

Compte-rendu réunion de proximité de Paris 10^{ème} du 26 novembre 2003

Participaient à la réunion :

Pour la Commission particulière du débat public :

Philippe MARZOLF, Président

Alain ALMERAS

Isabelle PISANI

Pour les porteurs du projet :

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

Olivier Picq, Responsable de projets, SNCF

Xavier Duclairoir, Directeur de projet, GIE

Sébastien Leconte, SNCF

Brigitte Millour, ADP

Interpellateurs :

Christiane Braun-Renault, porte-parole de l'Atelier d'Urbanisme inter-Conseils de quartier du 10^{ème} arrondissement

Jean-Claude Duflo, représentant du Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien

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

Présentation du Débat public

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du Débat public

Bienvenue à tous. Lors des neuf réunions de proximité que nous avons organisées dans les différentes villes riveraines du tracé du projet CDG Express, nous avons toujours demandé au maire de la ville concernée de venir exprimer l'avis de son conseil municipal. Nous avons donc sollicité, pour la présente réunion, le Maire du 10^{ème} arrondissement. Il n'a pas pu venir, pas plus d'ailleurs qu'un représentant de la Mairie de Paris.

I. Les objectifs et les principes du débat public

1. Objectifs

Le débat public a commencé le 25 août et sera clos le 15 décembre. Il est organisé par la Commission nationale du Débat public, une autorité administrative indépendante du Maître d'Ouvrage et de tout autre décideur. Les objectifs visés sont les suivants :

- rendre accessible une information complète et transparente ;
- apporter des réponses à toutes les questions que vous vous posez ;
- permettre l'expression de tous les points de vue, sans exclusive ;
- une participation active, dans le cadre d'un dialogue constructif.

Ce soir vous êtes 95 à vous êtes déplacés pour participer à un débat que j'espère constructif.

2. Les principes du débat public

L'organisation d'un débat comme celui de ce soir doit répondre à trois principes :

- la transparence : la CPDP s'engage à mettre tous les documents sur la place publique, à commencer par les études réalisées par le maître d'ouvrage pour élaborer le projet ;
- l'équivalence : tout le monde peut s'exprimer ;
- l'argumentation : nous ne sommes pas là pour compter les pour ou les contre, mais pour écouter des échanges argumentés, des points de vue et des propositions construites.

Comme je vous l'ai dit, la CPDP est :

- indépendante et neutre, puisque les indemnités des membres de la Commission nationale et de la Commission particulière du Débat public sont payées directement par la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, étant entendu que nous sommes là pour faciliter le débat entre le Maître d'Ouvrage et le public ;
- garante de l'information et de la participation du public ;
- soumise à l'obligation de compte-rendu à l'issue du débat : la CPDP va établir la mémoire du débat, sans formuler aucun avis ou position sur le projet.

II. Les moyens de diffusion et d'information du débat public

1. Les documents d'information

Nous avons diffusé les documents suivants :

- une présentation du débat public de six pages, à 595 000 exemplaires ;
- 2 395 dossiers du Maître d'Ouvrage et 22 760 synthèses ;
- neuf cahiers d'acteurs (plus trois en préparation) permettent d'exposer les contributions écrites les plus étayées et sont diffusés de la même façon que tous les documents du Maître d'Ouvrage ;
- la synthèse du schéma d'amélioration du RER B, qui constitue un élément connexe au débat de première importance ;
- le journal du débat, dont trois des quatre numéros prévus ont déjà été publiés.

2. Les moyens de diffusion

- un accueil dans les locaux de la CPDP, 32 rue d'Hauteville;
- un site Internet où l'on peut télécharger les documents ;
- l'envoi de 400 000 documents d'information afin de toucher toutes les populations concernées directement par le projet ;
- des courriels électroniques à destination des entreprises et des administrations dont les salariés ou agents pourraient être les futurs utilisateurs.

Nous avons reçu à ce jour plus de 2 300 cartes T relatives à demandes d'information. Plus de 1 077 questions ont été posées par écrit, auxquelles le Maître d'Ouvrage devra répondre par écrit avant la clôture du débat. Le débat a suscité, en relations presse, plus de 115 articles.

3. Les moyens de participation du public

La réunion de lancement s'est déroulée à Paris, le 13 septembre dernier.

Quatre colloques thématiques ont eu lieu :

- « Le transport aérien et le projet : quel sera le développement de Roissy ? » ;
- « Les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie » ;
- « Les autres infrastructures de transport », colloque au cours duquel a été présenté par le STIF le schéma d'amélioration du RER B ;
- « La dimension socio-économique et financière du projet ».

En cours de débat, il nous a semblé important d'aborder certains points à l'occasion d'ateliers pédagogiques au cours desquels les solutions alternatives proposées ou la réglementation relative aux questions de sécurité dans le tunnel ont pu être présentées.

Par ailleurs, 25 auditions d'acteurs ont été organisées, ainsi que neuf réunions de proximité (Aulnay, Villepinte, Tremblay, Sevran, Pavillons-sous-Bois, Bondy, Noisy-le-Sec, Paris 10^{ème} et Mitry). Une réunion de synthèse est prévue le 12 décembre.

Le lendemain de ces réunions de proximité, la possibilité est donnée au grand public de dialoguer avec le Maître d'Ouvrage et la Commission dans le cadre d'une permanence d'écoute, qui aura lieu demain à la Mairie du 10^{ème} arrondissement de 14h à 17h.

III. L'état d'avancement du débat

Le débat public a permis de mettre à jour plusieurs points clés.

- L'opportunité du projet est réelle, puisque le constat est partagé par tous qu'il faut améliorer la desserte ferroviaire en transports collectifs pour les passagers aériens de Roissy.
- Le besoin est avéré également d'améliorer le fonctionnement de la ligne B du RER pour les usagers quotidiens.
- Des questions restent ouvertes en ce qui concerne l'objectif du projet, et particulièrement sur le concept de terminal aérien avancé, avec un enregistrement des passagers et des bagages à Paris pour un service spécifique aux passagers aériens.
- Nous avons reçu de nombreuses questions portant sur :
 - la création d'une nouvelle liaison ferroviaire et les caractéristiques du projet, avec l'expression d'une opposition forte à la réalisation d'un tunnel, particulièrement dans les communes riveraines ;
 - les risques géologiques, les impacts du projet sur l'environnement ;
 - le coût du tunnel qui risque d'obérer la rentabilité du CDG Express ;
 - le type de financement et les risques pris par les partenaires publics du projet (ADP, SNCF et RFF) ;
 - le choix de la Gare de l'Est comme point d'arrivée dans Paris.
- Des solutions alternatives ont été proposées par les acteurs, comme l'utilisation des infrastructures de la ligne à grande vitesse Est puis l'interconnexion TGV ou comme l'utilisation des infrastructures existantes de Paris-Roissy-Mitry.

Les premiers éléments d'analyse du déroulement du débat public font apparaître que :

- les débats sont argumentés et respectueux de l'expression de chacun ;
- les conditions de transparence pour l'information diffusée et d'équité ont permis l'expression de tous ;
- une opposition constructive au projet s'est manifestée, allant jusqu'à la proposition de solutions alternatives approfondies ;
- le Maître d'Ouvrage a fait preuve d'une attitude d'écoute et de compréhension, afin d'envisager des pistes d'amélioration du projet ;
- le débat peut conférer une légitimité reconnue à des propositions alternatives qui semblent pertinentes à tous.

Ce dernier point a motivé la commande par la CNDP d'un dire d'expert indépendant dont elle assurera le financement. Après un appel à la consultation internationale, un bureau d'études suisse spécialisé dans le ferroviaire a reçu mission d'expertiser deux solutions alternatives. Il rendra ses conclusions lors de la réunion de synthèse du 12 décembre prochain.

Deux mois après la clôture du débat, la CPDP va communiquer un compte rendu du déroulement du débat public. Trois mois après la remise de ce document, le Maître d'Ouvrage devra publier au Journal Officiel les principes et les conditions de poursuite de son projet.

Un formulaire a été posé sur vos chaises, afin que vous puissiez poser une question par écrit. Toutes les questions écrites seront versées à la mémoire du débat public et recevront une réponse écrite du Maître d'Ouvrage. Afin d'éviter que les personnes qui ont l'habitude de nous suivre dans les réunions de proximité posent les premières questions, nous avons décidé de tirer au sort l'ordre de passage à l'oral des questions.

Présentation du projet par les maîtres d'ouvrage **(RFF, ADP, SNCF, GIE)**

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

I. Présentation du contexte général

1. Le quart Nord-Est francilien

Le projet CDG Express s'inscrit dans un secteur que vous connaissez bien, celui du Nord et de l'Est de la proche Couronne de l'Ile-de-France. Il s'agit d'un secteur en pleine expansion, tant à Paris qu'en banlieue. Il accueille des équipements importants, aussi bien pour la vie régionale que pour la vie nationale :

- l'aéroport Roissy-CDG ;
- le Parc international des Expositions de Villepinte (PIEX) ;
- l'aéroport du Bourget entouré de son Parc des expositions et du Musée de l'Air ;
- le Stade de France ;
- la zone en pleine restructuration de la Plaine Saint-Denis.

Le secteur Nord-Est de l'Ile de France est déjà relativement bien desservi sur le plan routier, avec les deux radiales routières A1 et A3 et des rocade (Boulevard périphérique, l'A86 et la Francilienne). Sur le plan ferroviaire, il existe deux lignes de transport essentielles : les lignes B du RER au départ de la Gare du Nord et la ligne E du RER au départ de la Gare de l'Est

Le quart Nord-Est de l'Ile-de-France connaît aujourd'hui de très grosses difficultés, du fait de la saturation des autoroutes A1 et A3, qui rend les temps de parcours aléatoires, ainsi qu'à cause de l'incapacité avérée de la ligne B du RER à répondre à l'ensemble des besoins quotidiens de ses habitants. Parmi ceux-ci figure la desserte du pôle Roissy, qui accueille non seulement 48 millions de passagers, mais aussi 72 000 emplois, mais aussi la desserte du PIEX.

Ces difficultés expliquent que le secteur Nord-Est fasse l'objet de nombreux projets ferroviaires, parmi lesquels le CDG Express. La plupart des autres projets sont inscrits au contrat de plan Etat/Région :

- l'extension de la ligne E du RER en direction de Tournan, dès décembre 2003 ;
- l'adoption par le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), en octobre dernier, d'un schéma directeur d'amélioration de la ligne B, afin d'améliorer sa fiabilité et sa régularité ;
- la réalisation de la Gare de l'Evangile sur la ligne E du RER ;
- la réalisation du tramway Evangile-Saint Denis- Epinay ;
- des études en cours, en liaison avec la Chambre de Commerce, pour la desserte du PIEX ;
- des études en vue d'améliorer la desserte de Roissy, dans le cadre desquelles le projet CDG Express a été conçu.

