

Synthèse colloque thématique n°4

« La dimension socioéconomique et financière du projet »

Aspects socio-économiques – l'expression des besoins

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 Capitale économique

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

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

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

Après quelques mots d'ouverture prononcés par Bruno FAIVRE D'ARCIER, membre de la CPDP et président de séance, Antoine THIBOUMERY présente les intervenants de la première table ronde.

Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Déplacements à la mairie de Paris, souligne la nécessité d'améliorer la liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy, dans la mesure où l'offre ferroviaire actuelle ne répond pas aux attentes des voyageurs aériens. Monsieur LAGUET évoque également les inconvénients du CDG Express dans sa version actuelle :

- l'exclusion des employés de la plate-forme aéroportuaire, sauf adaptations tarifaires spécifiques ;
- l'absence de desserte du Parc des expositions de Villepinte ;
- le coût élevé du projet.

Il poursuit en relevant les risques de saturation du réseau entre Paris et Noisy-le-Sec et les incidences du projet sur le trafic routier dans le quartier de la gare de l'Est. Daniel LAGUET évoque également la possibilité de proposer d'autres gares de départ comme la gare d'Hausmann, voire la future gare des Batignolles.

Enfin, il indique que la question de l'utilité d'une desserte dédiée repose sur l'évaluation du transfert modal, vers la nouvelle ligne. Daniel LAGUET conclut en regrettant que l'option consistant à faire passer une liaison déconnectée du RER sur un faisceau ferroviaire nord rénové n'ait pas été davantage étudiée.

Francis DUBRAC, Président du Comité d'expansion de la Seine-Saint-Denis, précise que ce département occupe 211 kilomètres carrés et concentre 1,3 million d'habitants. Il poursuit en relevant la nécessité répondre aux besoins de transport de la population de Seine-Saint-Denis et en souhaitant que cette dernière bénéficie des retombées économiques du CDG Express.

Intervenant à son tour, Alain FALQUE, Directeur Général délégué d'Aéroports de Paris, souligne que CDG Express constitue avant tout un projet de service avant d'être un projet de transport, puisqu'il permet d'associer des titres de transport aérien et ferroviaire. Il évoque la question d'un couloir réservé sur l'autoroute A 1 et les améliorations futures du RER B. Il conclut en indiquant que le CDG Express devra proposer des aménagements tarifaires pour le personnel de la zone aéroportuaire, laquelle rassemble plus de 400 entreprises et plus de 100 000 emplois permanents.

François DUBRAC 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, indique que des dires d'experts vont être diligentés par la CNDP pour étudier deux tracés alternatifs:

- un tracé reprenant les voies de la LGV Est, puis de la LGV jonction
- un tracé reprenant les voies Paris-Roissy-Mitry.

Jean RAISKY, adjoint au maire chargé des transports de la ville de Noisy-le-Sec, demande pourquoi le projet ne prévoit pas une couverture ou une dalle pour la traversée de Noisy-le-Sec. Il ajoute que le choix de la gare de l'Est ne semble pas adapté et prône l'ajout de deux arrêts pour CDG Express :

- un arrêt au Parc des expositions de Villepinte ;
- un arrêt au futur pôle multimodal de Noisy-le-Sec.

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Ile de France et Champagne-Ardenne, répond que l'existence de CDG Express a été intégrée dans les études de résorption du point noir de Noisy-le-Sec. Il précise cependant que le GIE est disposé à effectuer des études pour évaluer deux éléments :

- la possibilité de brancher la ligne à l'ouest de la gare de Noisy-le-Sec ;
- la possibilité de créer une liaison indépendante de CDG Express – mais utilisant la même infrastructure – entre Noisy-le-Sec et Roissy.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois pour les Verts, remarque que le projet CDG Express ne répond pas aux besoins économiques urgents de la Seine-Saint-Denis, notamment en termes de transports collectifs.

Alain FALQUE répète que le CDG Express est bien un projet de service visant à améliorer l'accessibilité de Roissy-Charles-de-Gaulle. Par ailleurs, le PDU de l'aéroport et ses environs est cohérent avec l'ensemble des projets de transports qui desservent l'aéroport.

Chiara CORAZZA Directeur général de Paris-Ile-de-France Capitale économique, explique que la mission de l'association qu'elle dirige est double :

- la promotion des atouts de l'Ile-de-France auprès des investisseurs étrangers ;
- l'amélioration de l'attractivité de l'Ile-de-France.

Madame CORAZZA ajoute que des études de *benchmarking* approfondies ont démontré que l'offre de transports publics de l'Ile-de-France est de moins en moins bien perçue par les investisseurs étrangers. Paris-Ile-de-France Capitale économique souhaite également la mise en place d'une desserte rapide et directe vers Villepinte et l'amélioration des conditions de circulation de la ligne B du RER.

