la clientèle d'affaires. De fait, les voyageurs individuels évoquent souvent l'accès à l'aéroport comme un des problèmes principaux. Une desserte dédiée serait donc de nature à les rassurer.

Pour quelle raison le Heathrow Express voit-il son succès aller croissant, malgré un prix élevé (12 livres par passager) ? Cela tient au fait qu'il s'agit d'une desserte directe et simple, aisément repérable par les voyageurs. Le problème de la gare de départ est plus un problème de connaissance du lieu qu'un problème de positionnement en soi. L'option de Saint-Lazare peut être étudiée, mais il ne faudrait pas cependant assimiler à tort la gare de l'Est à un « désert français ».

Par ailleurs, il est effectivement indispensable d'améliorer les conditions d'accueil dans les aéroports. Je souhaite également m'adresser au représentant de la mairie de Noisy-le-Sec : vous ne devez avoir aucune inquiétude concernant les bagages. En effet, aujourd'hui, les personnes qui enregistrent vos bagages ne sont pas nécessairement employées par la compagnie aérienne que vous empruntez. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de proposer un comptoir pour chaque compagnie aérienne dans la gare de l'Est : il est possible de mutualiser le traitement des bagages.

Je me permets également d'évoquer le cahier de service : le fait d'être délivré de ses bagages et de bénéficier d'une liaison confortable et directe constitue un élément rassurant pour les passagers aériens. Dans certains pays, notamment aux Etats-Unis, les tickets de métro sont déjà vendus en même temps que les billets d'avion par les *tours opérateurs*. Par conséquent, vous voyez qu'il s'agit d'un service simple mais utile. En effet, le fait d'accéder directement à la ville fait partie intégrante du voyage. C'est la raison pour laquelle CDG Express constitue plus un type de service qu'un type de transport.

Nicolas BOUR, association Sana Terra

J'ai bien noté que le sujet qui nous réunissait aujourd'hui était l'offre de service, mais ce service n'a pas été réellement défini pour le moment. Un grand nombre de personnes participant au débat public ont indiqué que la date de 2012 leur semblait très tardive. N'est-il pas possible d'envisager une amélioration progressive du service ? Il s'agit notamment des deux services de transport en commun existants :

- les bus d'Air France ;
- les Roissybus.

Un enregistrement déporté par rapport aux terminaux de Roissy ne serait-il pas de nature à permettre un report modal sur les transports en commun ?

Bruno FAIVRE D'ARCIER

Ce genre de système existe déjà. Ainsi, le Tokyo City Air Terminal est un système de limousines de bus. Il ne s'agit donc pas d'une question routière ou ferroviaire, mais de la qualité du service offert.

Alain S

Air France propose ce service à la gare des Invalides vers l'aéroport d'Orly. La problématique du bus est affectée par la question de temps garanti aux passagers. En effet, les autobus d'Air France sont confrontés aux mêmes problèmes de circulation que les passagers de véhicules individuels. Par conséquent, dans ce système, un passager enregistré n'est pas certain d'arriver à l'heure pour pouvoir prendre son vol. Or le lien ferroviaire permet justement de proposer un temps de parcours garanti.

Nicolas BOUR

La durée n'est certes pas garantie, mais la proximité de la porte Maillot ou de l'Opéra constitue cependant un élément sécurisant. En revanche, le pré-enregistrement, qui n'existe pas actuellement, représente néanmoins un gain de temps potentiel pour l'utilisateur.

Xavier DUCLAIROIR

Dans le cadre de l'enregistrement déporté, il est essentiel de garantir que les bagages arriveront également à l'heure prévue dans l'avion. L'intérêt du ferroviaire consiste justement à permettre de transporter les bagages dans un train, dont nous maîtrisons bien mieux le temps de parcours que celui d'un bus.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93

Le cahier d'acteurs de notre association propose qu'un billet de Transilien soit systématiquement donné à tous les voyageurs aériens, pour financer le réseau express régional et non pas le CDG Express.

Par ailleurs, je regrette que la compagnie Air France soit absente de ce débat. En effet, d'après les informations obtenues de Monsieur Serge MERY, Vice-président du Conseil régional, Air France est commanditaire du projet CDG Express. En effet, Roissy-Charles-de-Gaulle représente le *hub* d'Air France, qui emploie 70 000 personnes sur le site.

A cet égard, j'ai pu vérifier qu'Air France ne participerait pas aux frais occasionnés par la construction de CDG Express. En revanche, la compagnie aérienne bénéficiera totalement de cette desserte et verra son image de marque redorée. Par conséquent, le projet d'Air France est d'ordre marketing : la compagnie pourra se targuer de proposer CDG Express sans se soucier de son utilisation.

De toute manière, nous avons l'habitude : déjà, Monsieur Christian BLANC, lorsqu'il était à la tête de cette entreprise, avait fait du chantage pour pouvoir obtenir le doublement de ses pistes. Je ne serais donc pas surpris si le même chantage intervenait à l'occasion de la construction de CDG Express. CDG Express se situe ainsi directement dans une logique d'expropriation, qu'il s'agisse des voies ferrées à Paris ou du sous-sol du département de la Seine-Saint-Denis.

Xavier DUCLAIROIR

La stratégie d'entreprise d'Air France se situe généralement à une échéance de deux ou trois ans. En revanche, le projet CDG Express se situe plutôt dans une échéance de neuf à dix ans, c'est-à-dire une échéance qui n'intéresse pas immédiatement la compagnie Air France.

Evolution des infrastructures de transport desservant Roissy

Table Ronde

Ont participé à la table ronde :

Alain LECRIVAIN, département des financements structurés, Secrétariat général du Crédit Lyonnais

Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'économie des transports de Lyon

Christian DE FENOUIL, membre de la quatrième section, Conseil général des ponts et chaussées

Lino FERREIRA, Les Verts de Seine-Saint-Denis

Xavier DUCLAIROIR, directeur du projet CDG Express, GIE CDG Express

La table ronde a été animée par Antoine THIBOUMERY, journaliste, Les Echos.

Antoine THIBOUMERY

Cette deuxième table ronde doit nous permettre d'étudier le montage administratif, juridique et financier du projet CDG Express, mais également son statut au regard de l'offre de transport et ses contraintes. En outre, puisque le projet est évalué à 800 millions d'euros, il s'agit donc d'un chantier extrêmement important.

Dans un premier temps, Alain LECRIVAIN, Secrétaire général du développement du Crédit Lyonnais nous exposera le montage financier envisagé pour le projet CDG Express. Ce montage est ainsi particulier, dans la mesure où il associe ainsi le public et le privé. De plus, Bruno FAIVRE D'ARCIER évoquera l'analyse effectuée par le Conseil général des Ponts et Chaussées sur les avantages et les inconvénients de ce montage financier.