Le projet CDG Express vous a déjà été présenté, en octobre 2001, lors d'une concertation préalable. Une réunion s'est tenue à cette occasion à la Mairie du 10^{ème} arrondissement le 26 octobre 2001. Le débat public prend la suite de cette concertation préalable, mais il se situe encore à un stade très amont de la réalisation de l'ensemble des études techniques nécessaires. C'est une des raisons pour lesquelles il se peut que vous soyez déçus tout à l'heure que l'on ne puisse pas répondre précisément à certaines de vos questions. Il faut comprendre qu'un débat public n'aurait pas d'objet si le projet CDG Express était déjà ficelé. En l'occurrence il nous faudra franchir par la suite les étapes de l'avant-projet sommaire, de l'avant-projet définitif, puis de l'enquête publique. Ce n'est qu'au terme de ce processus que nous pourrons entreprendre, si la décision est prise de poursuivre le projet, la réalisation de l'infrastructure.

Le projet CDG Express a été élaboré, à la demande des pouvoirs publics, par trois établissements publics dans le respect de leurs missions :

- la SNCF, le transporteur historique du réseau ferré national, représentée ce soir par Olivier PICQ et par Sébastien LECONTE, qui a en charge les aménagements de la Gare de l'Est.
- Aéroports de Paris, le gestionnaire des aéroports de la Région Parisienne, représenté par Brigitte MILLOUR ;
- RFF, le gestionnaire et chargé du développement du réseau ferré national depuis 1997, que je représente.

Ces trois établissements publics ont décidé de se regrouper au sein d'un groupement d'intérêt économique d'étude, le GIE CDG Express, dont le Directeur de Projet, Xavier DUCLAIROIR, est ici présent.

II. Les caractéristiques du projet

Le projet CDG Express a été conçu dans l'unique but de modifier les habitudes des personnes qui se rendent de Paris à Roissy et qui utilisent aujourd'hui, à plus de 80 %, la route, que ce soit en voiture particulière, en taxis ou dans des autobus. Seuls 19 % d'entre elles utilisent la ligne B du RER. Cette dernière s'est révélée inadaptée, malgré l'instauration de services directs pendant la journée ou aux heures de pointe, car les progrès accomplis aux bénéfices des voyageurs aériens se font en général au détriment des usagers quotidiens de la ligne.

1. Les contraintes imposées

Pour concevoir le projet CDG Express, nous avons dû composer avec des contraintes multiples et de plusieurs ordres.

Contraintes techniques

Il nous faut éviter de dégrader les services existants, mais aussi ne pas limiter les possibilités de développement et d'adaptation du réseau, que ce soit dans le cadre du Plan de Déplacement urbain (PLU) ou pour répondre aux besoins suscités par l'urbanisation.

Contraintes économiques et financières

Le GIE doit « réduire l'apport de la sphère publique », autrement dit ne pas avoir besoin de subvention de l'Etat ou des collectivités territoriales. Le CDG Express ne doit pas émerger aux mêmes sources de financement que les opérations inscrites dans le contrat de plan Etat/Région. Il faut en outre que le projet soit neutre sur l'endettement des entreprises publiques, et en particulier sur celui de RFF, afin de laisser libre ses capacités de participation aux autres projets d'infrastructures.

Contraintes environnementales

Au plan environnemental, nous sommes tenus au respect des zones urbanisées traversées et à la limitation des perturbations pendant les travaux.

2. Un projet de service

Sur la base des contraintes évoquées, une étude a été menée par le GIE CDG Express pour le compte de l'ensemble de ses partenaires, afin de déterminer à quelles conditions on pourrait attirer les passagers aériens. Nous nous sommes également intéressés aux expériences *d'airport express* menées à l'étranger pour valider le concept du CDG Express et éviter certains écueils. Ces approches indiquent clairement que le CDG Express doit être rapide, fiable, régulier, lisible. Il doit aussi s'adapter aux besoins spécifiques des passagers aériens, dont beaucoup sont d'origine étrangère, étant entendu que Paris et sa région constituent la capitale mondiale des salons, la première en France pour le tourisme, la première place d'accueil des investissements étrangers, mais aussi 72 000 emplois. Il est également ressorti de nos études que le CDG Express doit offrir des possibilités d'enregistrement des passagers et des bagages depuis Paris. Il faut constituer au départ de la liaison un véritable terminal aérien avancé dans Paris. C'est à cette condition que les passagers aériens seront susceptibles, d'après nos études, d'abandonner leur voiture pour prendre une liaison ferroviaire. Cette dernière sera conçue pour les passagers aériens, mais elle sera bien évidemment utilisable par tous, et notamment par les employés de la plate-forme, dans des conditions qu'il reste à déterminer.

3. Un projet de financement

En plus d'un projet de service, le CDG Express est un projet de montage financier, avec la volonté, dans le respect des contraintes fixées, de monter un projet qui repose pour l'essentiel sur un financement par les passagers aériens eux-mêmes. En tout état de cause, il s'inscrit dans le cadre d'un partenariat public/privé qui limite dès le départ, et de façon stricte, les risques encourus par les entreprises publiques qui pourraient concourir à sa réalisation. Dans le montage actuel, ces risques sont limités à 40 %, alors que dans un projet classique la sphère publique assume 100 % des risques. Le coût global du CDG Express est évalué à 800 millions d'euros, dont 610 millions d'euros d'infrastructures et 500 millions d'euros pour le seul tunnel.

4. Un projet d'infrastructure

Notre projet d'infrastructure part de la Gare de l'Est, utilise les infrastructures existantes jusqu'à Noisy-le-Sec, avant d'emprunter un tunnel d'une longueur de près de 11 kilomètres qui traverse la Seine Saint-Denis pour ressortir du côté de Tremblay-en-France, puis de longer l'autoroute A 104, pour enfin rejoindre Roissy à l'intérieur de la Gare TGV.

L'installation du terminal aérien avancé à Paris prévoit des zones d'enregistrement des passagers, des zones d'enregistrement de bagages, un circuit destiné à la circulation des bagages « containerisés ». L'ensemble concourt à ce que le passager aérien n'ait plus en charge son bagage entre Paris et Roissy : il est déjà dans le monde aéroportuaire.

Le terminal aérien avancé sera situé Gare de l'Est, c'est-à-dire dans un pôle constitué par les gares de l'Est, du Nord et de Magenta et dont Sébastien LECONTE, qui travaille en liaison étroite avec la Ville de Paris, va vous expliquer l'aménagement à venir.

III. Les aménagements prévus en Gare de l'Est

1. Création d'une liaison piétonnière mécanisée

Sébastien LECONTE, Responsable SNCF de l'aménagement de la Gare de l'Est

L'arrivée du TGV Est en juin 2007 ouvre la voie à une rénovation très importante de la Gare de l'Est et de ses alentours qui est en cohérence avec le projet du CDG Express. Si l'on va du Nord au Sud, il est prévu la réalisation du projet déjà ancien de lien piétonnier entre la Gare du Nord, la Gare Magenta du RER E et la Gare de l'Est. Cette liaison utilisera les passages déjà créés entre la Gare du Nord et la Gare Magenta, grâce à un prolongement du souterrain sous la rue de l'Aqueduc et la rue Lafayette. Après avoir débouché dans le périmètre de la Gare de l'Est, la liaison piétonnière se poursuivra soit par le grand souterrain qui conduit déjà à la station de métro Château-Landon, soit par un cheminement mécanisé conduisant au bâtiment de la gare voyageurs dans laquelle nous nous trouvons ce soir. Ce premier projet a été étudié et se trouve en phase de recherche de financement. Il permettrait de faire vivre l'ensemble Gare du Nord/Gare de l'Est/Gare Magenta de façon plus commode pour les voyageurs.

2. Le projet de Balcon Vert

Le projet du Balcon Vert est un projet porté par la Ville de Paris, ses élus et ses habitants. Il s'agit de créer un jardin suspendu de plusieurs milliers de mètres carrés au-dessus des premiers quais de la Gare de l'Est, le long de la rue d'Alsace, dont il élargira le périmètre. Ce projet comprendrait une rampe qui permettra de descendre en douceur du niveau supérieur de la rue d'Alsace, qui se situe à peu près au niveau de la Gare du Nord, jusqu'au niveau de la Gare de l'Est, située une douzaine de mètres plus bas. Ce projet de balcon vert est activement travaillé par la SNCF et Ville de Paris.

Comme vous pouvez le constater, les projets d'aménagement de la Gare de l'Est, s'ils sont poussés par l'arrivée du TGV Est, ont aussi été pensés en cohérence avec l'éventuel CDG Express.

3. Aménagement intérieur de la Gare de l'Est

L'idée-force du projet d'aménagement intérieur de la Gare de l'Est est de tirer parti du cœur du bâtiment, qui est un espace presque mort dans lequel on accueille les objets trouvés, les consignes et quelques services internes.

Il s'agit d'un espace anciennement prévu pour l'accueil des bagages lorsque la gare a été agrandie, dans les années 30 et 40, mais qui aujourd'hui est un espace fermé et aveugle, puisqu'une verrière a été occultée par du bitume à la suite de fuites.

Notre projet consiste à regagner de l'espace et rouvrir le cœur de gare en recréant la verrière et en l'ouvrant vers la ville, vers les quais et vers les deux grands halls (Saint-Martin et Alsace) où se font aujourd'hui les arrivées et les départs. C'est dans cet espace agrandi que l'on pourra accueillir la zone d'enregistrement des voyageurs aériens du CDG Express.

4. Le parvis

Un travail d'aménagement est enfin prévu sur le parvis de la Gare et ses alentours. Une réflexion est en cours depuis plusieurs mois avec les services de la Mairie de Paris et de la Mairie du 10^{ème}. Elle vise à donner de la place aux piétons, aux bus, aux vélos et aux taxis en retirant des voitures. Force est en effet de constater que le parvis de la Gare de l'Est, qui sert aujourd'hui de zone de circulation et de stationnement, constitue un espace assez confus. Cette réflexion s'articule avec un projet de la RATP et de la Ville de Paris consistant à :

- regrouper toutes les stations de bus, qui envahissent le boulevard de Strasbourg, au milieu de l'avenue du 8 mai et sur le parvis de la Gare ;
- donner de l'espace aux piétons, de façon à ce qu'ils puissent se rendre depuis les quais vers le boulevard de Strasbourg ou la rue du Faubourg Saint-Martin sans avoir à traverser d'axes importants ;
- prévoir des emplacements pour les vélos ;
- concevoir un double circuit pour les taxis, avec une dépose et une station de départ, ceux-ci profitant bien sûr de tous les couloirs de bus qui sont en train d'être créés autour de la gare.

Encore une fois l'ensemble des aménagements que j'ai évoqué sont prévus dans la perspective de l'arrivée du TGV Est et pourront être mis en cohérence avec le projet CDG Express.

IV. Calendrier de réalisation

Bernard Sulpis

Le calendrier à venir du CDG Express proprement dit, dans la mesure où il serait décidé à l'issue du débat public, est le suivant :

- réalisation, avant la fin 2004, d'un avant-projet sommaire qui devra être approuvé par le STIF et le Ministère des Transports ;
- 2005 : procédure d'enquête publique au cours de laquelle vous aurez à nouveau à vous exprimer, mais cette fois-ci sur un projet extrêmement précis et beaucoup plus finalisé qu'aujourd'hui ;
- 2006 : approbations définitives par le STIF et le Ministère des Transports ;
- 2007 : démarrage des travaux ;

- 2012 : mise en service.

