

Compte-rendu audition publique du 27 octobre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

*Philippe MARZOLF, Président
Jean-Paul PUYFAUCHER
Isabelle PISANI*

Personnalités auditées :

*Robert CLEMENT, Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis
Martine VALLETON, Maire de Villepinte
Paul LE BLOND, International Air Rail Organisation
Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de Réseau Ferré de France
Michel FEVE, Président de la Commission des transports du Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France*

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

*Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express
Bernard SULPIS, RFF*

Ouverture

Philippe MARZOLF

La séance de ce jour s'inscrit dans le cadre des auditions publiques, c'est-à-dire des échanges entre des audités et la Commission. Chaque audité présente ainsi son point de vue pendant quinze minutes, puis la Commission l'interroge avant qu'un échange n'intervienne avec le Maître d'Ouvrage et le public.

Je vous rappelle que toutes les réunions et les auditions publiques font l'objet d'un compte-rendu exhaustif et d'une synthèse. Ces documents sont disponibles sur le site de la Commission particulière du débat public dans les cinq jours ouvrés qui suivent les séances. En outre, ces documents sont également diffusés lors des réunions publiques.

Ce soir, nous sommes chargés d'auditer cinq acteurs :

- le Conseil Général de Seine-Saint-Denis ;
- la mairie de Villepinte ;
- l'International Air Rail Organisation (IARO) ;
- Réseau Ferré de France ;
- le Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France.

Sans tarder, je cède la parole à Monsieur Robert CLEMENT, président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis.

Audition de Robert CLEMENT

Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

Monsieur Robert CLEMENT est accompagné de Messieurs Fabrice LECOMTE, Hervé BRAMY et Didier SEGAL-SAUREL.

Monsieur le Président, dans un courrier en date du 15 septembre, je vous ai rappelé l'opinion du département de la Seine-Saint-Denis concernant le projet de liaison ferrée rapide entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Cette opinion a conduit le Conseil général à exprimer une série de réflexions et d'exigences auprès de Monsieur Thierry MIGNAUW, Président du GIE CDG Express.

I. L'attachement du Conseil général de Seine-Saint-Denis à un débat public élargi

Le Conseil général est attaché à un débat public approfondi et à une concertation de qualité avec les partenaires locaux et les partenaires concernés. Cette demande est d'autant plus justifiée que ce projet touche pour l'essentiel la Seine-Saint-Denis, en raison de l'ampleur de sa mise en œuvre, des travaux prévus et du nombre de communes traversées. Un tel débat a également été demandé par les villes concernées par le CDG Express et les diverses associations de riverains et des usagers de transport en commun.

Au regard de l'exigence d'un débat public approfondi, la saisine de la Commission nationale du débat public a abouti à un résultat positif. Cependant, j'estime que le débat public doit encore être élargi. En effet, au-delà de la réunion de lancement, des quatre colloques thématiques, des ateliers pédagogiques et des auditions d'acteurs et du grand public, il me semble que la programmation prévisionnelle des huit réunions de proximité – bien que doublée de permanences d'écoute de la Commission particulière du débat public – reste très en deçà de ce qui devrait être mis en œuvre pour une véritable concertation avec la population des villes traversées.

II. La position du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis

A l'issue de la phase de concertation préalable, le département de Seine-Saint-Denis a souhaité affirmer une position et des propositions exprimées publiquement sous la forme d'un courrier transmis au Préfet de région en février 2002.

1. La perspective du développement territorial doit guider tout projet de transport

Nous pensons que tout projet de transport collectif doit être accessible à tous et doit s'inscrire dans une perspective de développement territorial.

Cette conception fonde notre choix et notre travail partenarial. Ainsi, le Conseil Général et les villes de la Seine-Saint-Denis ont agi pour favoriser l'inscription au douzième contrat de Plan Etat-Région du projet de réouverture de la tangentielle nord. Le département s'y implique fortement dans le cadre de l'insertion urbaine.

Le projet CDG Express doit procéder de la même logique, quelle que soit la singularité de son mode de financement. Cette logique engage une perspective de développement territorial, sur l'ensemble de la zone de Roissy, mais aussi de toute la Seine-Saint-Denis, dans un objectif d'accroissement de l'usage des transports collectifs.

