

Synthèse réunion de proximité de Tremblay en France

Participaient à la réunion :

Pour la Commission particulière du débat public :

Monsieur MARZOLF

Monsieur PUYFAUCHER

Madame PISANI

Pour les porteurs du projet :

Monsieur SULPIS, Délégué régional Ile-de-France, Réseau ferré de France (RFF)

Madame BORY, Chef de projet, Département stratégies, Aéroports de Paris (ADP)

Monsieur PICQ, Responsable de projets, SNCF

Monsieur DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE

Madame DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF

Interpellateurs :

Monsieur ASENSI, Député Maire de Tremblay-en-France

Monsieur BERTIN, Directeur des Services aux expositions, Parc des expositions Paris-Nord Villepinte

Monsieur PRINCE, Président du Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE 93)

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

I. Présentation du débat et du projet CDG Express

1. Le principe du débat public

Après avoir exposé le déroulé de la soirée, Monsieur MARZOLF, Président de la Commission, présente les objectifs du débat : recueillir une information claire sur le projet du CDG Express. Trois questions seront abordées : l'opportunité du débat, l'objectif du projet et les solutions alternatives à ce projet, qui consiste en la réalisation d'une ligne ferroviaire dédiée aux passagers aériens entre l'aéroport de Roissy et Paris. Monsieur MARZOLF rappelle les modalités d'organisation du débat (moyens de diffusion des informations, règles à respecter, etc.) puis expose les avancées d'ores et déjà permises par le débat public, notamment en ce qui concerne l'analyse de certaines solutions alternatives jugées pertinentes.

2. Présentation du projet CDG Express

Monsieur SULPIS, Délégué régional Ile-de-France de Réseau ferré de France (RFF) expose ensuite les modalités du projet CDG Express, en développant dans un premier temps le contexte général dans lequel se place le projet. Il détaille les équipements situés en Seine-Saint-Denis (aéroport, Parc des expositions, Stade de France, etc.) et revient sur les évolutions de la ligne de RER B qui dessert l'ensemble de ces infrastructures. Après avoir reconnu les améliorations nécessaires à apporter à la ligne B et expliqué les évolutions du schéma directeur de cette liaison, prévue par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), il expose les modalités du projet CDG Express. Ce service a été conçu en vertu de plusieurs contraintes imposées par les pouvoirs publics :

- ne pas dégrader les dessertes existantes ;
- ne pas limiter leurs capacités de développement et d'adaptation aux besoins futurs ;
- réduire l'apport de la sphère publique ;
- assurer une neutralité sur l'endettement des entreprises publiques.

Le financement de cette opération repose pour l'essentiel sur les recettes payées par les usagers. Un partenariat public-privé est prévu. Il permet de limiter les risques pour les entreprises publiques.

Le directeur de projet, Madame DEMEME-COQUAND, poursuit en détaillant les aspects techniques de ce projet. La liaison partirait de la gare de l'Est, partageant les infrastructures existantes entre la gare de l'Est et Noisy. Elle emprunterait ensuite un tunnel nouveau, jusqu'à Tremblay-en-France, sous les communes de Noisy, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France. Ceci permettrait de limiter l'impact en zone urbaine. A Tremblay-en-France et Mitry-Mory, la liaison redeviendrait aérienne, sur deux voies. Elle longerait au plus près l'autoroute A104 et contournerait le poste EDF au sud, se raccordant en passage souterrain à la ligne LGV d'interconnexion. Elle utiliserait enfin cette ligne LGV pour entrer en gare de Roissy. Madame DEMEME-COQUAND expose la méthode utilisée pour creuser le tunnel ainsi que les contraintes de cet ouvrage, et évoque les deux zones principales de chantier envisagées : la première à Pavillons-sous-Bois et la seconde à Tremblay-en-France. Les zones de chantier sont celles où démarrent les tunneliers, où sont positionnés les bureaux et les cantonnements. Les voussoirs et autres matériaux de chantier seraient également ravitaillés dans cette zone où, enfin, les déblais seraient extraits, traités puis évacués.

Une étude d'insertion paysagère est en cours sur Tremblay-en-France. Elle vise à assurer une meilleure insertion de la ligne dans son environnement. Une grande partie des déblais extraits du tunnel devrait être utilisée pour des modelés paysagers.

Enfin, Madame DEMEME-COQUAND détaille les différentes phases d'élaboration du projet et conclut que les travaux pourraient démarrer en 2007, pour une mise en service en 2012.