L'ensemble de la phase d'étude et de travaux sera mené dans la continuité de la démarche entreprise depuis deux ans, c'est-à-dire en concertation avec l'ensemble des personnes concernées, dont en particulier les riverains, qui doivent être tenus régulièrement informés de l'avancement des études réalisées, afin qu'ils s'assurent que le projet est mené, non seulement en conformité avec les règles de l'art, mais aussi conformément à ce que l'on est tous en droit d'attendre aujourd'hui d'un projet d'une telle importance.

Philippe MARZOLF

Je vous précise que la Commission décompte précisément les temps de parole, afin de respecter le principe d'un équilibre des temps de parole. Le Maître d'Ouvrage est intervenu ce soir un peu plus longuement qu'à l'habitude, parce que nous voulions lui permettre d'exposer l'ensemble des projets d'aménagement de la Gare de l'Est.

J'ajoute que je suis accompagné par deux autres membres de la CPDP : Isabelle PISANI et Alain ALMERAS. Enfin, je demande aux personnes qui ne souhaitent pas être filmées ou photographiées de se placer au fond de la salle, afin que nous puissions respecter leur droit à l'image.

La position de l'Atelier d'Urbanisme inter Conseils de quartier du 10^{ème} arrondissement

Christiane BRAUN-RENAULT

**Porte-parole de l'Atelier d'Urbanisme inter-Conseils de quartier
du 10^{ème} arrondissement**

L'Atelier d'Urbanisme inter-Conseils de quartier du 10^{ème} arrondissement regroupe les habitants du 10^{ème} arrondissement qui sont engagés et impliqués dans l'exercice de la démocratie locale et participative. Cette interpellation s'appuie donc sur la synthèse et l'agrégation des réactions suscitées par l'étude du projet CDG Express. Elle sera centrée autour de trois pôles de réflexion :

- un constat exposant les préoccupations et les points d'intérêt suscités par le projet ;
- les questions restées en suspens ;
- les propositions de l'Atelier.

I. Le constat

La liaison CDG Express, qui a vocation à s'ajouter au nouveau TGV Est, qui d'autre part aura favorisé l'indispensable amélioration du RER B, aura des répercussions très importantes pour notre arrondissement, et cela quel que soit le projet retenu. En effet, les trois gares du Nord, de l'Est et de Magenta constitueront, lorsqu'elles seront interconnectées, l'un des plus grands pôles multimodaux du monde, sinon le plus grand.

1. Nos préoccupations

Outre les préoccupations que nous partageons avec tous les habitants des communes du Nord de Paris concernées, le projet CDG Express soulève à nos yeux deux questions majeures quant à son impact urbain local.

a. L'impact du projet sur la circulation et sur les déplacements des environs

Nous soulignons ici que nous n'avons connaissance d'aucune étude d'impact ni d'aucun projet de réaménagement des abords de la Gare de l'Est. En effet, les études disponibles restent limitées au projet technique dans les seules emprises de la SNCF. Or, compte tenu de l'importance du trafic prévu, nous nous inquiétons tout particulièrement de l'accroissement du trafic automobile induit, alors que le plan de développement urbain promet bien au contraire une diminution de ce trafic.

b. L'impact du projet sur le cadre urbain

Nous constatons une absence totale de prise en compte de l'environnement urbain dans le projet présenté. Or, chacun peut le constater, l'environnement actuel de la Gare de l'Est est notoirement dégradé. Les services qui sont offerts aux habitants et aux visiteurs sont particulièrement insuffisants, voire indigents. Nous nous inquiétons donc légitimement de l'absence de projet pour qu'un réel accueil des voyageurs soit assuré dans la ville elle-même.

2. Les points d'intérêt

Il est vrai qu'au-delà de nos préoccupations, des points d'intérêts se dessinent. Le projet CDG Express apparaît en effet à beaucoup comme une véritable opportunité pour notre arrondissement, à condition qu'en soient maîtrisés tous ses aspects. Nos principaux points d'intérêt sont :

- la création d'un pôle majeur d'attraction ouvert sur le monde entier, qui peut représenter une source de développement économique incontestable pour les quartiers limitrophes.
- le développement de transports en commun peu polluants ;
- l'optimisation de l'utilisation de la Gare de l'Est, qui est actuellement un patrimoine fort mal mis en valeur ;
- l'opportunité de requalifier l'espace public autour des trois gares et de leurs esplanades, puisqu'elles seront reliées par le Balcon Vert qui deviendra ainsi un atout tant pour la vie du quartier que pour les promeneurs et les visiteurs.

II. Les questions

Le constat que je viens d'exposer a suscité, au sein de l'Atelier d'Urbanisme, plusieurs questions. Tout d'abord, quelle est l'attention que les pouvoirs publics et le Maître d'Ouvrage vont porter d'une part au raccordement de la nouvelle liaison avec les réseaux de déplacement existants, d'autre part à l'adaptation de l'environnement urbain à la nouvelle fonction aéroportuaire du pôle constitué par les trois gares ? Quelles sont les dispositions envisagées pour assurer le respect de ces deux conditions ?

Pour répondre à ces questions, l'Atelier d'Urbanisme demande la réalisation d'études complémentaires dont le principal objectif serait d'assurer une intégration réussie du projet dans l'environnement urbain. Il propose un périmètre d'étude élargi qui englobe les trois gares, mais également tous les îlots et tous les espaces publics situés entre le boulevard Magenta au Sud, la rue de Maubeuge à l'Ouest, la rue Louis Blanc au Nord et la rue du Faubourg Saint-Martin à l'Est.

1. Enjeux à aborder

L'étude que nous préconisons devra porter sur deux enjeux majeurs.

a. Les déplacements

On peut et on doit améliorer les déplacements. Cela suppose :

- le réaménagement coordonné des liaisons entre les trois gares, en renforçant les liaisons souterraines entre elles et en créant des liaisons de surface, dans le cadre de l'aménagement du Balcon Vert ;

- l'adaptation des réseaux de déplacement urbains (Métro, Bus, Taxis, voitures particulières) aux voyageurs munis de bagages et accompagnés de vélos, de poussettes, comme cela peut déjà se faire dans d'autres pays européens ;
- la connexion des axes de circulation douce situés dans le périmètre des gares avec les itinéraires piétons/vélos qui sont envisagés dans le PLU.

b. Les aménagements urbains

La Gare de l'Est doit devenir une porte de l'Europe pour Paris. Cette porte doit être ouverte vers le centre de la capitale. Un voyageur qui arrive en Gare de l'Est doit bénéficier d'une perspective unique sur le centre historique, axé sur la coupole de l'Ile de la Cité. Dans cette optique nous proposons la création d'une véritable esplanade sur tout le haut du boulevard de Strasbourg. Cela suppose :

- l'aménagement d'un plateau piétonnier qui inclut l'entrée des deux faubourgs ;
- la réduction drastique de l'espace automobile ;
- le traitement du croisement des boulevards Magenta en espace dit « civilisé » ;
- l'ouverture exclusive à la desserte des gares aux transports et aux circulations douces ;
- la mise en valeur du patrimoine bâti (façades haussmanniennes, Eglise Saint-laurent, Couvents des Récollets) du secteur, qui se trouve souvent dans un état déplorable.

En conclusion, nous sommes fortement préoccupés par la non-prise en compte de l'impact du projet CDG Express sur le 10^{ème} arrondissement. Nous considérons que si les conditions d'une bonne intégration de l'attractivité du terminal CDG Express seront prises, les retombées sur les quartiers environnants de ce projet risqueraient d'être réduites aux seules nuisances.

La position du Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien

Jean-Claude DUFLO

Porte-parole du Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien

Président de l'Association Gare aux pollutions, j'interviens ce soir au nom du Collectif des riverains du réseau ferroviaire de l'Est parisien. Nous luttons contre les pollutions dont est victime la Gare de l'Est et ses environs depuis 1995, mais nous n'avons obtenu que des « mesurette ». Cela ne nous décourage pas toutefois de continuer à avancer.

I. La « Diesel Vallée »

1. Les sites pollués

Nous avons appelé l'espace qui va de la Gare de l'Est jusqu'à Pantin-Bobigny, « la Diesel Vallée », car elle connaît 80 mouvements de diesel par jour et autant de motrices qui préchauffent et fument à proximité des écoles et des habitations. Ces machines mettent réellement en danger la santé des riverains. S'agissant du projet CDG Express, nous préférerions avoir un tunnel, car cela nous permettrait d'éviter d'être pollués par toutes ces émanations de diesel.

Jean-Claude DUFLO commente des diapositives montrant des locomotives en train de dégazer non loin du Collège Colbert, des habitations ou des ponts Louis Blanc, Lafayette ou de l'Aqueduc.

Nous avons commencé à nous mobiliser contre le dépôt Villette où 40 motrices fumaient chaque jour. La SNCF les a déplacées un peu plus loin, sans que cela ne règle pour autant le problème. Pour mémoire, je rappelle qu'un enfant d'une école riveraine s'est trouvé mal du fait de la pollution et qu'il a fallu l'emmener en urgence à l'hôpital.

Comme vous le savez, la pollution tue, comme l'a prouvé un récent rapport d'expert dont *Le Monde* s'est fait l'écho. Or, alors que l'on estime qu'il y a un risque pour la santé au-delà d'une densité de particules supérieure à 25 micro-grammes par mètre cube, on a mesuré dans une école proche du réseau ferroviaire, une densité de plus de 1 000 micro-grammes par mètre cube. En 1999 est paru un rapport d'expert accablant sur l'état de pollution du secteur de la Gare de l'Est. Un récent rapport AIRPARIF (juillet 2001) y a mesuré 20 % de supplément de pollution par rapport à la moyenne parisienne.

Les principaux sites pollués sont :

- la « Diesel Vallée » ;
- la Gare de l'Est, avec 80 mouvements diesel sur 650 par jour ;
- le dépôt Villette où s'opère toujours le préchauffage des motrices de traction, et où sont implantées plusieurs sociétés de camionnage, dont la société TAFANEL qui possède une centaine de camions ;
- le dépôt de Pantin-Bobigny où ont été déportés certains préchauffages de motrices.

2. Des conditions d'exploitation polluantes

S'agissant des conditions d'exploitation, on observe :

- une situation paradoxale, bien que les lignes soient toutes électrifiées de Paris jusqu'à Gretz-Armainvilliers, la SNCF se refuse à décrocher, c'est-à-dire de basculer du diesel vers l'électrique avant l'entrée ou la sortie en proche banlieue parisienne.
- la ligne Paris-Bâle fonctionne en diesel jusqu'à la frontière Suisse avant de décrocher sur une traction électrique, comme si les poumons des Helvètes étaient plus fragiles que ceux des Franciliens ;
- Les preuves des pollutions sont avérées, comme l'ont prouvé plusieurs rapports, dont celui d'un délégué du Ministre des Transports GAYSSOT qui préconisait le décrochement, ou celui d'experts de la DASS selon lesquelles les pollutions liées au trafic ferroviaire sont inacceptables.