2. La nécessaire desserte du Parc international des expositions de Villepinte

Un tel projet ne peut être pertinent que s'il s'inscrit dans le cadre d'ensemble des réseaux de transports collectifs existants, avec la volonté d'élargir ses fonctions au bénéfice du développement territorial départemental et des équipements publics. Dès 2002, nous avons exigé que soit étudiée l'amélioration de la desserte du Parc international des expositions (PIEX) de Villepinte. Les Chambres de commerce et d'industrie et le COMEX de la Seine-Saint-Denis ont également formulé la même demande.

3. Une navette complémentaire entre Noisy-le-Sec et Roissy Charles-de-Gaulle

L'élargissement de la fonction de desserte a conduit le département à demander une étude sur la mise en place d'une navette directe complémentaire de celle qui est envisagée. Cette navette complémentaire aurait pour objet de relier le cœur de la Seine-Saint-Denis, et particulièrement Noisy-le-Sec, à Roissy-Charles-de-Gaulle. Nous considérons que cette demande demeure d'actualité, mais pour l'heure, nous n'avons pas reçu de réponse sur cette question.

4. L'impérative prise en compte des habitants de la Seine-Saint-Denis et des salariés de la plate-forme de Roissy

En matière d'accessibilité, cette liaison doit également pouvoir bénéficier aux salariés de la plate-forme aéroportuaire, à des conditions acceptables comme c'est le cas pour les salariés de la plate-forme d'Orly qui empruntent Orlyval avec la carte Orange.

Pour l'heure, le projet n'envisage rien de tel. En effet, en l'état actuel du projet, il semble que l'on propose un transport « réservé », puisqu'il consiste à privilégier la réalisation d'une liaison exclusivement ciblée sur le voyageur aérien, laissant pour compte les salariés, les habitants de la Seine-Saint-Denis et les travailleurs de la zone aéroportuaire. Ce type de démarche est à l'opposé de notre conception des transports collectifs.

Par ailleurs, je n'ose penser qu'une telle liaison privilégiée puisse être mise en œuvre, au détriment ou en concurrence avec les investissements publics de modernisation et d'extension des réseaux. Il s'agit notamment des opérations inscrites au contrat de Plan :

- la tangentielle nord ;
- l'aménagement de la ligne des Coquetiers ;
- la création du pôle multimodal de Noisy-le-Grand ;
- le début des travaux de prolongement de la ligne de métro vers Aubervilliers.

5. La rénovation de la ligne du RER B

De la même manière, la réalisation d'un tel projet ne peut se réaliser au détriment de la rénovation de la ligne du RER B. La mobilisation des usagers et des élus, des associations et des syndicats de cheminots en faveur de cette ligne a permis de dégager des pistes de travail qu'il convient de poursuivre et d'amplifier.

Le 1er octobre 2003, le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a adopté un schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER sur la totalité de son parcours. Si des premiers investissements sont programmés, ils sont bien loin d'atteindre le niveau de crédits qu'il serait nécessaire de dégager pour répondre aux besoins. En effet, des engagements globaux, clairs et datés constituent un préalable pour la Seine-Saint-Denis.

6. Des impératifs de développement durable

La question des transports collectifs doit être prise en compte dans sa globalité et répondre au choix d'un département en faveur du développement durable. Dans ce domaine, les modalités de réalisation des infrastructures et les procédures d'exploitation pèsent lourdement. Cela est particulièrement valable pour le projet CDG Express. De fait, il est nécessaire d'imposer le respect des populations, des paysages et de l'environnement des territoires traversés au projet CDG Express.

En effet, nombreuses sont les inquiétudes des riverains et des collectivités locales concernant les risques environnementaux. Je pense notamment aux nuisances liées aux bruits et aux vibrations et à la problématique des poches de gypse. Toutes les garanties concernant le respect de l'environnement devront émerger de façon formelle si le projet est retenu en tant que tel. Or, à l'heure actuelle, ces garanties ne sont pas fournies.