Dans un second temps, nous examinerons les points de vue d'experts. Alain BONNAFOUS, professeur au Laboratoire d'économie des transports de Lyon nous fera part de ses impressions à l'égard de ce montage complexe. Enfin, Lino FERREIRA évoquera le point de vue des Verts de Seine-Saint-Denis sur ce montage, dont il ne perçoit pas tout à fait la rentabilité évidente.

A l'issue de ces différentes interventions, il vous sera également possible de poser des questions.

Enfin, Xavier DUCLAIROIR, Directeur du GIE CDG Express, essaiera de répondre aux différentes questions soulevées par les intervenants et les personnes présentes dans la salle.

I. Interventions des financiers porteurs du projet CDG Express

Alain LECRIVAIN

Le montage financier du CDG Express sera une première en France, puisqu'il s'agira du premier « vrai » partenariat public-privé. En effet, jusqu'à présent, lorsqu'il était de question de partenariat public-privé en France, il ne s'agissait pas d'un véritable partenariat mais plutôt d'une juxtaposition des rôles. Dans ce cadre, le meilleur des négociateurs était celui qui pouvait obtenir que l'ensemble des risques soit chez l'autre et que l'ensemble des revenus soit chez lui. Or ce schéma a prouvé ses limites lors d'un grand nombre de projets.

Le schéma retenu pour CDG Express s'apparente à l'approche anglo-saxonne de *Project finance initiative* ou PFI. Je vous indique également que le Crédit Lyonnais travaille avec la Royal Bank of Scotland sur le projet CDG Express...

Le partenariat public-privé

Le partenariat public-privé concerne en premier lieu le partage des risques et des revenus. Dans ce projet, nous devons respecter un cahier des charges très strict qui a été élaboré par les autorités de tutelle des trois établissements publics.

Ainsi, la première exigence consistait à ce que le projet n'impacte en aucun cas l'endettement des trois établissements publics. Deuxièmement, les établissements publics devaient structurellement conserver toutes les prérogatives qui leur étaient reconnues par la loi et le règlement. En d'autres termes, RFF doit rester le propriétaire de l'infrastructure, la SNCF doit demeurer le transporteur des voyageurs et ADP doit continuer à assurer les missions aéroportuaires que la loi lui délègue.

Enfin, les autorités de tutelle ont clairement indiqué que ce projet ne pouvait faire l'objet de subventions : ce projet doit se financer sur ses propres revenus. Ainsi, ce sera le voyageur qui paiera, cela ne sera pas le contribuable.

La création d'une société projet

Afin de répondre aux besoins de ce projet, nous avons envisagé la création d'une « société projet » qui est composée de deux des établissements publics, ADP et la SNCF. En effet, il n'est pas envisagé que RFF soit actionnaire de la société projet, en raison de ses propres statuts.

La société projet aura pour mission d'assurer l'exploitation du service. Ainsi que cela a été rappelé par certains des intervenants précédents, CDG Express est avant tout un projet de service, et non pas un projet de transport. La singularité du projet CDG Express est de pouvoir donner la possibilité aux voyageurs aériens d'avoir une continuité entre la ville de départ et la ville d'arrivée.

La société projet va passer un contrat avec la SNCF pour le transport des voyageurs. Par ailleurs, dans le cadre d'un contrat tripartite avec RFF et la SNCF, elle prendra à sa charge le paiement des redevances ferroviaires. En effet, dans le domaine ferroviaire, RFF construit et donne des sillons aux utilisateurs. En contrepartie, il obtient des paiements de redevances de sillons.

Cette obligation de paiement sera transférée à la société projet, laquelle ne paiera ses redevances qu'à partir du moment où elle aura les moyens de les payer. Ainsi, la société projet paiera d'abord ses propres charges d'exploitation, puis elle paiera les charges liées au transport à la SNCF et les charges liées à l'exploitation aéroportuaire à RFF. Enfin, si elle enregistre des revenus suffisants, la société projet paiera les redevances à RFF.

Très clairement, RFF aura transféré, dès le départ, la totalité des produits à venir de ses redevances à un véhicule financier qui lui paiera intégralement le montant total des redevances à encaisser. Cette somme correspondra au coût des travaux. Grâce à ce système, RFF disposera dès le départ des montants nécessaires pour payer les travaux, sans avoir besoin d'aller emprunter sur les marchés financiers.

Dans ce cadre, le véhicule de financement prend le risque du trafic de revenus : il accepte que la société projet ne paye que lorsqu'elle disposera des revenus suffisants. Si cela n'est pas le cas, un mécanisme d'abandon de créance sous clause de retour à meilleure fortune a été prévu. Sur la durée, il est probable que le projet décolle et qu'il enregistre davantage de recettes qu'il n'aurait pu en payer au départ.

Une nouvelle notion de partenariat public-privé

Jusqu'à présent, les partenariats public-privé ne tenaient pas compte de la durée de vie économique du bien. En règle générale, un financement sur dix-huit ans était monté et il fallait que l'ensemble du financement soit remboursé sur cette période.

Or l'expérience a permis de démontrer que sur la durée, les projets atteignent un niveau de rentabilité suffisant pour pouvoir faire face à l'ensemble de leurs obligations. Ainsi, il existe une période de montée en charge, qui peut être plus longue que prévu. Si tel est le cas, le risque est clairement assumé par les financiers, c'est-à-dire le secteur privé. Cela signifie que les financiers ne pourront en aucun cas demander quoi que ce soit aux actionnaires de la société projet pendant la période du financement.

Le partage du risque de revenu

Dès le départ, il est nécessaire de déterminer la parité entre, d'une part, ce qui relève du financement de la société projet et, d'autre part, ce qui relève du capital social de la société.

Dès le départ, tous les acteurs vont se réunir et discuteront avec les experts trafic sur une fourchette de revenus probables du projet. Ainsi, trois scénarios seront intégrés dans cette fourchette et nous retiendrons la courbe médiane. Sur cette courbe médiane, nous regarderons ensuite quels sont les revenus que le projet peut générer avec une probabilité satisfaisante. Sur cette masse de revenus, nous prendrons en considération la valeur actualisée en termes de financement. Ce montant de financement sera ensuite comparé au coût global du projet, la différence permettant d'évaluer le montant de capital qui doit être apporté par les actionnaires de la société projet.

Nous allons déterminer le montant du capital social qui doit être apporté par les actionnaires de la société projet, c'est-à-dire les deux établissements publics. Ainsi, à l'heure actuelle, 80 % des financements sont apportés par le secteur privé et 20 % sont constitués par le capital social, qui est apporté au titre de la société projet par les établissements publics.

Si demain, le capital de cette société projet s'ouvre, le nombre d'actionnaires peut être élargi sans pour autant que cela élargisse le montant à investir en capital.