En réponse à ces mises en cause, la SNCF n'a rien trouvé de mieux que de procéder à des remotorisations. Celles-ci ont été présentées à la presse en novembre 2002. On devait procéder au remplacement de deux motrices par mois. A ce jour, je n'en ai vu qu'une, alors que la SNCF et RFF affirment qu'il y en a quatre. Reste que nous devrions déjà voir circuler, si l'on s'en tient aux engagements qui ont été pris, une trentaine de motrices. Comme l'on sait que les nouvelles motrices produiront 50 % de pollution en moins, il faudra que nous poumons sachent apprécier cette différence.

II. Des solutions existent

Nous préconisons le décrochement, c'est-à-dire le passage du diesel en électrique, lorsque les installations du réseau le permettent. Quant à l'électrification, on nous a dit que les études en vue de l'électrification de la ligne Paris-Provins-Longueville étaient achevées, mais que l'Ile-de-France n'avait pas encore débloqué les crédits nécessaires, contrairement à la Région Champagne-Ardenne.

Nous militons aussi pour la bimotorisation consistant à s'équiper de motrices fonctionnant à l'électricité sous caténaires et au diesel en rase campagne. Cette solution est développée par la société canadienne BOMBARDIER. RFF prétendant que ces motrices ne pouvaient être exploitées qu'en 1 500 volts, je me suis personnellement renseigné et l'on m'a affirmé que ce type de machines pouvait être exploitées sous 25 000 volts, ce qui correspond au voltage du réseau Est.

Au lieu de mettre en œuvre des solutions efficaces, la SNCF a opté pour des solutions de fortune, comme l'installation, dans la cour de l'école la plus exposée, d'un muret de plastique parfaitement inefficace, malgré son coût de 150 000 francs.

Si nous intervenons dans le débat public, c'est pour signifier que nous sommes tout à fait ouverts à une solution évolutive pour la Gare de l'Est, pourvu que l'on éradique au préalable les pollutions constatées. On va engager des frais énormes pour le TGV Est et pour le CDG Express, mais on nous dit depuis 1995 : « On ne peut rien faire en matière de remplacement des moteurs diesels, parce qu'on n'a pas d'argent ».

Il y a là un paradoxe d'autant plus inacceptable que des projets d'urbanisme magnifiques sont conçus pour la Gare de l'Est. En bref, nous réclamons l'éradication des pollutions avant tout projet nouveau. Les riverains en ont assez de ne pas être écoutés. On s'est contenté de faire un battage médiatique sans effets concrets. Force est aujourd'hui de constater que les problèmes de pollution à la Gare de l'Est sont les mêmes que lorsque nous avons commencé notre action.

Eléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage

Bernard SULPIS

Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France (RFF)

Je voudrais dire à Madame BRAUN-RENAULT que la démarche qu'elle propose est tout à fait celle dans laquelle les établissements ferroviaires se sont engagés avec la Ville de Paris, en aménageant non seulement la Gare de l'Est, mais ses abords. Nous avons bien conscience que l'on ne peut pas s'arrêter aux grilles de l'emprise ferroviaire. Il va de soi que nous avons tenu compte, dans ces réflexions, du potentiel de trafic du CDG Express s'il devait être réalisé.

La plupart de vos questions portant sur la valorisation urbaine qui doit accompagner le renforcement du pôle de transport Gare du Nord-Gare de l'Est s'adressent au moins autant à la Ville de Paris qu'aux établissements publics que nous représentons. Je rappelle que nos missions ne consistent pas à faire de l'aménagement urbain, mais à gérer, développer et exploiter l'infrastructure et le transport ferroviaires. Nous transmettrons donc, en liaison avec la CPDP, vos questions à la Mairie de Paris. Soyez assurée en tout cas que nous sommes prêts à travailler avec la Ville sur ces sujets.

En tant que Délégué régional de Réseau Ferré de France, je peux vous assurer que le sujet qu'a abordé Monsieur DUFLO, est au centre de nos préoccupations depuis assez longtemps. Vous avez rappelé certains éléments du calendrier, mais je me permettrai, pour l'information du public, d'en rappeler d'autres. En effet, dès 1999, c'est-à-dire à l'issue des analyses AIRPARIF et d'une étude du Conseil général des Ponts et Chaussées, le Ministre des Transports de l'époque a demandé au Préfet de la Région Ile de France de réunir un groupe de travail auquel se sont joints la Ville de Paris, l'Etat, les établissements publics ferroviaires et les associations. Ce groupe de travail, qui a travaillé de 1999 à 2002, a permis d'élaborer un certain nombre de stratégies et de faire avancer un certain nombre de dossiers. Cela a déclenché une prise de conscience et le déblocage de crédits qui ont permis à la SNCF de démarrer, grâce à des aides de la Région, son programme de remotorisation, mais aussi d'affecter, au moment de l'élaboration du contrat de plan, les crédits nécessaires pour faire les études d'avant-projet d'électrification de la ligne Paris-Bâle. Votre action et celle des autres associations qui ont participé au groupe de travail ont donc permis de faire avancer les choses.

Le problème de la pollution est pris en charge par une structure qui n'est plus, depuis le 21 novembre 2001, sous l'autorité du Préfet de Région, mais simplement sous son contrôle, puisque les établissements publics et en particulier la SNCF ont été chargés de prolonger le dialogue avec les associations et de faire avancer les opérations. Une réunion a eu lieu le 10 juillet 2003. La prochaine réunion aura lieu en Gare de l'Est le 11 décembre. Il sera fait, à cette occasion, le point complet sur ce qui a été fait, ce qui reste à faire et le calendrier des opérations à venir. Je vous propose donc de revenir sur les questions que vous avez évoquées lors de cette réunion, étant entendu que le débat de ce soir est consacré à CDG Express.

Jean-Claude DUFLO

Je ne suis pas du tout d'accord avec l'organisation des comités de suivi, car nous avons toujours été opposés à la remotorisation. On nous a d'ailleurs informés qu'il avait été décidé de façon unilatérale. qu'il n'y aurait plus de comité de suivi,

Bernard SULPIS

La remotorisation est un choix transitoire. En tant que responsable de l'électrification de Paris/Troyes, je suis confronté au fait que les délais techniques de mise en œuvre de cette opération sont de l'ordre de cinq ans. L'ensemble de l'électrification jusqu'à Troyes ne pourrait donc être effective qu'en 2008. La remotorisation a été décidée pour que l'on n'attende pas cinq ans dans les conditions de pollution actuelles. Cette considération, selon laquelle il fallait prévoir une solution transitoire, est d'ailleurs tout à fait présente dans l'esprit de ceux qui ont aidé à financer la remotorisation, à commencer par la Région Ile-de-France.

Débat avec la salle

Philippe MARZOLF

Nous avons reçu à cet instant 15 questions écrites. Nous allons tirer au sort leur ordre de passage.

Jean-Louis PIERREL, Paris 10^{ème}

Ma question sera centrée sur l'aménagement de la Gare de l'Est. Il se trouve que j'avais eu l'occasion, lors d'une précédente réunion organisée ici même, d'interpeller Monsieur SULPIS. Je me rappelle d'ailleurs ses mots : « Soyez un peu patients, attendez la réunion de proximité du 26 novembre et vous saurez tout ». Eh, bien Monsieur SULPIS, je tiens à vous dire que je suis très profondément déçu, dans la mesure où vous ne nous avez communiqué qu'un plan inédit, en prenant soin toutefois de préciser qu'il ne s'agissait que d'un document de travail. J'estime que cet apport est particulièrement faible au regard de l'importance des bouleversements qu'est appelé à subir le 10^{ème} arrondissement. Force est de constater qu'il n'y a pas eu jusqu'à présent d'étude sérieuse dans ce domaine. Quand comptez-vous la lancer ? Cette lacune d'informations est d'autant plus préoccupante que les aménagements projetés sont réalisés pour l'essentiel dans la perspective de l'arrivée du TGV Est, c'est-à-dire d'ici à deux ou trois ans.

Bernard SULPIS

Nous aurions pu prévoir en matière d'aménagement ce que l'on faisait il y a trente ou quarante ans, c'est-à-dire conclure un arrangement entre la SNCF et RFF portant seulement sur l'espace situé à l'intérieur des enceintes du domaine ferroviaire. Nous sommes fort heureusement sortis de cette vision des choses. Si je reconnais donc que ce que nous vous avons présenté ne constitue pas un état définitif, je l'explique largement par le fait que les aménagements en question relèvent d'un travail de consultation avec la Ville de Paris qui elle-même a mis en place des instances de réflexion qui n'ont pas encore rendu toutes leurs conclusions. Nous vous avons présenté aujourd'hui une image de ce que pourrait être le fonctionnement du secteur. Avant que cette représentation devienne un projet collectif, il faut que la Mairie de Paris le fasse entériner au cours de consultations, étant entendu que le processus de concertation porte aussi bien sur les emprises ferroviaires que sur les emprises de la Ville. J'ajoute que le projet que je vous ai présenté ce soir a été présenté aujourd'hui même au Maire adjoint chargé de l'urbanisme de la Ville de Paris, de façon à activer le déclenchement des opérations concernant l'emprise de la Ville.

Denis REMOND, Paris 10^{ème}

Quel est l'impact du projet CDG Express sur la circulation automobile dans le quartier de la Gare de l'Est, si ce projet était réalisé ? Par ailleurs j'ai noté qu'il a été beaucoup question dans l'exposé qui a été fait par les représentants du Maître d'Ouvrage, des aménagements envisagés à proximité de la Gare de l'Est, comme le réaménagement du parvis, la création du Balcon Vert ou les couloirs du bus. Par quels moyens, et à quelle hauteur, les porteurs du projet CDG Express participent à ces aménagements complémentaires ?

Bernard SULPIS

S'agissant de la circulation automobile, les études auxquelles il a été procédé font apparaître que les personnes qui utiliseraient CDG Express seraient 61 % à rejoindre le terminal aérien avancé de la Gare de l'Est par les transports collectifs. 31 % le feraient par les taxis, 2 % en voiture particulière, le reste des personnes venant à pied ou empruntant des moyens de circulation douce. Dans la mesure où le plan technique du projet est encore en cours d'élaboration, nous n'avons pas encore négocié avec la Ville de Paris la participation à des aménagements éventuels. Une chose est toutefois claire : les aménagements qui ont été présentés ne sont pas destinés à être mis en service en 2012, mais dès 2007, lors de l'arrivée du TGV Est. Une discussion est en cours au sujet de la répartition de la prise en charge des mesures d'accompagnement à laquelle sont associés tous les services ferroviaires.