7. Les conditions de financement de l'opération

Enfin, nous pouvons nous interroger sur les conditions de financement de l'opération qui sont assurées sous la forme de partenariat public-privé, à l'exclusion de toute subvention publique. Ce montage est particulièrement complexe : il associe des entreprises publiques (SNCF, ADP et RFF) et des capitaux privés. Il réside sur la notion de partage des risques, en se fondant sur un calcul de rentabilité économique du projet à trente ans. De fait, le projet repose sur deux paramètres aléatoires :

- le coût du tunnel ;
- l'estimation du trafic.

De toute évidence, les pouvoirs publics – et notamment le STIF – ne pourront échapper à un examen approfondi des conditions de son financement. De plus, il me semble important que les modalités de répartition de la taxe professionnelle soient envisagées avec le plus d'équité possible à l'égard des collectivités locales concernées par ce projet.

III. Les propositions du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis

En conclusion, nous nous prononcerons négativement si les propositions que nous avons émises ne sont pas retenues.

Ces propositions sont les suivantes :

- l'obtention d'engagements clairs et d'un échéancier de travaux concernant l'amélioration globale de la ligne du RER B au niveau des exigences formulées par les élus et les populations concernées ;
- l'identification et la projection des capacités ferroviaires nécessaires aux projets de transports existants et futurs, comme le TGV ou Eole ;
- l'ouverture de la ligne aux salariés de la zone de Roissy ;
- l'amélioration de la desserte des autres zones de la vie économique et de l'emploi – les villes traversées et le PIEX de Villepinte ;
- le respect durable des environnements traversés.

Philippe MARZOLF

Vous avez indiqué qu'il était nécessaire d'élargir le débat public et vous avez déploré le nombre insuffisant de réunions de proximité. Je vous rappelle que les modalités du déroulement du débat ont été élaborées en partenariat avec les différents acteurs. Qu'auriez-vous voulu de plus ?

Robert CLEMENT

Puisqu'il s'agit d'un projet concernant des centaines de milliers d'habitants, les réunions de proximité et les débats publics me semblent être insuffisants, étant entendu que le tunnel programmé concerne pour l'essentiel la Seine-Saint-Denis.

Philippe MARZOLF

Vous auriez donc souhaité que nous organisions des réunions de proximité dans d'autres communes, qui ne seront pas directement touchées par le tunnel mais appartiennent à la Seine-Saint-Denis...

Robert CLEMENT

Exactement.

Didier SEGAL-SAUREL

Il s'agit également de la commune de Pantin, qui est impactée par le trajet du Charles-de-Gaulle et ses nuisances.

Philippe MARZOLF

Nous prenons acte de cette demande. Il est peut-être trop tard pour pouvoir organiser une réunion à Pantin, tant il est vrai que la Commission particulière du débat public essaye de faire en sorte que le coût du débat soit également minimisé.

Je vous rappelle néanmoins que le nombre total de réunions publiques s'élèvent à vingt-deux.

Jean-Paul PUYFAUCHER

L'intervention de Monsieur CLEMENT traite de divers sujets, mais je souhaite revenir aux propos tenus par Monsieur Didier SEGAL-SAUREL lors du colloque thématique qui s'est déroulé à Aulnay-sous-Bois le 4 octobre. A cette occasion, vous nous aviez effectivement expliqué le faible rôle dévolu aux élus au sein du STIF. Quel est le rôle du monde associatif, et notamment des usagers des transports en commun au sein du STIF ?

Compte tenu du souhait d'un développement territorial et de transports ouverts à tous, serait-il possible d'améliorer la présence des usagers au sein du STIF ? Quelle est votre position à cet égard ?

Robert CLEMENT

Il s'agit effectivement d'une question d'actualité, dans la mesure où un projet de loi concernant le STIF est actuellement débattu au Sénat. Ainsi, le STIF devrait, à terme, être présidé par la région. J'ai le sentiment que les collectivités territoriales et les Conseils généraux sont insuffisamment représentés au sein du STIF. Par exemple, la Seine-Saint-Denis n'y dispose que d'un seul représentant.