II. Position des interpellateurs

1. Position de Monsieur le Député Maire de Tremblay-en-France

Monsieur ASENSI refuse un transport à deux vitesses et se déclare favorable à une amélioration de ligne B du RER en priorité. Il rappelle que la ville de Tremblay fait l'objet de nombreuses convoitises de la part des promoteurs, successivement repoussés. Le tracé initialement prévu par le projet CDG Express s'avérait inadmissible car il constituait une agression du paysage tremblaysien. Le travail de l'association des Maires et d'autres acteurs auprès du GIE a permis des évolutions significatives. Néanmoins, le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord, prévu par le schéma directeur en 2015, doit être engagé le plus rapidement possible, pour permettre des améliorations sur les lignes B et D.

La proposition de Monsieur ASENSI sera présentée en Conseil municipal pour engager la commune.

2. Position du Mouvement national de lutte pour l'environnement 93 (MNLE 93)

Secrétaire général du Mouvement national de lutte pour l'environnement 93, Monsieur PRINCE n'adhère pas à ce projet de ligne dédiée ségrégative. Il estime que la réponse apportée par CDG Express ne correspond pas à l'ampleur des besoins : elle vise à permettre à une minorité de privilégiés d'échapper à l'inconfort de l'immense majorité, grâce à un cadre financier où la probabilité de gestion déficitaire est forte. Le MNLE 93 est favorable à une remise à plat de la problématique de l'ensemble des déplacements dans le nord-est de l'Ile-de-France, pour le développement en cohérence de l'ensemble des idées permettant de structurer la modernisation de la ligne B et la globalisation des moyens envisagés pour CDG Express avec ceux nettement améliorés proposés par le STIF. Ainsi pourront être conciliés les besoins des habitants du nord-est de l'Ile-de-France et ceux des utilisateurs et des travailleurs de la plate-forme de Roissy.

3. Position de la direction du Parc des expositions

Le Directeur des services aux expositions du Parc des expositions Paris-Nord Villepinte, Monsieur BERTIN, rappelle l'importance du Parc dans l'environnement économique départemental, régional et national. 63 % des visiteurs du Parc arrivent par la route, suite aux dégradations des conditions d'exploitation de la ligne B. Le projet CDG Express oublie le Parc ; c'est pourquoi ses dirigeants proposent une solution alternative.

Le tracé partirait de la gare de l'Est, puis, à terme, de celle de Haussman-Saint-Lazare, plus appropriée. Le tunnel serait maintenu jusque sous Sevran-Beaudottes. Il s'agirait ensuite de dévier le tunnel prévu jusqu'à Tremblay pour rejoindre les emprises du RER B, au-delà des Beaudottes. La plate-forme serait disponible pour accueillir une nouvelle paire de voies. Le tracé rejoindrait ensuite la gare du Parc des expositions qui, elle-même, dispose des emprises nécessaires pour accueillir un quai supplémentaire et une nouvelle paire de voies. Au-delà du Parc, pour rejoindre l'aéroport de Roissy, le tracé prévu par la boucle sud de Roissy pour rattraper au niveau de l'A104 le trajet initial jusqu'à la gare TGV de Roissy serait conservé.

Cette proposition présente l'avantage de réduire la longueur du tunnel initialement prévue de trois kilomètres, permettant 60 millions d'euros d'économie sur les coûts d'infrastructure. La durée des travaux serait par ailleurs réduite de neuf mois. Enfin, la clientèle du Parc participerait à hauteur de 10 à 15 % au trafic prévu sur CDG Express.

III. Débat avec la salle

Interrogé sur les risques financiers du projet, eu égard aux résultats médiocres enregistrés par les lignes de type Airport Express à l'étranger, Monsieur DUCLAIROIR explique que le dossier support du maître d'ouvrage propose trois scénarii. Le premier scénario, dit haut, reflète les prévisions à l'issue des études menées par le maître d'ouvrage. Le second, dit moyen, envisage 8 millions de passagers alors que le dernier, dit bas, ne prévoit que 6 millions de passagers. Ainsi, la prévision initiale est dégradée de 20 % pour le scénario moyen et de 40 % pour le scénario bas. Les résultats constatés sur les liaisons étrangères confirment la fiabilité du scénario moyen, en termes de parts de marché.