Jean SENOT, Paris 10^{ème}

J'habite près de la Gare de l'Est, au kilomètre 0,9. Est-il vrai qu'il reste 50 mètres à percer entre le passage Château-Landon situé au bout des quais de la Gare de l'Est, et la Gare Magenta ? Qu'en est-il de la possibilité d'utiliser les infrastructures en cours d'aménagement pour le TGV Est, à savoir le raccordement sur la ligne Nord/Sud de TGV, pour éviter d'avoir à percer le tunnel de 11 kilomètres ?

Philippe MARZOLF

Je mentionne au passage le fait que la solution qui utiliserait les lignes LGV Est et Interconnexion fait partie du champ soumis à dire d'expert. Ce dernier, le cabinet suisse SMA, rendra ses conclusions le 12 décembre en ce qui concerne la faisabilité technique de cette solution.

Bernard SULPIS

Sans présumer des conclusions de l'expert, je signale qu'avant de proposer une solution consistant à creuser un tunnel pour le CDG Express nous avons exploré plusieurs familles de solution, en essayant d'utiliser au maximum le réseau ferroviaire existant. Comme il se trouve que nous sommes soumis à des contraintes fortes, parmi lesquelles celle de ne pas avoir d'impact négatif sur les circulations existantes et de ne pas les empêcher de se développer dans l'avenir, nos études nous ont conduits à penser que seule la solution que nous vous proposons aujourd'hui était envisageable. Nous nous heurtons en effet à un problème de capacité ferroviaire entre Noisy et Chelles qui ne peut être pallié que par la création de voies supplémentaires. Dans la mesure où il n'est pas envisageable de créer ces voies dans le tissu urbain traversé au niveau des voies actuelles, il nous est apparu qu'il fallait les créer en souterrain. Dès lors que la nécessité de creuser ce dernier a été actée, nous avons essayé de lui donner les dimensions les plus courtes possibles, ce qui suppose de le réaliser le plus droit possible.

Sébastien LECONTE

En ce qui concerne la distance qui sépare le cul-de-sac du souterrain actuel de Château-Landon et la Gare Magenta, je confirme qu'elle est comprise entre 50 et 80 mètres. Pour combler cette distance nous nous heurtons à la nécessité de franchir un Aqueduc et un égout. L'opération est donc complexe est relativement coûteuse à réaliser, surtout si l'on entend ne pas perturber la circulation pendant les travaux. Autrement dit, les solutions techniques existent, mais elles concourent à renchérir le coût de l'ouvrage, ce qui a sans doute freiné sa réalisation jusqu'ici.

Philippe MARZOLF

Quel est le calendrier de réalisation du projet de lien pionnier entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est ?

Sébastien LECONTE

Ce calendrier va dépendre de l'obtention des crédits nécessaires pour mener à bien l'opération. La réalisation technique du lien piétonnier nécessitera trois ans de travaux, dans le respect de la circulation ferroviaire existant dans le secteur.

Christian EMORINE, Paris 10^{ème}

Je suis étonné de constater que le plan de Monsieur LECONTE ne mentionne pas le patrimoine du quartier, à commencer par l'Eglise Saint-Laurent et le Couvent des Récollets. Ce patrimoine gêne-t-il le projet ? L'esplanade que nous voudrions voir sur le haut du boulevard de Strasbourg crée-t-elle une complication ? Le manque d'entretien de ce patrimoine est-il seulement le fait de l'incurie que met la Mairie du 10^{ème} à l'entretenir ?

Bernard SULPIS

Nous ne répondrons pas à la dernière partie de votre question, mais elle sera transmise à la Mairie du 10^{ème} arrondissement.

Sébastien LECONTE

Le territoire de RFF et de la SCNF se limite au parvis de la Gare, à l'intérieur des grilles. Au-delà, nous n'avons pas à décider. Nous avons toutefois travaillé pour faire déboucher l'idée que j'ai évoquée, d'avoir cette vue qui descend jusqu'à la Cité, avec la possibilité d'emprunter, à pieds, l'éventuelle esplanade. Cette perspective est aujourd'hui obstruée par l'emplacement des arrêts bus. D'où l'idée de les déplacer.

Christian EMORINE

L'esplanade dont vous parlez n'existe pas : le boulevard de Strasbourg est coupé en deux par des baraques de la RATP. La très belle entrée en pierre du Métro est d'ailleurs cachée par ces constructions. Les autobus sont partout. C'est la foire d'empoigne !

Bernard SULPIS

Notre objectif est précisément de créer une esplanade en réservant aux piétons le parvis et la rue du 8 mai. Le pôle d'autobus serait déplacé pour libérer la perspective.

Christian EMORINE

Je ne vois pas d'esplanade sur le plan, puisqu'il y a une route de chaque côté.

Bernard SULPIS

C'est pour cela que nous vous avons présenté notre document comme un document d'étude. C'est vraisemblablement à l'issue de la concertation que mènera la Ville de Paris que sera maintenu ou que ne sera pas maintenu sur le territoire de la Ville de Paris un minimum de voies de circulation. Cette question ne relève absolument pas de nos compétences.

Philippe MARZOLF

Il semble qu'une concertation serait nécessaire sur ce sujet.

Michel GASTALDY, Paris 19^{ème}

Compte tenu de la plage horaire envisagée pour les travaux, de 5 heures du matin à minuit, des aménagements anti-bruits sont-ils prévus le long de la rue d'Aubervilliers ? J'ajoute que nous souffrons déjà largement assez du bruit causé par les camions de la société TAFANEL.

Bernard SULPIS

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous n'en sommes qu'à un stade très amont du projet. Les problèmes de bruits seront naturellement étudiés lors de la phase d'étude de l'avant-projet sommaire et de l'étude d'impact. Il est bien évident que pour le projet CDG Express, comme pour tout autre projet ferroviaire, nous serons tenus de respecter très strictement l'ensemble des dispositions législatives et réglementaire en vigueur. Nous mettrons en place, si elles s'avèrent nécessaires, les mesures de protection phoniques. Je rappelle en outre qu'il est prévu de mettre en service pour le CDG Express des trains modernes et peu bruyants.

Vous avez déjà dû percevoir la différence entre les vieux trains et les nouveaux trains d'Eole, étant entendu que la meilleure façon de lutter contre le bruit, c'est encore de ne pas faire de bruit. C'est ce à quoi nous nous employons tous les jours, soit en améliorant les techniques de pose de voies, soit en modernisant le matériel roulant et en introduisant des spécificités nouvelles qui permettent de diminuer le bruit à la source. D'une certaine façon, l'installation d'un mur antibruit est un constat d'échec. Cela dit, toutes les protections phoniques nécessaires seront amenées à être réalisées dans le cadre du projet CDG Express, comme dans le cadre de tout projet ferroviaire.

Monsieur CUZON, Environnement 93

Pouvez-vous nous indiquer la fréquence des navettes du CDG Express ?

Philippe MARZOLF

La réponse à cette question figure dans le dossier du Maître d'Ouvrage : quatre trains par heure et par sens sont prévus pour CDG Express, auxquels s'ajoutent deux trains par heure et par sens pour les liaisons Normandie-Val de Seine.

Patrick SCOMOGUE, Paris 10^{ème}

Je voudrais savoir si les travaux nécessaires dans le cadre du projet CDG Express modifieront les transformations déjà réalisées pour le TGV Est. Je pense notamment aux travaux d'installation de sécurités pour les bagages à enregistrer. Quelle est la capacité d'accueil de voyageurs désirant enregistrer leurs bagages, en termes de guichets, et compte tenu du nombre de compagnies qui pourraient être candidates à leur utilisation ?

Bernard SULPIS

Il est évident que le schéma d'aménagement de la Gare pour 2007 est réalisé dans la perspective éventuelle de l'arrivée du CDG Express en 2012. Dans l'intervalle, il est possible que l'on installe, dans l'espace qui sera dédié aux banques d'enregistrement du CDG Express, des équipements commerciaux provisoires. Nous ferons en sorte de ne pas avoir à reprendre pour le CDG Express des éléments structurants relevant du génie civil.

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express

Vous avez évoqué le problème de la sécurité des bagages. En termes de sécurité, il faut distinguer deux aspects. Le premier, touche la sûreté qui est offerte habituellement dans les aéroports, le sera à partir de l'arrivée des bagages à Roissy, étant entendu qu'ils devront faire l'objet du même degré d'attention que les bagages de n'importe quel vol. Le second volet de la sécurité porte sur la nécessité éventuelle de contrôler les bagages lors de leur chargement sur le CDG Express. A ce jour, nous n'avons pas de réponse à cette question. Nous nous bornons à constater que nulle part en France on ne contrôle les bagages chargés à bord des trains.

C'est seulement le cas pour l'Eurostar, mais cette précaution est liée au caractère international de cette liaison. Il ne nous apparaît donc pas nécessaire d'assurer un contrôle des bagages dans la Gare de l'Est.

Patrick SCOMOGUE

Les bagages qui ne sont pas enregistrés sont sous la responsabilité du transporteur.

De la salle

Le contrôle des bagages est effectué sur l'Eurostar parce que cette liaison passe par un tunnel. Or le CDG Express passera par un tunnel. A mon sens le contrôle des bagages en Gare de l'Est sera impératif.

Xavier DUCLAIROIR

Je ne vous suis pas dans votre analyse, car aucun contrôle n'est effectué dans le RER ou dans les nombreux trains qui circulent dans des tunnels en France.

De la salle

Vous connaissez les résultats de cette politique en matière d'attentats. Des procédures judiciaires sont d'ailleurs en cours.

Xavier DUCLAIROIR

Il va de soi que nous appliquerons toute réglementation qui serait imposée. En tout état de cause, l'organisation d'un contrôle des bagages en Gare de l'Est n'est pas pour nous très contraignant, dans la mesure où nous disposons des espaces disponibles pour installer des dispositifs de contrôle en aval des banques d'enregistrement.

Philippe MARZOLF

Qui décidera si un contrôle sera nécessaire à l'enregistrement des bagages ?

Xavier DUCLAIROIR

Ce sont les autorités de tutelle. Je crains que cela dépasse les compétences de la Commission de Sécurité, puisque l'on touche là à un domaine qui n'a fait l'objet d'aucune décision tranchée en France. Le TGV Méditerranée circule par exemple dans un tunnel de huit kilomètres avant d'arriver à Marseille sans qu'il ne soit procédé à aucun contrôle sur les bagages.

Si la Commission de Sécurité imposait un contrôle sur les bagages du CDG Express en raison du tunnel, cela signifierait qu'il faudrait contrôler les bagages sur tous les trains de France et de Navarre qui empruntent des tunnels. Une telle décision relèverait des ministères concernés, et en particulier du Ministère de l'Intérieur.