Comment s'effectue le partage de risque ? Nous avons considéré la courbe médiane, mais nous avons également défini une courbe raisonnablement pessimiste, en regardant les revenus qu'elle aurait procurés. Dans ce cas de figure, il faut déterminer la part qui pourrait être demandée *in fine* aux actionnaires de la société projet si, au bout des trente ou quarante ans d'activité, il n'existe pas de ressources suffisantes pour garantir le refinancement par lui-même. En effet, je vous rappelle qu'un projet démarre lentement, mais qu'il développe généralement un revenu largement suffisant pour pouvoir assurer son auto-refinancement au bout de trente-cinq à quarante ans.

A cet égard, je tiens à évoquer le cas d'Orlyval, qui était bâti sur des analyses trafic qui ne sont absolument pas comparables avec celles que nous faisons aujourd'hui : les prévisions de trafic étaient beaucoup trop élevées au départ. Néanmoins, aujourd'hui, Orlyval rattrape lentement, mais sûrement, le niveau de trafic qui avait été prévu il y a dix ans.

Les risques de trafic

De nombreuses études ont été menées sur les courbes de trafic. Compte tenu de mon expérience sur ce type de projet, je suis convaincu qu'il convient d'être très mesuré dans l'approche statistique de ce trafic. En effet, nul ne peut imposer à quiconque de prendre un mode de transport plutôt qu'un autre. Dans ce projet, nous avons donc retenu des approches qui vont jusqu'à 40 % de moins que les études trafic qui ont été réalisées aujourd'hui. Nous avons également observé ce qu'il se passait ailleurs en termes de volume aéroportuaire et en termes de volume de passagers utilisant le lien dédié. Par conséquent, les chiffres que nous avons retenus sont tout à fait en ligne avec ce que nous pouvons constater dans les pays étrangers.

Le risque de construction

Les collectivités locales savent que lorsque l'on réalise un financement public d'infrastructure, le coût de l'infrastructure est inconnu jusqu'à la fin des travaux. Or dans le projet CDG Express, RFF s'engagera sur un prix et des délais fermes. Il s'agit donc d'un élément radicalement nouveau.

Les coûts de transport

S'agissant des coûts de transport, la SNCF proposera des prix à long terme pour son activité de transport et ADP en fera de même pour ses propres activités. Par conséquent, les coûts seront surveillés de près dès le départ. En tout état de cause, le dépassement de coût qui pourrait survenir restera dans les mains de ceux qui avaient à le gérer.

L'évaluation des projets

Lors d'un financement public, le coût facial du projet est immédiatement envisagé. Puisque RFF emprunte aujourd'hui aux meilleures conditions sur les marchés, il est évident que le coût facial d'un projet en PPP est plus élevé. A l'inverse, les principaux avantages d'un PPP sont les suivants :

- une meilleure gestion des coûts ;
- une meilleure optimisation de l'exploitation ;
- la faculté de disposer d'un projet de manière immédiate.

Le projet CDG Express doit être un élément favorable au développement du financement des infrastructures de transport, dans la mesure où il permet d'adopter une approche inversant la parité entre les parts publiques et privées des financements. En outre, cette approche pourrait également être utilisée par le STIF dans le cadre des développements envisagés sur la ligne B du RER.

Antoine THIBOUMERY

Afin de mieux cerner les recettes qui sont attendues, pouvez-vous nous indiquer quelles sont les trois hypothèses de trafic qui ont été retenues ?

Alain LECRIVAIN

Les trois hypothèses de trafic qui ont été retenues sont les suivantes :

- un scénario à six millions de passagers ;
- un scénario à huit millions de passagers ;
- un scénario à dix millions de passagers.

En se fondant sur 55 millions de voyageurs, les études ont déterminé que le trafic éligible s'étale entre 25 et 27 millions de voyageurs. Sur ce total, nous appliquons les courbes en question pour atteindre un chiffre compris entre 10 et 14 % de ce trafic éligible.

Antoine THIBOUMERY

A présent, Bruno FAIVRE D'ARCIER va nous exposer le point de vue du Conseil général des Ponts et Chaussées, qui a réalisé une note sur le montage financier en janvier 2002.

Bruno FAIVRE D'ARCIER

Mes propos ont pour objet de vous résumer la note du Conseil général des Ponts et Chaussées. Cette note souligne un certain nombre de risques.

- Le risque de construction est assuré par RFF qui s'engage sur des prix fermes.
- Les risques d'exploitation sont pris en charge par la SNCF qui s'engage sur des prix fermes, tout en sachant que la rentabilité du projet est extrêmement sensible aux variations des coûts d'exploitation.
- Les risques de revenus étant traditionnellement les plus importants, l'étude de Thalès prévoit dix millions de passagers à partir de 2011 et les expertises de Setec International ont établi des estimations d'une moyenne de 8 millions de voyageurs par an.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) a réalisé une simulation qui a évalué le taux de rentabilité interne du projet à 8,1 %, dans le cas d'un trafic de 10 millions de passagers. Il convient de relever que cette rentabilité peut descendre à 5,6 % dans « l'hypothèse -20 % ».

Le CGPC souligne l'originalité de ce dispositif, qui permet apparemment de déconsolider la dette du bilan de RFF. Il souligne également que la société projet supporte l'essentiel des risques liés au trafic. Par conséquent, les « sponsors publics », c'est-à-dire les actionnaires de la société projet sont impliqués à deux titres :

- l'endossement des risques de revenus ;
- l'injection de fonds propres dans la société projet au départ.

Les conclusions de la note rappellent qu'un partenariat public-privé a un coût direct, qu'il s'agisse par exemple du coût d'arrangement de financement ou du coût juridique. De plus, le montant des fonds propres pourrait être revu à la hausse, tandis que le seuil de trafic déterminant les garanties des pouvoirs publics pourrait être revu à la baisse, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Par ailleurs, le Conseil général des Ponts et Chaussées souligne que la probabilité attribuée à un trafic cible de six millions de passagers doit être approfondie. En effet, si cette probabilité est importante, les conséquences financières seront prépondérantes. De plus, le CGPC souligne un point particulier de technique comptable : le traitement comptable des garanties apportées par les établissements publics au re-financement de la dette à l'issue des vingt-cinq années d'exploitation.

Enfin, la note précise qu'il est nécessaire d'approfondir ce montage financier et indique que les prévisions de trafic sont peut-être marquées par un certain optimisme.

Antoine THIBOUMERY

Je souhaite que Monsieur Xavier DUCLAIROIR, Directeur du projet du GIE CDG Express intervienne à présent. Monsieur DUCLAIROIR, pouvez-vous nous communiquer quelques éléments nouveaux qui nous permettraient de mieux comprendre les flux financiers et les recettes ?

Xavier DUCLAIROIR

La note à laquelle Monsieur Bruno FAIVRE D'ARCIER fait référence est accessible sur le site de la Commission du débat public. Je tiens également à rappeler que cette note a été établie en janvier 2002 à la demande de la Direction des transports terrestres. Or, à cette époque, le montage financier n'avait pas encore fait l'objet d'un travail approfondi : le Crédit Lyonnais venait à peine d'entamer sa mission pour le compte du GIE.