Par ailleurs, la voix des usagers des transports publics n'est pas suffisamment entendue. Pour ma part, je souhaite que les associations d'usagers puissent être représentées au sein du STIF, selon des modalités qui demeurent à définir. Il s'agit d'ailleurs d'une demande très ancienne, que nous avons déjà évoquée à plusieurs reprises. De fait, la question de la démocratisation du STIF est essentielle.

Isabelle PISANI

Pensez-vous que le projet CDG Express répond à un besoin spécifique ?

Robert CLEMENT

Il n'est pas possible d'évoquer la question du CDG Express sans la placer au cœur de toutes les questions touchant le transport public et le développement territorial.

Il n'est pas possible de traiter du CDG Express sans traiter du RER B, des salariés et des habitants. En effet, CDG Express ne peut pas être un système réservé aux seuls usagers du transport aérien. L'amélioration du RER B demeure donc pour nous un préalable essentiel.

Isabelle PISANI

Selon vous, existe-t-il un besoin de liaison pour les passagers aériens entre Paris et Charles-de-Gaulle ?

Robert CLEMENT

Je ne discute pas de la réalité de ces besoins. Néanmoins, j'ai le sentiment que la question du CDG Express est traitée indépendamment des autres questions de développement territorial et de transports publics.

Les questions que nous posons – et qui sont également partagées par les usagers, les riverains et les élus locaux – nécessitent des réponses préalables à toute étude du CDG Express.

Philippe MARZOLF

Le Maître d'Ouvrage vous répondra dans quelques minutes sur ce sujet précis.

Nous observons que la mobilisation de moyens publics fait défaut pour l'instant dans le domaine des transports publics. Lorsque les collectivités territoriales seront dotées de plus pouvoirs au sein du STIF, pensez-vous que des moyens publics supplémentaires pourront être mobilisés ? En effet, tout le monde semble s'accorder sur la nécessité de doubler le tunnel entre Châtelet et la gare du Nord. Cette opération coûte 500 millions d'euros et le STIF a prévu de la réaliser en 2015. Or nombreux sont ceux qui souhaitent une réalisation plus rapide. Comment serait-il possible de mobiliser cet argent de manière accélérée ?

Robert CLEMENT

Nous avons entendu une série de discours sur la priorité à accorder aux transports collectifs. Un certain nombre d'annonces ont également été effectuées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région. Malheureusement, je déplore que les actes ne soient pas conformes aux discours tenus.

Par exemple, les travaux de la tangentielle nord, qui doit relier Noisy-le-Sec à Sartrouville, ne sont toujours pas engagés. De la même manière, il avait été question qu'un premier bilan du contrat de Plan soit tiré à la fin de l'année 2003, mais ceci a été renvoyé après les échéances électorales. Je demeure donc extrêmement perplexé sur la réalisation effective des discours.

Hervé BRAMY

Je souhaite revenir sur la question du partenariat public-privé.

Je pense que les contributions du secteur privé dans le domaine des transports publics doivent être élargies, sans doute par une aide à la tarification plus forte que celle qui existe aujourd'hui. Le zonage actuel pour l'accès à la plate-forme s'échelonne entre 1 et 5. Il apparaît comme particulièrement inégalitaire et il serait possible d'imaginer que les employeurs contribuent plus, afin de permettre un accès plus équitable de tous les salariés et de tous les voyageurs à la plate-forme.

Le fait que la décentralisation organise une prise de responsabilité régionale plus forte au sein du STIF ne signifie pas pour autant que l'Etat doive se dégager de ses responsabilités. Or, nous venons d'apprendre que les subventions d'aide aux collectivités locales pour les infrastructures de transports publics vont être supprimées. Cette suppression est un non-sens, puisque tout le monde s'accorde à dire qu'il est nécessaire de développer durablement les territoires et, partant, l'utilisation des transports en commun...

Didier SEGAL-SAUREL

S'agissant de la présence des usagers au sein du STIF, je rappelle que le Comité des partenaires fait partie des différentes commissions, une personne représentant ce Comité étant présente à titre consultatif lors des Conseils d'administration du STIF.