Bernard Sulpis

Je confirme que ce type de décision relève d'autorités supérieures, puisque la Commission de Sécurité aura essentiellement pour objet la sécurité classique, notamment dans l'éventualité d'un incendie dans le tunnel. Les dispositions de sécurité qui peuvent être prises, compte tenu du climat géopolitique dégradé que nous connaissons actuellement, sont des mesures générales et à caractère réglementaire. Une chose est sûre : ce n'est pas parce qu'un projet routier ou ferroviaire est porté par des entreprises publiques qu'il échappe, et fort heureusement, aux obligations législatives et réglementaires. S'il intervient de nouveaux textes en cours d'élaboration du projet, nous devons bien évidemment nous y adapter. Je vous rappelle par ailleurs que notre projet doit être déclaré d'utilité et faire l'objet d'une approbation ministérielle. Il est bien évident que si nous ne respectons pas l'ensemble des dispositions en matière de sécurité, notre projet ne serait pas déclaré d'utilité publique et ne recevrait pas d'approbation ministérielle. Si des textes nécessitant des modifications interviennent après la réalisation du CDG Express, nous nous y conformerons, étant entendu que les textes prévoient en général des délais d'adaptation.

Xavier Duclairoir

Pour répondre au dernier élément de la question de Monsieur Scomogue, je précise qu'au stade des études actuelles et en fonction des trafics qui ont été estimés, nous évaluons le nombre total de banques d'enregistrement entre 28 et 30. Ce chiffre pourra être optimisé, dans la mesure où nous avons tenu compte de la situation actuelle, où les grandes compagnies préfèrent, à l'image d'Air France, mettre derrière les banques du personnel qui leur appartient. Cela dit, on constate des regroupements ou des alliances entre compagnies qui autorisent plusieurs compagnies à ne plus être représentées que par une seule. Enfin, nous avons appris qu'une expérimentation était en cours à Munich, avec la mise en place de banques d'enregistrement en libre service : les voyageurs enregistrent seuls leurs bagages, sans pratiquement être aidés par des agents d'accueil. Nous serons très attentifs à ce qui se passe dans les autres grands aéroports à cet égard. L'ensemble de ces tendances va plutôt dans le sens d'une réduction du nombre de banques d'enregistrement nécessaires pour le CDG Express. On peut imaginer des banques « banalisées » qui ne seraient pas rattachées à une compagnie en particulier.

Patrick Scomogue

Dois-je comprendre que les passagers qui auront fait enregistrer leurs bagages devront retirer leur carte d'embarquement à l'aéroport ?

Xavier DUCLAIROIR

Non, ce ne sera pas le cas. Vous obtiendrez immédiatement votre carte d'accès à bord dès lors que vous vous serez enregistré sur les banques automatiques. Le système prévu sera équivalent à ce qui existe aujourd'hui pour les passagers sans bagage.

Monsieur BALLEY, Paris 19^{ème}

Je m'interroge sur le choix de la Gare de l'Est comme terminal, car c'est un terminus. J'ai lu le dossier du Maître d'Ouvrage, selon lequel cette gare est la seule à disposer d'une capacité suffisante pour accueillir l'enregistrement des bagages. Pourtant, la Gare du Nord permet d'offrir une correspondance rapide vers les RER B et D, ainsi que vers le A. Ce point est gênant, mais il n'est pas bloquant. Qu'avez-vous prévu pour faciliter la correspondance des passagers de la Gare de l'Est vers la Gare du Nord, celle-ci ayant vocation à être beaucoup plus utilisée que les métros 4,5 et 7. Si un tapis roulant est installé, sera-t-il rapide et continu ? Comment gèrerez-vous les éventuelles différences de niveau ? Va-t-on demander aux usagers de changer plusieurs fois de tapis roulant ou d'emprunter plusieurs escalators ?

Bernard Sulpis

La Gare du Nord est une des gares les plus saturées. L'insertion d'un nouveau service nous y paraît impossible. L'expert commissionné par la CPDP va toutefois étudier la question dans le cadre de l'étude d'une variante. Notre position est qu'il est impossible de faire arriver le CDG Express en Gare du Nord, sauf à y réaliser des travaux d'infrastructure lourds. Les auteurs de la variante utilisant le réseau Nord ont d'ailleurs, confrontés à ces difficultés, assorti leur proposition d'une possibilité d'aller du réseau Nord au réseau Est.

La Gare de l'Est doit être envisagée sous le jour où nous l'avons présenté précédemment, c'est-à-dire comme l'élément d'un pôle majeur de transport qui comprend la Gare de l'Est, la Gare du Nord et la Gare Magenta. La liaison Gare de l'Est-Magenta est de fait une liaison Gare de l'Est-Magenta-Gare du Nord, puisque lorsque l'on se trouve à Magenta, on est, du fait des installations mises en place, Gare du Nord. A l'échéance où l'on se place, CDG Express arrivera sur un quai du nouveau pôle qui se trouvera Gare de l'Est, mais le système sera tellement intégré qu'il n'y aura plus guère de différence entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord. C'est d'autant plus vrai que l'on finira, dans les années qui suivront 2012, de prolonger Eole et faire la deuxième étape du Schéma de principe, de sorte que la ligne E débouchera à l'Ouest. Il y a là la perspective d'accéder très rapidement à Saint-Lazare puis La Défense.

Vous nous dites que la Gare de l'Est est un cul-de-sac. C'est vrai, mais quand on considère le réseau dans sa globalité, on réalise que quand on est entre Noisy-le-Sec et Paris Est, on peut aussi aller sur les voies d'Eole et descendre dans le tunnel emprunté actuellement par la ligne E du RER. Cette proposition nous a été faite par plusieurs acteurs, dont Monsieur GERONDEAU qui a explicité sa proposition dans le dernier cahier d'acteur publié à ce jour. Celui-ci propose plutôt d'aller vers Montparnasse, mais d'autres proposent d'aller plutôt vers La Défense, dans le cadre du prolongement du tunnel d'Eole.

Il faut donc considérer, si les études ultérieures en montrent l'intérêt et si l'ensemble des projets existants dans le secteur le permettait, de donner une priorité à une liaison avec Roissy depuis La Défense ou Montparnasse. On peut considérer le projet CDG Express actuel comme la première étape d'une ligne qui est susceptible de s'étendre.

Etant donné que quelle que soit l'hypothèse de prolongement de la liaison retenue, il faudra d'abord arriver sur Paris, on peut être sûr que le gros des travaux, c'est-à-dire le tunnel entre Noisy-le-Sec et Roissy, est nécessaire pour les étapes ultérieures. La seule fausse manœuvre éventuelle serait relative à l'installation du terminal aérien en gare de l'Est, quoi que l'on puisse tout à fait considérer que celle-ci continue d'être un des points de départs dans Paris. Quand bien même il s'avérerait que le terminal n'aurait plus de sens, les seuls investissements rendus inutiles, bien qu'ils aient sans doute été largement amortis d'ici là, seraient les équipements spécifiques mis en place pour l'enregistrement des passagers et des bagages, soit une part assez minime de l'ensemble du projet.

Monsieur BALLEY

Je réitère en partie ma question : comment va être assurée la liaison des voyageurs piétons entre Gare de l'Est et Gare du Nord ?

Sébastien LECONTE

Dans notre projet, si on part du bâtiment voyageurs où nous nous trouvons actuellement, on longera le quai numéro 1 pour rejoindre une rampe douce permettant de monter de quatre à cinq mètres, pour arriver à la hauteur du 50 rue d'Alsace et se retrouver au niveau du souterrain qui aujourd'hui va de la gare de Magenta à la Gare du Nord. Ce parcours ne nécessite donc pas de passer par un escalator, ce qui est un avantage important pour des voyageurs équipés de valises à roulettes. En revanche, si l'on veut accéder au souterrain qui conduit à la station Château-Landon, il faudra descendre par le biais d'un ascenseur et de deux escaliers mécaniques.

Monsieur BALLEY

Quand cette liaison piétonnière sera-t-elle mise en service ?

Bernard SULPIS

Cela dépendra de la programmation financière. Je peux vous dire toutefois que lors d'une récente réunion du comité de gestion du contrat de plan, il a été souligné l'intérêt que représentait une telle liaison, de sorte que le financement nécessaire pourrait être débloqué à l'occasion du redéploiement prévu à mi-contrat. Il y a donc une très forte probabilité que cette opération puisse être menée à bien rapidement.

Christo GARDOV, Paris 10^{ème}

Je précise que j'ai travaillé à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. Quelle est la proportion des passagers et des bagages que vous envisagez d'enregistrer dans le terminal aérien avancé situé dans Paris en prenant pour hypothèse le scénario moyen des études de trafic correspondant à huit millions de passagers par an ?

Par ailleurs, j'aimerais savoir comment vous avez prévu de gérer les passagers en cas de contrainte d'attente (retard d'avion, vols annulés, grèves, conditions météorologiques) ? Il est en effet prévisible que vous devrez prendre en charge, Gare de l'Est, de 30 000 à 150 000 passagers bloqués sur place. Il me semble que le mélange de la population des voyageurs aériens et des voyageurs du rail pourrait être problématique.

Xavier DUCLAIROIR

Nous avons prévu de dimensionner les installations d'enregistrement en Gare de l'Est pour enregistrer 30 % des passagers aériens. S'agissant de la gestion des situations dégradées, je vous répondrai qu'il est plus facile de repartir chez soi quand on arrive en Gare de l'Est et que l'on apprend que l'avion que l'on doit prendre aura deux ou trois heures de retard que lorsque l'on se trouve déjà sur l'aéroport. D'autre part, si les passagers n'ont pas la possibilité de revenir à leur point de départ, nous les inciterons à prendre le train pour aller à l'aéroport, dans la mesure où il n'y a aucun intérêt à les faire stationner en Gare de l'Est. Ceux qui souhaitent pourront aussi aller visiter l'Eglise ou le Couvent des Récollets, ou aller se restaurer dans les environs, ce qui amènera de l'activité dans le quartier.

Gérald GRYMBERG, Paris 10^{ème}

Je souhaite savoir comment sera payée la construction du CDG Express. Vous avez dit qu'il ne sera fait appel à aucun crédit de l'Etat. Il s'agira donc d'une entreprise privée. Qui financera cette entreprise, sinon les banques qui diffuseront des actions ou des obligations dans le public. Cette opération débouchera sur le même résultat que les actions et obligations du tunnel sous la Manche ! Je crois que le peuple français qui a acheté ces actions est plutôt échaudé.

Je tiens spécialement à ce que l'accès aux aéroports Orly ou Roissy soit en permanence ouvert aux Cartes Oranges. Si ce n'est pas le cas, je tiens l'opération pour une escroquerie !

Xavier DUCLAIROIR

CDG Express n'est en effet pas un projet pour lequel il est envisagé de subventions de l'Etat ou des collectivités locales. Ce sont les utilisateurs qui, en achetant leur billet, financeront le coût de l'investissement et le coût d'exploitation. Le principe de financement envisagé consiste en une participation initiale des établissements publics Aéroports de Paris et SNCF à hauteur de 20 % de l'investissement. Le reste des capitaux sera emprunté sur les marchés financiers. Le remboursement de cet emprunt sera étalé sur une période de 30 ans. Ce type de financement correspond bien à la notion de partenariat public/privé. Comme vous avez raison de le souligner, l'expérience d'Eurotunnel, qui a été financé à 100 % par le privé, n'est plus réalisable.