Une note plus précise et datant d'octobre 2002 figure également parmi les documents qui sont consultables. En outre, le Conseil général des Ponts et Chaussées et l'Inspection générale des Finances ont rédigé une annexe à l'audit sur les infrastructures de transport, document qui a été produit au début de cette année. Ce document reprend une grande partie des éléments de la note de janvier 2002, mais il tempère les premières conclusions en émettant un avis positif sur l'intérêt d'un tel montage financier. Il serait donc intéressant que cette annexe puisse être consultable, dans la mesure où elle fournit des compléments à la note évoquée par Monsieur Bruno FAIVRE D'ARCIER.

Mon intervention ne reviendra pas sur le détail du montage financier, dans la mesure où celui-ci vous a été présenté par Alain LECRIVAIN. Cependant, je tiens à préciser que la logique initiale du projet est que ce service soit payé par ses utilisateurs. De fait, le montage repose sur le fait que ce sont les futurs clients de cette liaison qui devront en payer le coût, qu'il s'agisse du coût d'investissement ou du coût d'exploitation.

Cependant, je vous rappelle que nous devons faire face à deux contraintes :

- le montage doit être neutre sur l'endettement des entreprises publiques ;
- le partage des risques doit être équilibré.

Je tiens également à corriger une idée reçue : il ne s'agit en aucun cas d'un projet privé, mais d'un projet de transport public orienté vers les passagers aériens, mais qui sera également accessibles à d'autres publics, notamment les employés de la plate-forme. En résumé, il s'agit d'un partenariat public-privé pour un projet de transport public.

Ce montage financier a été retenu dans la mesure où il présente l'intérêt de ne pas prélever des sommes qui seraient utilisées en tant que sources de financement des infrastructures de transport en Ile-de-France. Si nous arrivons effectivement à organiser ce montage, ce dernier n'impactera pas les ressources financières disponibles pour d'autres projets. Il s'agit par exemple des financements qui seront dégagés pour mettre en œuvre la modernisation de la ligne B du RER.

En outre, les sources de financement que nous parviendrions à trouver à l'aide de ce montage financier n'existeront que parce que le projet serait réalisé. Si le projet n'est pas réalisé, les recettes afférentes n'existeront naturellement pas. C'est la raison pour laquelle il est absurde d'entendre que nous ferions mieux « *d'utiliser cet argent pour d'autres projets* ». En effet, si le projet n'existe pas, les clients ne peuvent pas l'utiliser et le projet ne rapporte donc pas de recettes. Par conséquent, CDG Express n'est pas en concurrence avec d'autres projets de transport d'Ile-de-France.

La note du Conseil général des Ponts et Chaussées évoque le coût du montage financier. Ce coût tient au fait que l'Etat, qui bénéficie généralement des meilleures conditions pour emprunter, n'est pas sollicité. Ainsi, RFF, qui a d'habitude la possibilité d'emprunter à de très bonnes conditions, ne peut s'endetter. De fait, la recherche d'argent auprès des marchés implique nécessairement un coût.

En résumé, le partenariat public-privé relèvera purement d'un choix réalisé par la puissance publique, en raison des problèmes de ressources financières disponibles pour les infrastructures de transport.

Michel BESCOUX

L'équilibre économique du projet est atteint à partir de huit millions de passagers annuels. Or, je tiens à vous rappeler que l'aéroport de Londres Heathrow accueille 60 millions de passagers par an, contre seulement 48 millions pour Roissy. En outre, la navette dédiée Heathrow Express ne reçoit pour le moment que 4,9 millions de passagers par an.

Compte tenu de ces informations, j'aimerais connaître les bonnes raisons qui feront que le CDG Express sera deux fois plus performant que le Heathrow Express.

Xavier DUCLAIROIR

Il convient de se méfier des comparaisons. La liaison Heathrow Express capte un peu moins de cinq millions de passagers, mais il est nécessaire de rapporter ces chiffres au trafic origine-destination. En effet, parmi les passagers aériens, un certain nombre est en transit : ils ne font que passer par l'aéroport sans utiliser de liaison terrestre.

Par ailleurs, les huit millions de passagers assurant l'équilibre du projet ne doivent pas être comparés avec les trafics enregistrés à l'heure actuelle, mais avec des trafics à l'horizon 2015 et au-delà. Or il est incontestable que la demande origine-destination est amenée à progresser. Le volume de ces passagers aériens va donc augmenter : il n'est pas possible de comparer les 5 millions de passagers du Heathrow Express avec nos prévisions, lesquelles concernent l'horizon 2015. En effet, en 2015, le trafic d'Heathrow s'élèvera probablement à 80 ou 90 millions de passagers et celui du Heathrow Express se montera vraisemblablement à huit ou dix millions de passagers par an.

Michel FEVE, Président de la Commission des Transports du Conseil économique et social régional

Le Conseil économique et social régional s'est prononcé en faveur du dossier CDG Express en 2001. A cet égard, je tiens à rappeler que le Conseil économique et social régional comporte 120 personnes issues de trois univers :

- les entreprises ;
- les syndicats ;
- les associations.

En relisant le rapport, je me suis aperçu qu'en 2001, le projet était estimé à 400 millions d'euros hors taxes, sans compter le matériel roulant ni les terminaux. Or dans le dossier du Maître d'Ouvrage, il est désormais question de 800 millions d'euros pour l'ensemble. RFF prend le risque de construction, mais il est possible que la facture finale soit majorée de 20 à 30 %, comme cela s'est déjà produit dans le cadre d'autres projets. Par conséquent, quelle serait la situation de RFF si une telle majoration devait survenir ?

Xavier DUCLAIROIR

En 2001, le coût de l'infrastructure était estimé à 4 milliards de francs, mais ce montant n'englobait effectivement pas ni le matériel roulant, ni le traitement des bagages. De ce point de vue, aucune dérive financière n'est à déplorer.

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Ile de France et Champagne-Ardennes

L'engagement de RFF sur un coût de construction correspond à une nouveauté, qui a justement été mise en exergue par Monsieur Alain LECRIVAIN. Or ceux qui sont confrontés au financement des infrastructures de transport savent combien l'ensemble des partenaires demande de manière permanente de tels engagements. C'est la raison pour laquelle RFF s'organise pour mener à bien ses projets, aussi bien dans les phases d'études que dans les phases de réalisation, de manière de plus en plus actualisée. En résumé, nous tenons compte de tous les retours d'expérience.

Ainsi, certains peuvent avoir l'impression que nous mettons du temps à nous engager. De fait, compte tenu du niveau actuel des études sur CDG Express, nous ne nous engagerions pas aujourd'hui sur un prix ferme et définitif pour la réalisation des travaux.