En réponse à une question sur le tracé adopté sur la commune de Tremblay, Monsieur Sulpis indique que, bien que les études menées sur cette ville soient plus approfondies que sur le reste du parcours, le tracé définitif n'est pas arrêté. Les efforts restant à mener seront poursuivis naturellement, si le projet voit le jour, avec les collectivités concernées.

Monsieur DUCLAIROIR expose les modalités du montage financier prévu pour CDG Express. Le fonctionnement envisagé implique une participation d'ADP et de la SNCF, qui apporteraient une partie de l'investissement initial, soit 20 % du montant du projet selon les premières estimations. Le montage financier s'étale sur trente ans. Durant cette période, les recettes permettront d'amortir les coûts d'investissement et d'exploitation. Le scénario moyen permettrait d'équilibrer le projet. Si, à l'issue de ces trente années, le trafic était inférieur à 8 millions de passagers, mais supérieur à 6 millions, les deux établissements publics complèteraient le manque à gagner. Cet engagement est néanmoins plafonné. Le partenariat public-privé prévoit en effet que l'investissement initial soit complété par une levée sur les marchés financiers. Si après trente ans, le trafic était inférieur au scénario moyen, une garantie serait plafonnée, afin que les entreprises publiques ne rajoutent pas plus de 20 % du coût total du projet. Dans la pire hypothèse, elles contribueraient donc à hauteur de 40 % à CDG Express. En deçà de 6 millions de passagers aériens sur trente ans, le secteur privé, par le biais d'un assureur financier, couvrirait le déficit. Le contribuable et l'Etat ne seraient donc pas sollicités.

Madame MARC, de Villepinte, s'interroge sur l'état de l'étude des solutions alternatives. Monsieur MARZOLF répond que la semaine dernière, un appel international à consultations a été lancé auprès d'experts espagnol, suisse, anglais, allemand et français. Les réponses sont attendues lundi 3 novembre prochain. La Commission se réunira le lendemain pour annoncer son choix. L'expert désigné rencontrera alors les différents acteurs pour rendre ses résultats pour la réunion de synthèse du 12 décembre. Si ce délai ne peut être respecté, une nouvelle réunion publique spécifique sera organisée début janvier pour communiquer les résultats de l'expertise.

Interpellé sur les conditions médiocres d'exploitation de la ligne B et l'indécence du projet CDG Express face aux besoins du RER, notamment en matière de matériel roulant, Monsieur PICQ affirme souscrire au propos de Monsieur SULPIS. La modernisation de la ligne B fait partie des priorités de la SNCF. Quoi qu'il advienne de CDG Express, le RER B sera modernisé. Par ailleurs, les rames du RER B arrivent à mi-vie. Certaines circulent depuis 20 à 23 ans, alors que la durée de vie du matériel roulant est de 40 ans. Le renouvellement de ces rames figure parmi les mesures contenues dans le schéma directeur proposé par le STIF. Dès 2006, leur renouvellement sera initié pour s'achever en 2010. L'investissement nécessaire à cette rénovation oscille entre 200 et 300 millions d'euros, pris en charge par le STIF, la région Ile-de-France et éventuellement la SNCF.

Madame DEMEME-COQUAND répond ensuite sur d'éventuels surcoûts engendrés par de nouvelles études à mener concernant le creusement du tunnel. Elle rappelle que 5 % des études ont été engagés. Ce n'est qu'à l'issue du débat que seraient engagés les 95 % restant. Le coût avancé pour le projet est une évaluation sur laquelle RFF ne s'engage pas. Les surcoûts seront intégrés dès l'avant-projet. Des contrats de conception-réalisation permettront une meilleure maîtrise de ces risques.

Interpellé sur l'état déplorable de la ligne B et de la gare de Tremblay, Monsieur SULPIS reconnaît la nécessité d'engager des rénovations. Néanmoins, RFF comme la SNCF ne disposent d'aucun pouvoir de décision sur ce type de travaux. Ce sont l'Etat et la Région qui doivent intervenir.

Monsieur ASENSI ajoute qu'il n'est pas favorable à l'organisation d'un référendum sur ce type de sujet. La position de la commune de Tremblay sera définie en Conseil municipal. Monsieur MARZOLF indique que le compte-rendu final de la CPDP mentionnera les résultats des votes organisés par les villes, par voie référendaire, par consultation ou par le biais des Conseils municipaux.