S'agissant de la Carte Orange, je constate que l'accès à Orly est actuellement possible par le RER. Imaginer que la Carte Orange puisse être utilisée sur le CDG Express n'est pas exclu, mais cette solution signifierait qu'une contrepartie est accordée aux voyageurs en échange d'une subvention. Or la contrainte initiale de notre projet consiste précisément à se passer de subventions publiques.

Bernard SULPIS

Les pouvoirs publics ont été et seront attentifs à ce qui s'est dit au cours du débat public. Il est clair qu'il est apparu comme une demande permanente que le service du CDG Express puisse être accessible, non seulement physiquement, mais aussi dans des conditions économiques et financières réalistes, aux personnes qui travaillent sur la plate-forme de Roissy. Le tarif d'équilibre qui a été calculé pour réaliser le montage financier (15 euros) est celui qui est applicable aux voyageurs aériens, c'est-à-dire à des usagers occasionnels qui utilisent la totalité du service offert. Il est hors de question que l'on considère ce tarif comme accessible à des usagers quotidiens. Il nous appartiendra donc, si le projet se poursuit, de mener un certain nombre de négociations avec les employés et les employeurs de la plate-forme et le cas échéant avec le STIF, qui est l'autorité organisatrice, pour savoir si ce dernier accepte de compenser le complément de recette qui serait lié au fait que la Carte Orange serait utilisée. On se retrouverait alors dans un système tout à fait classique de financement des transports collectif, dans lequel le Syndicat des Transports d'Ile-de-France utilise l'argent qui collecte auprès des employeurs et des collectivités territoriales donne à la RATP ou aux entreprises privées exploitant des autocars dans la Grande Couronne le complément de recettes qui leur permet d'arriver à l'équilibre financier. Ces négociations restent à mener et elles ne seront ouvertes que s'il est décidé de poursuivre le projet à l'issue du débat.

Gérald GRYMBERG

Est-ce que vous croyez qu'une tarification spécifique arrivera à rembourser le coût du percement d'un tunnel de onze kilomètres ? Personnellement, j'en doute.

Bernard SULPIS

Le résultat des études menées montre effectivement qu'avec un tarif de 15 euros par voyage et dans l'hypothèse d'un trafic de huit millions de passagers par an qui correspond à l'hypothèse moyenne des études de trafic, l'équilibre sera atteint. Il est bien évident que si, à l'issue des études que nous allons devoir réaliser en matière géologique, hydrogéologique et technique, les conditions d'un équilibre financier ne sont plus réunies, nous nous retournerons vers nos autorités de tutelle. Soit elles allègeront leurs contraintes, mais je doute que ce soit le cas, soit elles nous diront : « vous n'avez pas été capables de répondre à la question posée. Le projet CDG Express ne se fera pas, étudiez une autre solution. » Si le prix du tunnel double, et comme il n'est pas question de doubler le prix du billet, car nous n'aurions plus de clients, il n'y aura plus de projet.

Robert BORJA, Paris 10^{ème}

Bien que résident du 10^{ème} arrondissement, je vais essayer d'oublier ma qualité de Parisien et de voir les choses avec recul. Existe-t-il un avantage économique à nier l'existence de la banlieue ? Ma question est motivée par le fait que l'on a beaucoup parlé de la mise en valeur du patrimoine des environs de la Gare de l'Est, et je signale que je partage les préoccupations de Monsieur DUFLO qui est confronté à des problèmes sanitaires graves qui pourraient sans doute être résolus par 10 % du budget de CDG Express. Il se trouve qu'ayant souvent pris le RER B qui met environ 29 minutes pour aller à Roissy, je me demande si le gain de quatre ou cinq minutes justifie un investissement de 800 millions d'euros, dont la SNCF et ADP assument une partie du financement. Comment expliquer que les porteurs du projet CDG Express soient écoutés avec bienveillance alors que les usagers ou les associations n'ont jusque-là pas bénéficié d'autant d'égards pour défendre leurs revendications ? Les Franciliens ne pèsent-ils pas davantage que les huit millions de passagers aériens attendus sur le CDG Express ?

Philippe MARZOLF

Il est vrai que nous avons abordé ce soir les problèmes spécifiques au 10^{ème} arrondissement de Paris. Nous avons consacré auparavant sept réunions de proximité à des villes comme Tremblay, Noisy-le-Sec ou Sevran, au cours desquelles nous avons beaucoup plus centré le débat sur le tunnel. Nous avons répondu alors plusieurs fois à votre question, qui consiste à demander pourquoi on consacrerait un budget de 800 millions d'euros aux voyageurs aériens alors qu'il manque des financements pour améliorer le RER B. Je vous encourage donc à vous reporter aux synthèses de ces réunions.

Brigitte MILLOUR, ADP

Il ne s'agit pas du tout dans notre esprit de nier l'existence de la banlieue, mais au fait que nous sommes confrontés depuis longtemps à un problème de qualité du service rendu aux passagers aériens en provenance de Paris. Il faut savoir que plus de 60 % des passagers de Roissy sont des passagers étrangers, et que seulement un tiers d'entre eux sont des Franciliens. Beaucoup de passagers ne sont donc pas familiarisés avec le réseau de transport public et ont besoin, d'après nos enquêtes, d'une desserte très lisible. Si les intéressés ont le sentiment de pouvoir se perdre, ils ont immédiatement tendance à se reporter sur le taxi.

Nous sommes également très attachés à l'amélioration du système de transport collectif existant. L'amélioration du RER B va dans le sens de ce que nous demandons, en tant que gestionnaires de la plate-forme, car cette ligne est utile et pratique non seulement pour les voyageurs actuels, mais pour les salariés de la plate-forme qui sont aujourd'hui trop peu nombreux à se rendre sur l'aéroport par le biais des transports collectifs. Finalement, les démarches d'amélioration du RER et du CDG Express sont complémentaires. Nous avons par ailleurs institué, dans le cadre du Plan de Déplacement d'Ile-de-France, un comité de pôle PDU sur l'aéroport de Roissy. Il a finalisé un plan d'action pour les trois années à venir en juin 2001.

Robert BORJA

Votre discours est intéressant, mais il me paraît très technique. Votre réponse fait autorité dans la mesure où vous prenez en compte la question très spécifique de la plate-forme aéroportuaire. Elle ne me semble pas être à la hauteur de l'enjeu, à savoir une dépense de 800 millions d'euros. Est-ce que les promoteurs du projet ont conscience de l'impact politique de la décision qui serait prise, où en sont-ils restés à des éléments d'analyse purement techniques ?

Bernard Sulpis

Comme je l'ai dit lors de ma présentation, nous avons étudié depuis 25 ans beaucoup de solutions avant d'en arriver à la notion de service dédié. En 1976, nous avons mis en service Roissy Rail, qui permettait d'aller de Gare du Nord à Roissy en quinze minutes, mais sans desservir les secteurs traversés. En 1983, nous avons créé la ligne B du RER pour faire face aux besoins très importants de la banlieue, de sorte que nous avons créé des arrêts sur la ligne du Roissy Rail. L'attractivité de la liaison pour se rendre à Roissy a immédiatement baissé. En 1995, peu après l'ouverture de CDG 2, nous avons réactivé des services directs, mais dès 1997, nous avons été contraints de supprimer les services directs en heure de pointe car nous laissions trop de personnes sur les quais de banlieue. Finalement on en arrive à un constat : on a besoin de la ligne B du RER intégralement pour satisfaire les besoins de la banlieue. Il est anormal qu'il y ait encore des trains directs alors qu'il y a encore des besoins de desserte importants à La Courneuve, à Drancy, à Blanc-Mesnil et au Bourget. Il faut réaliser le CDG Express et mener à bien le schéma d'amélioration de la ligne B si l'on veut améliorer la situation et donner une place significative aux transports collectifs dans les déplacements de ce secteur.

Brigitte MILLOUR, ADP

Je tiens à ajouter qu'ADP est également soucieux de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs, afin de diminuer la pollution et les effets de congestion routière. La mise en service d'une ligne dédiée aux voyageurs aériens est la solution la plus efficace pour y parvenir.

Colette FRIEDLANDER, Paris 18^{ème}

J'interviens en tant qu'usager fréquent du RER B, car je prends souvent l'avion. Il me semble que l'on envisage un énorme investissement alors que des solutions simples et peu coûteuses pourraient être mises en œuvre immédiatement pour améliorer le service. Quiconque a l'habitude des voyages aériens sait qu'une desserte ferroviaire est, malgré les imperfections actuelles du RER B, infiniment plus sûre, si l'on veut ne pas rater son avion, que n'importe quel taxi ou liaison routière. La difficulté est liée au manque de confort, surtout lorsque l'on a des bagages importants, et particulièrement lorsque l'on voyage seul.

Je pense que si l'on commençait par mettre en place l'enregistrement des bagages à Paris, on rendrait déjà la desserte existante beaucoup plus attractive. Une mesure complémentaire consisterait à faire en sorte que l'on trouve des chariots dans la Gare de l'Est, et non à 200 mètres de l'endroit où l'on débarque, comme c'est le cas actuellement lorsque l'on arrive par le train.

Actuellement, il est devenu pratiquement impossible à une personne seule de voyager par le train avec des bagages importants. Enfin, il faudrait ne pas avoir à faire la queue 40 minutes, comme cela m'est arrivé récemment, pour acheter un billet de RER en arrivant à Roissy. C'était un dimanche, un seul guichet était ouvert, où officiait d'ailleurs un agent qui parlait mal l'anglais, alors qu'un vol important venait d'arriver. Voilà des détails, si on les compare aux 800 millions d'euros que l'on se prépare à investir dans le CDG Express, qui mériteraient d'être pris en compte.

Olivier PICQ

Je confirme qu'il n'y a pas de chariots à bagages à l'arrivée du RER de Paris, dans la mesure où il s'agit surtout d'une gare dévolue aux trajets domicile-travail. Si on mettait des chariots à bagages en heures de pointe sur les quais du RER B, on gênerait systématiquement les voyageurs de la banlieue. Les essais que nous avons faits en ce sens ont avorté. En ce qui concerne la gare de Roissy, des réflexions sur les chariots à bagage associant la SCNF et ADP sont en cours, mais nous nous heurtons à un problème de compatibilité entre les chariots de l'aéroport et ceux de la Gare TGV, dans la mesure où il n'existe pas de systèmes pour freiner la chute de ces chariots des quais sur les voies, ce qui pourrait occasionner des accidents. Cela fait à peu près 18 mois que des procédés techniques sont validés. Ils vont faire l'objet de financements.

S'agissant de l'achat des billets en gare de CDG 1 (il y a un nombre important de distributeurs automatiques à CDG 2), je reconnais que nous sommes confrontés à des problèmes réels lors d'arrivée massive de vols le matin en provenance notamment d'Asie. Nous manquons à ce niveau de personnel humain et de machines automatiques. Nous sommes cependant en train d'équiper la gare en moyens supplémentaires, notamment en ce qui concerne les machines automatiques.

Bernard SULPIS

L'enregistrement des bagages sur le RER B n'est pas possible pour des raisons techniques. L'organisation d'un enregistrement en Gare de l'Est devrait donc être déconnecté du service, comme Air France l'a fait à une époque depuis les Invalides.