Nous ne nous engagerons qu'à l'issue d'un avant-projet qui aura été soumis à l'enquête publique, uniquement lorsqu'il nous sera possible de le faire et de mesurer les risques de notre engagement. De fait, personne n'oserait nous demander de nous engager à ce stade.

Par conséquent, tous les projets nécessitent aujourd'hui des engagements de cette nature par RFF. De plus, pour pouvoir faire de tels engagements, les phases d'études doivent être approfondies. Naturellement, nous le ferons pour CDG Express comme nous le faisons déjà pour d'autres projets.

Marc BLACHERE, journaliste à L'Humanité Ile-de-France

Je crois me souvenir que le tunnel représente à lui seul 500 millions d'euros. Or, lors d'un précédent colloque consacré aux conditions techniques, il était apparu que la connaissance macro-géologique du secteur devait être approfondie. De fait, l'estimation des 500 millions d'euros pourrait considérablement évoluer selon le tracé précis et les conditions géologiques du sous-sol. En effet, personne ne sait encore à quel profondeur effective le tunnel sera creusé. Par conséquent, personne n'est en mesure d'estimer les surcoûts qui y seraient afférents.

En d'autres termes, si le projet apparaît beaucoup plus onéreux que prévu, que ferez-vous ?

Antoine THIBOUMERY

Je me permets de reprendre la question de Marc BALCHERE : que ferez-vous si les études ne corroborent pas votre première estimation ?

Xavier DUCLAIROIR

S'agissant de la maîtrise des coûts, il est envisagé de recourir à la technique dite de « conception-réalisation », afin d'associer en amont les entreprises à la conception des ouvrages. Cette solution a en effet le mérite de limiter les risques de dérive. Néanmoins, il est exact que certaines études doivent encore être réalisées. A titre d'exemple, nous n'avons réalisé pour le moment que 5 % de l'ensemble des études.

Dans la mesure où un partenariat public-privé est envisagé, si nous nous apercevions que le coût devait largement dériver au moment de la signature des contrats, la question de l'équilibre économique serait effectivement patente. En effet, puisqu'il s'agit d'un partenariat, plusieurs personnes doivent pouvoir se mettre d'accord : si les banques refusent de s'engager, le montage financier ne verra pas le jour.

Alain LECRIVAIN

Le rôle du conseiller financier est d'aider RFF à bien étudier les possibilités de transfert des risques vers les constructeurs. Cependant, encore faut-il que les constructeurs aient également la possibilité de régler ces risques : il ne sert à rien de basculer des risques vers une personne qui n'a pas les moyens ou le droit de les gérer.

En termes de partage de risques, nous proposons que les dépassements de coût qui pourront être générés par le risque géologique soient couverts par des phases de forage plus importantes. Quoi qu'il en soit, un partage du surcoût dans certaine dimension doit être prévu. Dans ce genre d'approche, la dimension généralement reconnue est de l'ordre de 20 %, qui se répartissent de la manière suivante :

- 10 % sont basculés sur le financement ;
- 10 % sont basculés sur le sponsor qui est en charge de ce risque ; RFF en l'occurrence.

A l'heure actuelle, nous étudions toute la méthodologie possible pour permettre à RFF de récupérer ce surcoût sur le temps. En effet, le coût doit s'apprécier sur la durée et non pas sur une période courte. Le projet engendre des revenus sur trente-cinq ans ; l'ensemble des coûts sera donc couvert sur ces trente-cinq ans.

Jacques GRANGE, Directeur de l'aménagement de la ville de Tremblay-en-France

Etant un néophyte en finance contemporaine, je n'ai pas très bien saisi tous les éléments du montage exposé par Monsieur LECRIVAIN. Ainsi, je souhaiterais connaître la nature du véhicule de financement. S'agit-il d'une structure créée par la société d'exploitation, et qui fera donc écran entre les marchés financiers et la société d'exploitation ? S'agit-il simplement de la titrisation des éléments financiers qui pourraient être diffusés sur les marchés ?

Par ailleurs, serait-il possible que les transparents relatifs au montage financier puissent être inclus dans le compte-rendu de ce colloque ?

Bruno FAIVRE D'ARCIER

Les transparents figurent déjà dans le dossier du CDG Express.

Alain LECRIVAIN

La société projet est clairement la société d'exploitation, laquelle aura vraisemblablement la forme d'une société anonyme.

Le véhicule de financement sera plutôt un fonds commun de créances, c'est-à-dire un fonds créé spécifiquement pour ce projet et qui aura pour vocation de racheter les créances de redevance de RFF sur la société projet. Ce fonds ira lui-même sur les marchés pour obtenir le financement nécessaire pour ce rachat. De fait, ce fonds commun de créances prend lui-même le risque du trafic : si la société projet ne peut pas lui payer le montant des redevances qu'elle lui doit, le fonds prend le risque de ce non-paiement éventuel.

Nicolas BOUR

L'ordonnance PPP actuellement en cours de discussion est-elle la base du montage financier qui a été évoqué ? En quoi l'avis récent du Conseil d'Etat a une influence sur le projet CDG Express ?

Par ailleurs, le matériel roulant et la partie « soft » des terminaux seront-ils logés dans la société projet ?

Enfin, sur quel trafic l'équilibre de la société projet est-il fondé ?

Alain LECRIVAIN

Je participe à plusieurs groupes de travail sur les PPP au niveau de différents ministères. De fait, je peux vous indiquer que l'ordonnance sur les PPP ne satisfait absolument pas les infrastructures de transport. Ainsi, il me semble que la référence aux infrastructures de transport ne figurait pas dans les derniers projets d'ordonnance qui circulaient dernièrement. Par conséquent, les ordonnances de PPP correspondent plutôt à ce qui était appelé le METP dans les années 80, c'est-à-dire un mode de financement de biens immobiliers, comme les lycées, les prisons, les hôpitaux ou les centres culturels.

L'ordonnance du PPP prend en compte une nouvelle donnée : tout le monde a compris que le partenariat public-privé ne consiste pas à transférer tous les risques au privé. A cet égard, je souhaite vous faire part d'une anecdote : lors du démarrage d'Eurotunnel, j'ai entendu des personnes du secteur public prononcer les paroles suivantes : « *Dès que le projet deviendra rentable, nous le reprendrons dans le giron public* ».

Par ailleurs, une question fondamentale concerne le paiement différé des subventions. Or aujourd'hui, nous nous rendons compte que si nous avons gardé la technique traditionnelle pour ces projets de PPP, cela serait revenu à faire payer l'intégralité à l'utilisateur immédiat et au contribuable. A l'opposé, l'approche que nous développons aujourd'hui considère que le financement peut assurer le portage d'une grande partie du risque lié au décalage dans le temps de la montée en puissance du projet. Si cela n'était pas le cas, nous demanderions un effort, qui aura été défini dès le départ.