Il serait pertinent que la région préside le STIF, dans la mesure où les élus prendraient toutes leurs responsabilités et pourraient en rendre compte à l'ensemble des citoyens. Cela n'est pas le cas aujourd'hui : lorsque le projet est mauvais, il est toujours possible de se réfugier derrière l'Etat et lorsqu'il est bon, il est aisé de s'en attribuer tous les mérites.

S'agissant du CDG Express, faut-il obligatoirement passer par Paris ? En effet, dans le projet, tous les voyageurs aériens seraient obligés de se rendre à Paris pour ensuite emprunter la navette dédiée. De fait, les habitants du Val-de-Marne, de la Seine-et-Marne ou du Val d'Oise ne souhaitent pas y être contraints. N'existe-t-il pas d'autres possibilités de se rendre à l'aéroport qu'en passant par Paris ?

Isabelle PISANI

Avez-vous étudié les variantes qui ont été proposées et qui font l'objet d'expertises complémentaires ?

Didier SEGAL-SAUREL

Je sais qu'une réunion sur le sujet doit avoir lieu.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Deux variantes principales sont apparues :

La première consiste à utiliser à partir de la gare de l'Est les voies du TGV Est jusqu'à la ligne d'interconnexion des TGV à Marne-la-Vallée.

Par conséquent, les voies seraient empruntées depuis la gare de l'Est par des navettes rapides TGV et iraient jusqu'à Charles-de-Gaulle par cette voie d'interconnexion. Dans cette variante, l'enregistrement des bagages et des passagers est maintenu.

La seconde variante a été initiée par l'association Vivre sans CDG Express : elle consiste à améliorer la desserte du RER B, en le mettant sur voie dédiée au nord. Cette suggestion permet de dégager des possibilités sur les voies rapides et de proposer des trains directs à destination de l'aéroport Charles-de-Gaulle. La desserte du PIEX serait également étudiée. Ces variantes n'intègrent donc pas votre demande de desserte de Noisy-le-Sec.

Avez-vous eu le temps de vous forger un avis sur ces variantes ?

Fabrice LECOMTE

Aucune de ces variantes ne règle en l'état la question suivante : comment développer une infrastructure qui irrigue tout le territoire ? Comment développer une infrastructure maillée avec un système de transport et s'appuyant sur le territoire qu'elle traverse ? En effet, il s'agit là d'une question essentielle pour les nouveaux projets de transport.

Une des grandes questions posées par le développement de la plate-forme de Roissy porte sur son accessibilité aux Séquano-Dyonisiens. Néanmoins, ces deux variantes ne sont pas démunies d'intérêt, dans la mesure où elles réutilisent des infrastructures existantes. Je rappelle par ailleurs qu'un projet de transport est constitué à la fois par des infrastructures, mais également par une exploitation. De véritables études doivent justement être menées sur le volet de l'exploitation.

Bernard Sulpis

Nous partageons la préoccupation qui est la vôtre d'intégrer la réflexion sur le projet CDG Express dans l'ensemble des réflexions et des réalisations de l'ensemble du réseau. De fait RFF et la SNCF sont particulièrement concernés par les sujets que vous avez évoqués.

CDG Express est intégré dans une logique de réseau

Le secteur que nous évoquons aujourd'hui pose un certain nombre de problèmes, que nous cherchons à résoudre. CDG Express représente justement un projet qui tente de répondre à un de ces problèmes, c'est-à-dire la liaison entre Paris et l'aéroport de Charles-de-Gaulle. Il ne s'agit cependant pas du seul projet, puisqu'il convient également d'évoquer le schéma directeur de la ligne B et les études réalisées avec la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) au sujet de la desserte du PIEX.

CDG Express ne règle pas tous les problèmes, mais il est inclus dans l'ensemble de ces réflexions. Il n'est pas question d'envisager que les voyageurs soient contraints de se rendre à Paris de tous points de l'Ile-de-France pour ensuite aller à Roissy. En effet, ADP a animé des réunions qui ont permis d'aboutir à un contrat de pôle sur Roissy. Ce contrat permet justement de régler une partie des rabattements sur Roissy pour les habitants du Val-de-Marne, du Val d'Oise et d'une partie de la Seine-Saint-Denis.