Xavier DUCLAIROIR

Le projet CDG Express est à la fois un service offert aux passagers aériens et un service offert aux bagages. Si on veut offrir en ville un service d'enregistrement fiable, il faut que le temps d'acheminement du bagage entre le centre ville et l'aéroport soit fiable également. Derrière la volonté d'avoir un temps de parcours le plus performant possible et un service fiable, il y a aussi l'assurance du délai dans lequel seront traités les bagages. Prendre le risque de retarder l'acheminement des bagages, en l'organisant par la route, c'est prendre autant de risque d'avoir à retarder les vols.

Olivier PICQ

J'ajoute que nous réfléchissons avec ADP, dans le cadre de l'intermodalité entre le TGV et l'avion, voire avec la ligne B du RER, de prévoir un enregistrement des bagages à l'arrivée dans la Gare TGV de Roissy.

Naomi NAGASAWA, Sèvres

Ma question porte sur la liaison entre la banlieue Ouest et Roissy. Il me semble tout d'abord que la congestion routière que l'on constate autour de l'aéroport risque d'être déplacée, du fait du CDG Express dans Paris, autour de la Gare de l'Est ou de la Gare du Nord. Notamment parce qu'une bonne partie des habitants de l'Ouest viendra prendre le train ou rechercher des voyageurs en taxi ou en voiture particulière, si tant est qu'il estime ce détour pratique. Il faudrait que le CDG Express puisse accéder à la ligne B du RER.

Bernard SULPIS

Comme nous l'avons dit, le service du CDG Express a vocation à s'étendre dans Paris ultérieurement, au prix toutefois de la réalisation d'infrastructures relativement lourdes, comme le prolongement du tunnel d'Eole vers l'Ouest ou la réalisation d'un tronçon de la future ligne F du RER en Saint-Lazare et Montparnasse, pour lesquelles les financements publics sont encore loin d'être mis en place.

S'agissant des problèmes de congestion routière, je rappelle que le projet est destiné essentiellement aux personnes qui se rendraient en transport en commun au terminal de la Gare de l'Est. D'autres projets ferroviaires importants sont prévus dans le contrat de plan pour la banlieue, avec notamment une rocade, comme la transformation de la ligne Bondy-Aulnay en ligne de tram-train, qui va permettre à tous les habitants du secteur d'accéder à Bondy, mais aussi à Aulnay, pour ensuite prendre la ligne B et se rendre à Roissy.

Xavier DUCLAIROIR

Il est bien certain, et je pense que vous le comprendrez, que CDG Express ne peut pas résoudre tous les problèmes simultanément. Comme on dit « qui trop étire mal embrasse ». Il faut comprendre que l'objectif principal de CDG Express est de s'attaquer aux déplacements entre Paris *intra-muros* et l'aéroport de Roissy, ce qui représentait 18 millions de déplacements annuels en 2000, alors que l'on en prévoit 23 millions à l'horizon de la mise en œuvre du service. Le RER B continuera à jouer son rôle pour réussir à gagner du terrain sur la route.

Gilles GARNIER - Paris 10^{ème}

Les façades de la Gare de l'Est seront-elles ravalées à l'occasion du réaménagement de la Gare de l'Est ? Quel type de rames envisagez-vous de mettre en service pour le CDG Express ? Serez-vous prêts en temps utile si Paris a l'honneur de remporter l'organisation des Jeux Olympiques de juin 2012 ?

Bernard SULPIS

Il est bien évident que nous espérons que les décisions pourront être prises suffisamment vite à l'issue de ce débat pour faire en sorte que, si Paris remporte les JO, on parvienne à mettre le CDG Express en service avant les JO, plutôt qu'au lendemain de leur clôture.

Sébastien LECONTE

J'indique pour ma part que le ravalement et la restauration des façades de la Gare de l'Est sont prévus avant 2007.

Olivier PICQ

Les rames du futur CDG Express n'existent pas encore aujourd'hui, puisqu'il s'agirait d'un matériel entièrement nouveau et silencieux qui serait dérivé du modèle correspondant à la commande de la Région Ile-de-France relative au nouveau train francilien. Il s'agirait donc d'un matériel nouveau, mais qui serait dérivé d'une série plus large.

Elisabeth BONVALLET, Paris

Ma question porte sur l'aménagement de l'espace situé devant la Gare de l'Est. Je voudrais savoir si une coordination avec les services de la Ville de Paris était déjà effective, compte tenu de la lenteur avérée de ceux-ci à se mettre en mouvement. Une enveloppe financière est-elle en cours de négociation pour l'aménagement du secteur situé à l'extérieur des grilles de la SNCF ?

Bernard SULPIS

La mise en œuvre des comités de quartiers et des comités d'études ne nous incombant pas, nous transmettons à la Ville de Paris cette volonté que vous avez de voir le processus s'accélérer.

Michel BREISACHON, Paris

Quand on voit que rien n'a été fait devant la Gare du Nord alors que les TGV y arrivent depuis 10 ans, on se demande si vous envisagez réellement de faire quelque chose pour transformer l'espace public qui se trouve devant la Gare de l'Est. S'agissant de la liaison avec la Gare Magenta ou avec la Gare du Nord, je signale qu'il y a, en face de la rue d'Alsace, des immeubles SNCF au travers desquels on pourrait passer, plutôt que d'emprunter le cheminement peu efficace qu'a exposé Sébastien LECONTE ? Un percement de l'immeuble SNCF permettrait un trajet beaucoup plus direct.

Sébastien LECONTE

Une réflexion est également en cours avec les services de la Ville en ce qui concerne la Gare du Nord. La mise en œuvre des projets ne relève pas uniquement de la responsabilité de la SNCF.

J'ajoute, en ce qui concerne la liaison piétonnière, qu'il est prévu de passer par le biais d'un souterrain sous la rue de l'Aqueduc puis la rue Lafayette, avant effectivement de transpercer l'immeuble SNCF. L'important, pour des voyageurs qui vont d'une gare à l'autre c'est de ne pas avoir à traverser des rues avec leurs bagages. C'est pourquoi nous envisageons un passage souterrain, étant entendu que celui-ci n'empêchera pas ceux qui le souhaitent de bénéficier des aménagements de surface.

Bernard Sulpis

Je précise que le fait de passer sous l'immeuble de la SNCF va permettre de faire accéder les voyageurs directement au niveau de la mezzanine de la Gare Magenta, puis à celle du RER B et du RER D. On évite ainsi de faire monter les voyageurs avant de les faire redescendre. Il se trouve que la topographie des lieux rend le passage par cette voie plus facile.

Philippe MARZOLF

Il faudrait que vous étudiez ces questions avec Monsieur LECONTE autour d'un plan, sans quoi la réunion va devenir trop technique.

Monsieur CUZON, Président d'Environnement 93

Il est assez édifiant de constater que l'on a mis autant de temps pour réaliser un tunnel de 50 mètres entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord. La misère publique est décidément réelle dans ce pays. Nous la vivons au quotidien en banlieue, avec la dégradation du service sur les lignes RER C et B, avant que cela ne concerne demain la ligne E. Il faut dire que l'annonce du projet CDG Express a provoqué une levée de boucliers dans la banlieue. Il y a un ras-le-bol complet de l'ensemble du transport public.

Monsieur Sulpis n'a pas tout dit. Contrairement à son habitude, il n'a pas été honnête ce soir.

Philippe MARZOLF

Nous ne sommes pas là pour porter des jugements sur les personnes.

Monsieur CUZON

Monsieur Sulpis aurait dû parler du projet Eleonor, qui consiste simplement à prolonger la ligne à grande vitesse depuis la Normandie. On évoque le prolongement d'Eole à l'Ouest, mais il n'est question dans le dossier que de permettre aux Normands d'aller directement à Roissy, ce qui suppose de faire traverser Paris par des trains vides.

Les Parisiens, que vous êtes, sauront alors la sensation que l'on éprouve en voyant passer un train vide, à l'image des liaisons directe Paris-Roissy.

La vérité est que c'est le lobby aérien qui est à l'origine de ce projet et qu'il ne se pose pas la question du devenir du transport aérien, alors qu'il s'agit du transport le moins écologique et le moins durable. Si le trafic aérien se développe selon les attentes d'Air France, avec un doublement du trafic en 20 ans, l'effet de serre produit sera beaucoup plus important que celui des voitures ou des camions. Nous sommes donc confronté à un problème d'intérêt général, voire d'éthique : va-t-on laisser le transport aérien se développer sans réagir ? On ne peut pas se contenter de faire des beaux discours, en disant que la maison est en feu. Il y a des pyromanes, et ils sont dans la salle : ce sont ADP et, assez bizarrement, la SNCF. La solution consistant à développer les aéroports n'a pas d'avenir en ce début du XXIème siècle.

Philippe MARZOLF

Je vous signale, et vous le savez bien, qu'un colloque thématique a été consacré au développement de Roissy. Nous avons par ailleurs auditionné Monsieur Pierre RADANNE, ancien Président de l'ADEME et membre de la Mission interministérielle sur l'effet de serre provoqué par le transport aérien.

Bernard SULPIS

J'use de mon droit de réponse, puisque Monsieur CUZON a eu la gentillesse de mettre mon honnêteté en cause. Pour l'information des personnes présentes dans la salle, je me contenterai de dire que si l'on m'avait posé des questions sur Eleonor ou les liaisons normandes j'aurais pu y répondre. Ce point n'interfère d'ailleurs pas de façon majeure sur le CDG Express. Il faut que vous sachiez que si Monsieur CUZON peut parler aujourd'hui de cette liaison, c'est parce que nous lui avons fourni un document d'information, à sa demande, comme nous le faisons toujours à RFF lorsqu'une personne souhaite se renseigner sur nos projets d'infrastructures. S'il avait lu plus attentivement ce document, il aurait constaté que les trains normands, qui traverseront Paris, auront d'autant moins de chance d'être vides qu'il est prévu qu'ils puissent marquer des arrêts à Saint-Lazare, Magenta ou Evangile, pour charger des clients et les emmener jusqu'à Roissy.

Brigitte MILLOUR

Je rappelle que la croissance du trafic aérien est encadrée par des contraintes fixées par les pouvoirs publics. Ces contraintes concernent essentiellement la maîtrise des nuisances sonores. S'il apparaît demain qu'il faille nous imposer d'autres contraintes, comme dans le domaine de la pollution de l'air et des impacts sur la couche d'ozone, nous les prendrons en compte.

Bernard SULPIS

Il faut aussi préciser que l'ensemble des études de trafic relatives au CDG Express a été réalisé sur la limitation qui était alors imposée à l'aéroport de Roissy, c'est-à-dire 55 millions de passagers. C'est sur cette base que nous avons prévu d'équilibrer le service.

Philippe MARZOLF

Nous avons passé 18 questions à l'oral sur les 28 questions écrites que nous avons reçues. Toutes les questions écrites recevront une réponse écrite du Maître d'Ouvrage avant la clôture du débat qui aura lieu le 15 décembre.

Bonne nuit à tous et merci pour votre participation.