Interrogé à nouveau sur le montage financier, Monsieur DUCLAIROIR précise la signification de la levée de fonds sur les marchés financiers : l'emprunt sur les marchés financiers implique un différé de remboursement au moment de l'arrivée des recettes. Eurotunnel, comme Orlyval, reposaient sur des financements entièrement privés. Or ces infrastructures de transport s'amortissent sur de très longues durées. C'est pourquoi un partenariat public-privé a été choisi, afin de partager le financement.

En réponse à un intervenant, selon lequel la participation de la SNCF pourrait suffire à la rénovation de la ligne B, Monsieur DUCLAIROIR rappelle que les modalités de participation de la SNCF et d'ADP n'ont pas été fixées. Monsieur PICQ précise que la participation de la SNCF peut consister en une mise à disposition d'une plate-forme d'accueil en gare de l'Est, par exemple. De plus, ce projet créerait des emplois et permettrait une hausse du chiffre d'affaires de l'entreprise.

Madame DUBOE, de Tremblay, souhaite connaître les moyens d'action qui permettront de constater des améliorations réelles sur la ligne B avant 2020, date envisagée par le schéma directeur. Monsieur SULPIS affirme qu'avant cette date, des travaux importants seront menés. Il explique qu'aujourd'hui, si le financement était disponible et que l'ensemble des études avaient été menées pour opérer le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord, ces travaux seraient inopérants. Il est nécessaire de procéder au préalable à des améliorations telles qu'elles sont décrites dans le schéma directeur. Elles permettraient de bénéficier de la capacité supplémentaire créée par le doublement du tunnel. Monsieur COURATIER suggère d'auditionner un nouvel acteur, l'Agence foncière technique de la Région parisienne (AFTRP). Monsieur SULPIS ajoute que la suggestion de faire passer le tunnel sous les infrastructures existantes paraît envisageable.

Monsieur JACQUOT, de Villepinte, évoque les bruits solidiens dans les maisons situées au-dessus du tunnel. Madame DEMEME-COQUAND répond que les premières simulations sur des hypothèses très pessimistes ont révélé le risque de bruits solidiens. Pour maîtriser ces risques, plusieurs techniques sont possibles. Il peut s'agir d'un approfondissement du tunnel ou de la pose de voies sur un appui anti-vibratile. Des tunnels français sont traversés par des TGV. C'est notamment le cas d'Avignon, où le train passe à grande vitesse tout près d'un hôpital et d'une maternité. Aucune vibration n'est constatée. Il en va de même à Monaco, où les riverains ne se plaignent pas, bien que le calcaire propage les vibrations de façon exceptionnelle. Des habitations se situent également au-dessus d'un tunnel à Sceaux, sans protestation des riverains. Madame DEMEME-COQUAND indique qu'il est donc possible de construire ces infrastructures de façon satisfaisante. Elle fera mener les études nécessaires pour minimiser ces risques.

Monsieur FERREIRA, de Tremblay, note que plus personne ne semble croire à ce projet. Il demande pourquoi on ne procède pas directement à l'étude des solutions alternatives. Monsieur SULPIS insiste sur l'importance de ce débat. Le simple fait de suggérer de débattre au plus vite des solutions alternatives marque une évolution considérable, eu égard à l'opposition rencontrée plus tôt sur l'intérêt même du projet. Madame BORY complète cette réponse en expliquant que, depuis 1996, les pouvoirs publics, appuyés par le STIF, le Parc des expositions et les autres acteurs concernés, demandent d'améliorer la desserte du Parc et de CDG. A titre d'exemple, le Président d'ADP a reçu, dans sa lettre de mission signée par Messieurs Gayssot et Strauss Kahn, une demande d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Paris et Roissy.

Interrogé sur le nombre de trains destinés à emprunter la ligne dédiée, Monsieur PICQ affirme que quatre trains CDG Express sont aujourd'hui prévus sur le tracé dédié. La SNCF a été saisie par les conseillers régionaux de Basse-Normandie et de Haute-Normandie pour la circulation de deux trains corail améliorés par heure et par sens, soit 44 trains par jour, au maximum. A cela pourraient s'ajouter des circulations ponctuelles les jours d'ouverture du Parc, deux heures le matin et deux heures le soir. Aucun autre passage n'est prévu à ce jour. Lors de l'audition publique du Président du Conseil général, la possibilité de renforcer une desserte à partir de Noisy a été évoquée, mais elle n'a fait l'objet d'aucune étude.