Madame CORAZZA prône également l'étude de deux éléments :

- la possibilité d'un départ depuis la gare de Saint-Lazare Haussmann ;
- la création d'une voie dédiée sur l'autoroute A 1 pour les taxis et les transports en commun.

Elle conclut en affirmant le caractère essentiel de CDG Express pour renforcer l'attractivité de la région capitale, notamment dans l'optique de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012.

Antoine THIBOUMERY demande quels sont les principaux critères pris en compte par les investisseurs étrangers.

Chiara CORAZZA répond que ces critères sont au nombre de trois :

- la qualité de la desserte entre Paris et l'aéroport ;
- l'accessibilité des marchés ;
- la qualité de la main-d'œuvre.

Bernard IRION, Président du Parc des expositions de Villepinte, précise que les parcs d'exposition franciliens (Parc de la porte de Versailles, Parc de Villepinte, Parc du Bourget) sont essentiels pour la vie économique de la région, et plus particulièrement pour les PME.

Monsieur IRION prône l'amélioration de la desserte ferroviaire de Villepinte et indique que les caractéristiques des visiteurs du Parc des expositions sont semblables à celles des voyageurs aériens. Il conclut en demandant une modification du projet CDG Express lui permettant de passer par le Parc de Villepinte.

Monsieur Jean-Luc MICHAUD, Président du Comité régional du tourisme, relève que le tourisme engendre environ 10 % de l'activité économique de l'Ile-de-France et emploie plus de 700 000 personnes. Il ajoute que les opérateurs touristiques reconnaissent unanimement que l'image de la destination France est largement entachée par les insuffisances qualitatives de l'accueil sur le site aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Monsieur MICHAUD poursuit en appuyant la création d'une desserte dédiée intéressant à la fois les visiteurs étrangers et les Franciliens. Il conclut en soutenant les demandes de Madame CORAZZA et de Monsieur IRION sur les points suivants :

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

Alain FALQUE évoque la possibilité d'étudier la desserte de Villepinte. Il ajoute qu'il est effectivement indispensable d'améliorer les conditions d'accueil dans les aéroports : 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.

Nicolas BOUR, représentant de l'association Sana Terra, demande s'il n'est pas préférable d'améliorer les deux services existants de transport en commun :

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

Alain FALQUE répond que la problématique du bus est affectée par la question de temps garanti aux passagers. A l'inverse, le temps de parcours du ferroviaire est maîtrisé.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93, pense que la compagnie Air France est le véritable commanditaire du CDG Express, dont elle profitera grandement sans pour autant participer aux frais occasionnés par sa construction.

Xavier DUCLAIROIR, directeur du projet CDG Express, répond que le projet CDG Express se situe dans une échéance de neuf à dix ans, qui n'intéresse pas immédiatement la compagnie Air France.

Evolution des infrastructures de transport desservant Roissy

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

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.

Alain LECRIVAIN explique que le montage financier du CDG Express constituera le premier « vrai » partenariat public-privé en France.

La société projet, composée d'ADP et de la SNCF, aura pour mission d'assurer l'exploitation du service. Elle 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 ADP et les redevances ferroviaires à RFF. Dans ce cadre, le véhicule de financement prend le risque de revenus : il accepte que la société projet ne paye que lorsqu'elle disposera des revenus suffisants.

Monsieur LECRIVAIN souligne la prudence des trois hypothèses de trafic et précise qu'à l'heure actuelle, 80 % des financements sont apportés par le secteur privé, les 20 % restants – le capital social – étant à la charge des établissements publics. En outre, RFF s'engagera sur un prix et des délais fermes pour la construction.

Alain LECRIVAIN conclut en précisant que le projet CDG Express permet d'adopter une approche inversant la parité entre les parts publiques et privées des financements. Cette approche pourrait également être utilisée par le STIF dans le cadre des développements envisagés sur la ligne B du RER.

Bruno FAIVRE D'ARCIER indique qu'une note du Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) de janvier 2001 souligne les risques afférents au projet CDG Express :

- le risque de construction, assuré par RFF ;
- le risque d'exploitation, pris en charge par la SNCF ;
- le risque de revenus, assumé par le véhicule de financement

Par ailleurs, la simulation réalisée par le CGPC révèle que le taux de rentabilité interne du projet peut osciller entre 5,6 % et 8,1 % selon le trafic. Monsieur Bruno FAIVRE D'ARCIER ajoute que les actionnaires publics 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.

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

Xavier DUCLAIROIR précise que CDG Express n'est pas un projet privé, mais un partenariat public-privé pour un projet de transport public. En outre, il indique qu'un document plus récent émanant du CGPC et de l'Inspection générale des Finances tempère les premières conclusions et émet un avis positif sur l'intérêt d'un tel montage financier. De plus, ce montage présente l'avantage de ne pas puiser dans les ressources financières disponibles pour d'autres projets, comme la modernisation de la ligne B du RER.