S'agissant de la troisième question de Monsieur BOUR, le « petit équilibre » est globalement en dessous de 30 % du montant minimum de 6 millions de passagers.

Antoine THIBOUMERY

Monsieur Alain BONNAFOUS, du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon, va à présent nous donner son point de vue sur le financement du projet CDG Express.

Alain BONNAFOUS

En préambule, je dois vous indiquer que le débat public qui nous réunit aujourd'hui est particulièrement serein et fort agréable à suivre. En effet, le dernier débat public auquel j'avais assisté rassemblait dans une immense salle lyonnaise un grand nombre de personnes et produisait cinquante fois plus de décibels...

Pour ma part, je considère que le montage financier du projet ressemble pour le moment à une espèce d'OVNI, dans la mesure où il est totalement inédit et, d'une certaine manière, typiquement français.

Le montage financier traditionnel

Dans un PPP traditionnel, c'est-à-dire le Baot (*Build, Operate, Transfer*), un opérateur rassemble des financements pour réaliser la construction, il fait fonctionner le système et le remet à l'autorité publique à l'issue de la concession. En revanche, le modèle qui nous a été présenté aujourd'hui relève d'une configuration sensiblement différente.

Dans le cas d'un PPP classique, l'opération demande un financement levé sur les marchés. Par conséquent, ce financement doit assurer un taux fixé par la situation des marchés, auquel s'ajoute une prime de risque – le risque *premium* –, qui correspond au caractère plus ou moins aléatoire de l'opération. Les ordres de grandeur sont extrêmement variables, mais les perspectives de taux longs sur les marchés financiers sont de l'ordre de 4 %. En se fondant sur une perspective de prime de risque et de rétribution de fonds propres du même ordre, les taux de rentabilité interne s'élèvent donc à 12 %.

Si un projet représente par nature une rentabilité financière de 8 ou 10 %, une contribution des finances publiques est alors demandée. Néanmoins, ce schéma se complexifie souvent.

Antoine THIBOUMERY

Monsieur BONNAFOUS, pouvez-vous évoquer plus précisément le projet CDG Express ?

Alain BONNAFOUS

Le projet CDG Express

Le montage du CDG Express présente quelques différences avec le schéma classique. Ainsi, le taux du marché sera plus élevé puisque les emprunts ne seront pas levés par RFF, mais par des acteurs qui ne bénéficient pas de la même notation.

Par ailleurs, le taux de risque *premium* se précisera lorsque le projet sera plus avancé. Pour le moment, il existe des raisons de considérer qu'il sera relativement élevé par rapport aux prévisions de recettes telles qu'elles se dégagent des simulations du scénario de référence.

D'une certaine manière, la rétribution des profits est gommée : pour le moment, les actionnaires n'apportent pas des capitaux pour lever du profit, mais ils ont besoin, soit d'être présent dans ce projet, soit qu'il se réalise. Ainsi, ADP a besoin que ce projet se réalise et la SNCF souhaite faire partie de ce projet. Dès lors, les exigences en matière de profit ne seront pas extrêmement élevées.

Par conséquent, il s'agit d'un système « OVNI », dans la mesure où il ne se situe pas dans la logique classique de PPP : seules les banques intéressées par ce projet adoptent une logique de PPP. Or il convient de constater que pour le moment, nous avons mal appréhendé les différentes dimensions du risque. En effet, il s'agit d'un système extrêmement complexe qui associe le génie civil, le *hardware*, l'exploitation et le *software*.

De plus, la prévision des trafics et des recettes est loin d'être aisée, puisqu'il s'agit d'une offre qui n'a jamais été expérimentée en France pour le même type de service. Ainsi, il est extrêmement difficile de proposer des prévisions raisonnables pour CDG Express, ce qui n'est pas le cas d'un segment de TGV ou d'un segment d'autoroute. En outre, nous ne maîtrisons pas aujourd'hui la rationalité des comportements vis-à-vis du délai de précaution.

Face à ces incertitudes, je me demande si l'apparent mûrissement du projet n'est pas quelque peu trompeur. Ne passons-nous pas à côté de problèmes essentiels en matière de rentabilité financière ? En effet, puisque la variable la plus importante concerne les coûts d'exploitation, la rentabilité et la faisabilité du système peuvent être grandement affectées.

Antoine THIBOUMERY

Monsieur Lino FERREIRA, représentant des Verts en Seine-Saint-Denis, partagez-vous les doutes d'Alain BONNAFOUS ?

Lino FERREIRA

Mon intervention a pour objectif d'aller au-delà des détails du montage financier et d'évoquer les échanges qui sont intervenus au cours des différents débats.

En tant que porte-parole des Verts de Seine-Saint-Denis, je dois indiquer que notre formation politique est soucieuse d'un développement durable conciliant les intérêts des populations et des acteurs économiques, dans le respect de l'environnement. Ayant constitué un groupe de travail sur le CDG Express, nous voulions initialement intervenir sur les détails du montage financier du projet. Cependant, au regard des débats qui se sont déroulés, cette approche nous a semblé être d'une moindre actualité.

Les faits saillants des débats

Les débats qui se sont déjà déroulés sous l'égide de la Commission particulière du débat public ont permis de relever de nombreuses incertitudes sur le plan du financement initial. De plus, d'autres éléments touchant aux modalités d'exploitation sont apparus au fur et à mesure des débats, alors qu'ils n'étaient pas prévus par les calculs initiaux. Il s'agit par exemple de l'ouverture aux salariés, ou de l'idée d'élaborer des grilles tarifaires modulables. Par conséquent, j'essayerai de revenir sur toutes les incertitudes dont la levée est un préalable indispensable à l'étude responsable de ce dossier.

Monsieur DUCLAIROIR a indiqué que la note du Conseil général des Ponts et Chaussées datait quelque peu, puisqu'elle avait été rédigée en janvier 2002. Je me permets de rappeler également que le budget prévisionnel date de l'année 2001.

Le représentant du Conseil économique et social régional a indiqué que le budget initial avait été établi à 400 millions d'euros, mais dès le début, une fourchette de 600 à 800 millions d'euros avait été mentionnée.

Or, le coût du billet et, partant, la viabilité financière du projet ont été calculés à partir des deux paramètres suivants :

- le budget prévisionnel ;
- une estimation de fréquentation.

A partir de ce constat et des échanges intervenus dans le cadre du débat public, nous nous sommes aperçus que le GIE persiste à tabler sur ces chiffres, alors même que certains paramètres pèsent lourdement sur le budget initial.

Les incertitudes pesant sur la profondeur du tunnel

Dans le projet initial, le tunnel, qui coûte plus de 60 % du budget total, devait être construit à une profondeur comprise entre quinze et vingt mètres. Depuis, nous avons pu constater que le creusement serait en réalité plus profond ; certains – dont le Laboratoire régional de l'est parisien – avançant une profondeur de trente à quarante mètres.