De la même manière, d'autres projets peuvent être élaborés, pour lesquels le train ne sera pas toujours le transport le plus pertinent, compte tenu des trafics. Il se trouve qu'en ce qui concerne le cas particulier de Roissy, la proportion des passagers aériens en rapport direct avec Paris et la très proche couronne est particulièrement importante.

L'accessibilité de CDG Express

CDG Express a été étudié pour essayer de répondre aux besoins des passagers aériens : le projet a pour ambition d'être suffisamment attractif pour que ces passagers abandonnent l'usage de la voiture au profit du train. Cependant, le fait que CDG Express ait été conçu pour les passagers aériens ne signifie pas pour autant que cette liaison leur soit exclusivement réservée.

Naturellement, les accompagnateurs des passagers aériens et les personnes travaillant sur la plateforme de Roissy pourront emprunter cette navette. Dans le même ordre d'idée, il est évident que le tarif de 15 euros annoncé pour un aller est équivalent au prix d'un ticket de métro pris à l'unité. De fait, une série de tarifs sera naturellement déclinée pour les abonnés, les accompagnateurs, les employés. Des négociations devront intervenir avec les salariés, les employeurs et le STIF. Ainsi, il est possible d'envisager plusieurs variantes sur les conditions d'accessibilité de CDG Express.

La proposition d'étude d'une navette entre Noisy-le-Sec et Roissy Charles-de-Gaulle

Vous suggérez également que le projet CDG Express soit complété par une navette entre Noisy-le-Sec et Roissy Charles-de-Gaulle. Cette navette pourrait permettre au département de Seine-Saint-Denis de véritablement profiter de l'infrastructure qui serait ainsi créée. Au nom des porteurs du projet, notamment RFF, je tiens à vous indiquer que notre projet prévoit la création d'un tunnel entre Noisy-le-Sec et Roissy. Or, ce tunnel aura une capacité de ligne ferroviaire, c'est-à-dire de quinze trains par sens et par heure. A cet égard, toutes les études de bruit et de vibrations seront effectuées dans le cadre d'une utilisation complète de ce tunnel.

Sur ces quinze trains par heure et par sens, CDG Express n'utilise que quatre sillons ; onze sillons demeurant disponibles. Les conditions d'utilisation des sillons restent entièrement ouvertes et nous sommes disposés à étudier l'utilisation d'une partie des capacités d'infrastructure par une navette ouverte à tous entre Noisy-le-Sec et Charles-de-Gaulle.

L'engagement d'une démarche de concertation permanente

Vous nous avez également fait part des inquiétudes de la population, que nous entendons également lors de chaque réunion publique. Malgré nos démonstrations sur la maîtrise d'ouvrage que nous entendons mener, malgré les expertises et la démarche qualité, nous ne parvenons pas toujours à convaincre et à rassurer les personnes qui s'inquiètent de notre projet.

Si le projet se poursuit à l'issue de ce débat public, nous prenons l'engagement de mener une démarche de concertation permanente avec l'ensemble des élus et de la population. En effet, les habitants ont besoin de s'assurer que toutes les études ont été réalisées et de savoir que les mesures prises sont bien celles qui répondent aux problèmes rencontrés.

Les conditions de financement

Le montage financier définitif ne pourra être arrêté qu'une fois que le coût du tunnel sera connu. En outre, les estimations de trafic ont été réalisées à l'aide de nombreuses études.

A l'intérieur d'une fourchette estimée entre 6 et 10 millions de passagers annuels, le montage financier a été établi sur la base d'un chiffre moyen de 8 millions de passagers, afin de limiter les risques. S'agissant du montage financier et du projet d'infrastructure, nous sommes pour le moment au stade des études préalables.

Tels sont les engagements que je pensais utile de vous rappeler ou prendre aujourd'hui, compte tenu des observations que vous avez faites sur le projet.

Philippe MARZOLF

Pouvez-vous détailler votre propos au sujet du PIEX ?