Michel FEVE, Président de la Commission des Transports du Conseil économique et social régional, évoque le risque d'un dépassement de budget de l'ordre de 20 à 30 %.

Bernard Sulpis répond que RFF ne s'engagera qu'à l'issue de l'avant-projet, uniquement lorsqu'il sera possible de mesurer les risques d'un tel engagement.

Marc Blachère, journaliste à L'Humanité Ile-de-France, remarque que le coût estimé du tunnel – 500 millions d'euros – pourrait considérablement évoluer en fonction du tracé définitif et de sa profondeur effective.

Xavier Duclairoir répond que des études doivent encore être réalisées dans ce domaine. En outre, la question de l'équilibre économique constitue la première préoccupation des partenaires : si les banques refusent de s'engager, le montage financier ne verra pas le jour.

Alain Lecrivain propose que les dépassements de coût qui pourront être générés par le risque géologique soient couverts par des phases de forage plus importantes. Ces dépassements seraient répartis entre le financement et RFF, ce dernier devant pouvoir récupérer ce surcoût sur le temps.

Jacques Grange, Directeur de l'aménagement de la ville de Tremblay-en-France, demande quelle est la nature du véhicule de financement.

Alain Lecrivain répond que le véhicule de financement sera un fonds commun de créances, c'est-à-dire un fonds créé spécifiquement pour ce projet et qui assumera le risque du trafic. Il ajoute que l'approche retenue par le montage 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.

Alain Bonnafous, du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon, indique que le montage retenu s'apparente à un système « OVNI », dans la mesure où il ne se situe pas dans la logique classique de PPP.

Monsieur Bonnafous fait également part des commentaires suivants :

- le taux du marché sera plus élevé puisque les emprunts ne seront pas levés par RFF ;
- le taux de risque *premium* du projet est relativement élevé ;
- la difficulté de prévoir les trafics et les recettes est patente, puisqu'il s'agit d'une offre inédite en France

Monsieur Lino Ferreira, représentant des Verts en Seine-Saint-Denis, fait état des incertitudes pesant sur le coût du billet, la profondeur du tunnel et les recettes de fréquentation. Il conclut son intervention en évoquant les échecs des liaisons Arlanda Express et Heathrow Express.

Xavier Duclairoir répond que la principale préoccupation du GIE a consisté à comparer les prévisions de trafic des études théoriques avec les résultats obtenus par les dessertes étrangères. En outre, il rappelle que la montée en charge est nécessairement progressive.

Lino FERREIRA remarque que deux mesures sont envisagées pour améliorer la rentabilité financière du Heathrow Express :

- l'augmentation du prix du billet ;
- la transformation de cette liaison dédiée en un RER s'arrêtant à toutes les gares.

Xavier DUCLAIROIR répond que les dirigeants n'envisagent pas d'arrêter l'exploitation du Heathrow Express, mais de compléter cette liaison par une desserte comprenant des arrêts complémentaires.

Alain BONNAFOUS demande à Xavier DUCLAIROIR s'il lui semble possible de comparer l'irrigation de Paris par le CDG Express avec celle Londres par le Heathrow Express. Il s'interroge également sur la prévision de trafic de huit millions.

Xavier DUCLAIROIR indique que le cas parisien est particulier : les passagers aériens ont une origine et destination géographiques beaucoup plus concentrées qu'à Londres. En outre, bien qu'il soit concurrencé par le métro dont le coût de transport est trois fois inférieur, le Heathrow Express obtient une meilleure part de marché (26 %) que le métro (24 %) sur l'*Inner London*, c'est-à-dire Londres *intra muros*.

Laurent SCOTT de MARTINVILLE, représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, demande quelle est la rentabilité envisagée pour l'actionnaire de la société projet.

Alain LECRIVAIN répond que l'actionnaire ne recherche pas fondamentalement à obtenir des rentabilités de 12 ou 14 %. L'objectif recherché est une rentabilité qui permette de justifier aux établissements publics la mise au pot de la société projet.

Bernard SULPIS indique que le GIE n'est pas confronté qu'à des contraintes économiques et financières :

- 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.

De fait, la solution présentée permet de ne pas limiter les possibilités d'adaptation de la ligne B du RER ou d'autres services. L'ensemble de ces contraintes a conduit le GIE 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.

Monsieur FAIVRE D'ARCIER conclut ce colloque et rappelle que les échanges organisés par la Commission du débat public se situent dans le cadre d'un débat d'opportunité, lequel précède la décision définitive sur le projet CDG Express. De fait, les études supplémentaires permettront de préciser si un tel projet est susceptible d'être financièrement viable.

Le compte rendu exhaustif de cette audition est consultable sur internet www.debatpublic-cdgexpress.org et aussi disponible sur simple demande à la CPDP, numéro vert (appel gratuit) :0800800 949 .