Lors des débats, il est donc apparu que des études complémentaires du sous-sol semblaient indispensables. De fait, les porteurs du projet, par l'intermédiaire de Monsieur Thierry MIGNAUW, ont indiqué le 13 septembre que des études complémentaires seraient nécessaires pour affiner la question du forage. Ce dernier a également indiqué que si ce creusement devait entraîner un surcoût important, il faudrait envisager l'abandon pur et simple du projet.

En outre, les incertitudes liées au forage ont été également évoquées par Monsieur BOLON, de RFF, lors du colloque consacré aux impacts environnementaux du projet, le 26 septembre dernier. En résumé, de très grosses incertitudes pèsent sur le volet principal du montage financier. Or ces incertitudes risquent de faire « dérapier » le projet très rapidement.

Les incertitudes pesant sur les recettes de fréquentation

Les estimations des recettes de fréquentation ont fait naître de grandes interrogations. Ainsi, Chantal DUCHENE, Secrétaire générale du Groupement des autorités responsables de transport (GART), a évoqué l'idée de lancer des études complémentaires sur le transfert modal. En effet, le GART estime que les conclusions qui ont été avancées jusqu'à présent sont insatisfaisantes.

Je vous rappelle également que les projections financières réalisées sur la rentabilité du projet ont été effectuées à partir d'une fourchette allant de six à dix millions de passagers, soit environ 28 % des passagers de Roissy. A cet égard, il faudra bien annoncer à la population de Seine-Saint-Denis qu'il est prévu que le trafic de Roissy atteigne 80 à 90 millions de passagers, ce qui induira des effets non négligeables à divers titres... Pour le moment, la population croit en effet que le trafic demeurera à 50 millions de passagers.

Les échecs des expériences étrangères

En se référant aux expériences étrangères, il est loisible d'observer les déficits ou les déséquilibres d'exploitation de deux navettes similaires en Europe, Arlanda Express et Heathrow Express. Ainsi, la navette Arlanda Express qui assure la desserte de Stockholm a transporté 2,3 millions de passagers en 2002, alors que les experts tablaient initialement sur une fréquentation de 7,5 millions pour pouvoir atteindre l'équilibre financier du projet.

Cette faible fréquentation semble due à la concurrence des offres de transport alternatives, lesquelles présentent la particularité d'être moins chères. Nous verrons bien si l'amélioration de la ligne B du RER ne risque pas d'avoir les mêmes incidences sur le projet CDG Express...

Enfin, pour combler le déficit, les exploitants suédois ont procédé à une augmentation des tarifs de 50 % depuis la mise en service en 1999. Le billet est ainsi passé de 13,3 euros à 20,3 euros. Or, je ne pense pas que cette augmentation permettra d'accroître la clientèle de la navette.

Les turpitudes du Heathrow Express sont encore plus éloquentes. Tout d'abord, le budget initial a été fortement impacté par le dérapage financier occasionné par le creusement du tunnel et la dotation des infrastructures. De fait, le budget du projet est passé de 525 millions d'euros à 760 millions d'euros, soit un surcoût de 45 %.

En conclusion, je tiens à indiquer que les Verts demeurent des partenaires attentifs aux projets d'intérêt général portés par les entreprises publiques, qu'il s'agisse de la SNCF, de RFF ou de la RATP. Néanmoins, dans le cas présent, ce projet ne nous semble pas répondre aux missions premières des entreprises publiques. Nous craignons à juste titre que l'argent qui sera consacré à CDG Express ne profite pas aux projets visant réellement à améliorer les modalités de déplacements en Ile-de-France. Il est ainsi loisible d'évoquer le retard pris dans la construction de la tangentielle nord, mais également d'autres projets dans lesquels RFF et la SNCF sont partenaires.

Antoine THIBOUMERY

Xavier DUCLAIROIR, pouvez-vous apporter quelques réponses aux interrogations de Monsieur FERREIRA ?

Xavier DUCLAIROIR

La question de rationalité des comportements est certes difficile à maîtriser. Cependant, notre souci premier a consisté à essayer de prévoir le comportement des passagers aériens. S'il ne s'agit naturellement pas d'une science exacte, nous bénéficions d'un retour d'expérience grâce aux liaisons Arlanda Express et Heathrow Express.

L'étude qualitative qui a été réalisée en 2001 pour le compte du GIE par le cabinet ACME Consultants avait justement pour objectif d'analyser qualitativement le projet de service à mettre en œuvre. Cette étude a ainsi consisté à se rendre à l'étranger, à interroger les passagers qui empruntent les dessertes express, mais également ceux qui utilisent d'autres modes de transport, en particulier le taxi.

De fait, l'étude nous a permis de lister un certain nombre d'éléments du projet de service et de les hiérarchiser, après avoir enquêté auprès de plus de 200 passagers aériens. En effet, le projet de service implique la proposition d'un produit nouveau aux voyageurs aériens.

Actuellement, les dessertes évoquées par Monsieur FERREIRA connaissent effectivement des difficultés financières. Néanmoins, il faut distinguer la question financière de celle des parts de marché. Ainsi, la structuration financière actuelle de ces dessertes rencontre des problèmes, probablement parce que les projets se sont seulement appuyés sur des prévisions de trafic établies lors de la première moitié des années 90.

A l'inverse, nous bénéficions justement de l'expérience de ces dessertes. Notre première préoccupation a ainsi consisté à comparer les prévisions de trafic de nos études théoriques avec les résultats obtenus par les dessertes étrangères. De ce point de vue, les parts de marché captées par ces dessertes dédiées nous ont rassurées, dans la mesure où elles sont cohérentes avec les scénarios de trafic pris en compte dans la structuration financière de CDG Express.

Je rappelle ainsi que l'objectif de 7,5 millions de passagers pour Arlanda Express a été établi pour l'horizon 2015-2020. De fait, cette desserte connaît un certain succès, puisqu'elle détient une part de marché non négligeable. Ainsi, alors que le trafic de l'aéroport de Stockholm a diminué de 15 à 20 % en deux ans, la part de marché du Arlanda Express a crû dans le même temps, en dépit de l'augmentation de près de 50 % du prix du billet. Ceci prouve qu'un produit adapté aux besoins des passagers aériens dispose d'une certaine souplesse, notamment en matière tarifaire.

Nous connaissons donc les chiffres qui ont été évoqués par Monsieur FERREIRA. Certains sont parfois erronés, d'autres ne doivent pas être pris en tant que tels. De toute manière, nous avons vérifié nos mesures, en allant enquêter auprès des exploitants étrangers. En effet, dès lors que nous envisagions un montage financier, il était normal de nous assurer que nos hypothèses de recettes n'étaient pas fondées uniquement sur des prévisions, mais aussi sur des comparaisons.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois pour les Verts

Je souhaiterais que Monsieur FERREIRA précise sa pensée au sujet du Heathrow Express et sur les modifications qui seront apportées à cette structure.