Bernard SULPIS

La desserte du PIEX

Des études sont réalisées avec la CCIP et une proposition complémentaire a émergé lors de ce débat. Ainsi, dans la mesure où le projet actuel serait poursuivi, une variante de tracé permettant de desservir le Parc des expositions de Villepinte nous a été proposée. Par ailleurs, d'autres solutions sont envisageables, comme l'utilisation des capacités libérées sur la voie rapide de la ligne Paris-Soissons – au cas où la ligne B du RER serait intégralement mise sur des voies bis – pour proposer des services spécifiques pour le PIEX.

A cet égard, il convient de relever que les besoins de desserte du PIEX sont assez différents de ceux de Roissy : ces besoins portent essentiellement sur des dessertes de pointe aux heures d'ouverture et de fermeture du Salon.

La ligne B du RER

S'agissant de la ligne B du RER ; il est clair que CDG Express a servi de révélateur et a permis au schéma directeur d'émerger. De plus, s'il est réalisé, CDG Express permettra de libérer la ligne B de la contrainte de desserte directe de Roissy et donc d'améliorer fortement la desserte des zones intermédiaires, en particulier pour les personnes travaillant à Roissy.

Le financement de la ligne B ressort essentiellement du contrat de Plan. Je rappelle que dès l'année 1998, Claude MARTINAND et Louis GALLOIS avaient cosigné une lettre adressée au Préfet de région et au Président du Conseil Régional. Cette lettre indiquait que les priorités des établissements ferroviaires portaient sur le bon fonctionnement des infrastructures existantes. Cette nécessité semble être désormais entendue et, vraisemblablement, les moyens financiers suivront. A cet égard, le STIF a décidé de financer sur le produit des amendes les premières opérations utiles à l'amélioration de la régularité de la ligne B :

- la suppression d'un tronçon commun à Mitry ;
- le re-découpage de la signalisation ;
- l'installation d'itinéraires de contresens sur la branche de Roissy.

Robert CLEMENT

Le RER B n'était pas intégré dans le contrat de Plan et les usagers, les élus et les cheminots ont fait part de leur inquiétude bien avant que le projet de navette dédiée ne soit rendu public. Par conséquent, ce problème n'est pas apparu à l'occasion de l'étude du CDG Express.

Je dois vous faire part d'une inquiétude : nous ne savons pas où nous allons en matière de transports collectifs. Un projet de loi est certes actuellement discuté, avec la certitude que le STIF deviendra une compétence régionale. Néanmoins, je ne peux que déplorer les mauvaises conditions de transport de banlieue à banlieue. Je m'interroge donc sur les opérations qui sont programmées et celles qui ne le seront pas, comme le RER B.

Monsieur COURATIER, habitant de Villepinte

Monsieur Sulpis nous a parlé d'une éventuelle navette entre Roissy et Noisy-le-Sec. Peut-il préciser la manière dont il envisage l'embarquement des passagers à Noisy ? Cela signifie-t-il qu'un arrêt intermédiaire serait construit ?

Bernard Sulpis

Non. Le Conseil Général propose qu'à l'occasion de la réalisation de CDG Express, nous en profitions pour améliorer la liaison de l'ensemble des habitants de la Seine-Saint-Denis avec Roissy-Charles-de-Gaulle. Autant CDG Express peut répondre aux besoins que nous avons étudiés, autant les capacités disponibles dans le tunnel – une fois celui-ci réalisé – permettraient, en sus de CDG Express, d'organiser un service de navettes entre Noisy-le-Sec et Charles-de-Gaulle. Il y aurait donc à la fois quatre CDG Express et un nombre de navette qui reste à étudier. Nous sommes donc prêts à étudier cette option.

Didier Segal-Saurel

De nombreux experts et scientifiques estiment qu'il n'y aura plus de carburant à bas coût dans un horizon de cinquante ans. Cela entraînerait certainement une réduction du flot des avions à Charles-de-Gaulle et dans le monde. Par conséquent, je m'interroge sur le bien-fondé de la création d'une infrastructure comme le CDG Express s'il y a moins d'avions dans cinquante ans.