Lino FERREIRA

La navette Heathrow Express présente la même philosophie que le projet CDG Express. Au-delà de l'augmentation du prix du billet, l'autre mesure qui a été préconisée pour retrouver une certaine rentabilité financière consiste à transformer cette liaison dédiée en un RER s'arrêtant à toutes les gares.

Xavier DUCLAIROIR

Lorsque j'ai interrogé l'ex-directeur général d'Heathrow Express et les dirigeants de la structure équivalant à ADP à Londres, ces derniers nous ont indiqué qu'il s'agissait plutôt de compléter la desserte directe par une desserte comprenant des arrêts complémentaires. Par conséquent, il n'est pas question d'arrêter l'exploitation du Heathrow Express, mais de compléter cette desserte. Ceci tend à prouver que cette offre ferroviaire rencontre le succès.

Alain BONNAFOUS

Je ne pense pas que la comparaison avec Arlanda Express soit extrêmement pertinente, dans la mesure où sa configuration est totalement différente de celle de CDG Express. En revanche, les comparaisons avec Heathrow Express me semblent intéressantes.

Monsieur DUCLAIROIR, pensez-vous qu'il est possible de comparer l'irrigation de Paris que fournit CDG Express avec celle du Heathrow Express à Londres ? Compte tenu du bassin versant direct du RER B et de ses irrigations, tirez-vous l'enseignement qu'une prévision de trafic de huit millions de passagers est raisonnable ?

Xavier DUCLAIROIR

Les propos de Monsieur DUCLAIROIR sont illustrés par la diffusion d'un transparent comparant la situation géographique d'Heathrow à celle de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Nous ne nous sommes pas contentés de comparer les chiffres de trafic. L'équivalent londonien du Paris *intra muros* en termes d'habitants et d'emplois est appelé le *Inner London*, soit trois fois la superficie de Paris. Actuellement, nous savons déjà que 17,5 millions de passagers aériens de Roissy se rendent à Paris *intra muros*. A Londres, ce chiffre n'est que de 16 millions.

Ainsi, le cas parisien est particulier : les passagers aériens ont une origine et destination géographiques beaucoup plus concentrées qu'à Londres. En outre, le Heathrow Express est également concurrencé par le métro. Ainsi, le temps de parcours vers Heathrow depuis la gare de Paddington peut se situer aux alentours de quarante minutes. En outre, le coût de transport est trois fois inférieur à celui du Heathrow Express. Or, actuellement, la part de marché du Heathrow Express sur le *Inner London* s'établit à 26 %, contre 24 % pour le métro.

De fait, ces éléments de comparaison permettent d'imaginer que les résultats du CDG Express seront au moins au niveau du Heathrow Express, compte tenu de la singularité parisienne en matière touristique.

Alain BONNAFOUS

En dépit de la localisation de son terminal et du faible bassin versant sur la ligne ?

Xavier DUCLAIROIR

Il n'existe pas de différence fondamentale entre la position de la gare de Paddington par rapport au *Inner London* et la position de la gare de l'Est par rapport à Paris *intra muros*.

Alain BONNAFOUS

Le voyageur qui arrive à Paddington et celui qui arrivera à la gare de l'Est ne bénéficieront pas de la même accessibilité, à supposer qu'ils ne fassent qu'une correspondance.

Xavier DUCLAIROIR

Les responsables du Heathrow Express ont expliqué qu'ils avaient subi des critiques sur la localisation de Paddington.

Il se trouve que cette gare a réussi à trouver sa place : à proximité de cette dernière figure un hôtel qui est aujourd'hui positionné comme l'hôtel le plus proche de l'aéroport par rapport aux hôtels proches du site d'Heathrow.

Laurent SCOTT, Chambre de commerce et d'industrie de Paris

Quelle est la rentabilité envisagée pour l'actionnaire de la société de projet ? Quels sont les risques principaux ?

Alain LECRIVAIN

Aujourd'hui, les actionnaires de la société projet sont là pour offrir un service. Par conséquent, l'approche de CDG Express telle que nous la recherchons n'est absolument pas « capitalistique ». En effet, nous ne recherchons pas fondamentalement à avoir des rentabilités de 12 ou 14 %.

Notre opération, comme toutes les opérations publiques, doit prendre en compte la totalité de l'avantage macroéconomique que les différents acteurs peuvent retirer de ce projet. Ainsi, une fois que le projet aura remboursé son infrastructure, il continuera à fonctionner pendant plusieurs années. Par conséquent, la rentabilité doit être vue à très long terme. L'objectif que nous recherchons est une rentabilité qui permette de justifier aux établissements publics la mise au pot de cette société projet.

Antoine PARENT, architecte

Ma question concerne les interventions sur le RER B. Celles-ci devraient en effet conduire à un doublement du trafic vers 2015. Existe-t-il des raisons financières au choix de la dépense du tunnel ?

Bernard SULPIS

Xavier DUCLAIROIR n'a rappelé que les contraintes économiques et financières, dans la mesure où il s'agissait de l'objet du colloque de ce matin. Cependant, nous avons été confrontés à d'autres contraintes :

- le projet CDG Express ne doit pas avoir d'impact négatif sur les services existants ;
- le projet CDG Express ne doit pas peser sur la faculté d'adaptation du réseau.

Nous sommes conscients que le secteur nord-est de l'Ile-de-France est un des secteurs les plus dynamiques. Nous nous devons donc de présenter une solution qui ne limite pas les possibilités d'adaptation de la ligne B du RER ou d'autres services. L'ensemble de ces contraintes nous a conduit à présenter un projet comportant les caractéristiques suivantes :

- l'utilisation d'un réseau Est disposant de capacités attestées ;
- la création d'une nouvelle capacité ferroviaire.

Antoine THIBOUMERY

Je vous rappelle que vous pouvez suivre sur Internet les débats qui ont déjà eu lieu, mais également poser des questions.

Clôture

Bruno FAIVRE D'ARCIER
Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie d'avoir participé à ce débat qui fut à la fois très riche tout en demeurant extrêmement serein.

S'agissant de l'analyse des besoins, le projet de service CDG Express semble avoir une certaine cohérence en tant que tel. La question que nous devons néanmoins nous poser consiste à savoir s'il peut répondre à d'autres clientèles. De fait, ce sujet devrait encore être approfondi.

S'agissant de l'originalité du montage financier, je rappelle que nous nous situons dans le cadre d'un débat d'opportunité, lequel précède la décision définitive sur le projet CDG Express. Par nature, la Commission particulière du débat public doit ainsi travailler sur un projet dont la définition précise demeure encore un peu floue. De fait, les études supplémentaires permettront de préciser si un tel projet est susceptible d'être financièrement viable. Il est donc nécessaire d'approfondir ces questions.