Bernard Sulpis

Le colloque thématique consacré au développement des transports aériens nous a plutôt indiqué que des développements aériens sont prévus. Si le pétrole n'est plus disponible et que les déplacements en avion diminuent, nous pouvons au moins envisager que CDG Express puisse être un bon moyen de rabattement sur le pôle TGV. En effet, Roissy peut être considéré comme le centre d'une étoile irriguant toute l'Europe.

CDG Express pourrait ainsi devenir une liaison avec un pôle TGV majeur dans les déplacements intra-européens. Par conséquent, nous ne réalisons pas une fausse manœuvre en lançant l'opération CDG Express.

Philippe MARZOLF

Je vous indique que nous essayons de monter une audition avec la Mission interministérielle contre l'effet de serre. Pour le moment, nous avons l'impression que personne ne sait quel sera l'état des réserves de pétrole à moyen terme ni les évolutions du coût du pétrole à moyen et long terme.

Nous vous remercions d'avoir exposé la position du Conseil Général de Seine Saint de Denis à la Commission particulière du débat public.

Audition de Martine VALLETON

Maire de Villepinte

Si le projet CDG Express aboutit, la commune de Villepinte serait totalement traversée par le tunnel sur environ trois kilomètres. Mes propos de ce soir seront conformes à ceux que j'ai tenus lors d'une précédente réunion publique.

I. L'amélioration de la ligne B constitue un préalable incontournable

Il est loisible de comprendre qu'une ligne dédiée soit créée à l'usage spécifique des passagers aériens. Cependant, en Seine-Saint-Denis, la population est dense et variée, et elle a besoin de se déplacer. Cette même population est également confrontée à d'immenses difficultés en raison des problèmes rencontrés dans le RER B :

- les retards ;
- l'insécurité ;
- les mauvaises conditions de transport.

Par conséquent, avant tout projet de ligne dédiée, l'objectif essentiel porte sur l'amélioration de la ligne B du RER. Certes, le STIF s'est récemment prononcé en faveur de telles améliorations, mais les premiers projets n'interviendront qu'à partir de 2008.

Si certains trains directs en direction de Roissy sont quasiment vides, cela est peut-être justement dû aux mauvaises conditions de transport. A la gare du Nord, j'ai entendu des personnes indiquer qu'elles ne montaient plus dans les trains directs car elles ne s'y sentaient pas en sécurité.

II. Le projet CDG Express suscite de nombreuses craintes

Le tracé actuel, et notamment le tunnel sous Villepinte, ne me paraît pas constituer une bonne solution, dans la mesure où le sous-sol est très mauvais dans ce secteur. De fait, les populations craignent les accidents qui pourraient survenir lors des travaux : elles ont peur des risques d'effondrement. Les habitants sont également inquiets des nuisances occasionnées par les travaux et par l'exploitation.

Au début, il était question de faire passer quatre trains par heure et maintenant, les conséquences de quinze trains par heure sont examinées. De fait, les nuisances peuvent être d'autant plus sérieuses que Villepinte est située en bout de tunnel. En outre, la navette amorcera à cet endroit sa remontée, ce qui implique une phase d'accélération, sans doute plus bruyante.

Puisqu'il est question de réfléchir à un tracé alternatif, je soutiens le projet proposé par le PIEX de Villepinte, qui sort à Sevan, suit la ligne B du RER et s'engage dans les champs. Or le PIEX est un élément essentiel de notre secteur, d'un point de vue économique. Même si les besoins du PIEX sont particuliers, l'existence d'une ligne dédiée pourrait cependant servir au Parc des expositions.

Cependant, je le répète : le projet CDG Express ne peut intervenir qu'une fois effectuée l'amélioration de la ligne B.

Philippe MARZOLF

Vous pensez donc que l'amélioration du RER B constitue une priorité. Croyez-vous que le RER B amélioré peut servir pour les passagers aériens ?

Martine VALLETON

Je pense qu'un RER B amélioré et sécurisé pourrait effectivement remplir cette tâche.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je tiens à revenir sur la problématique de la concertation. Certes, il est toujours possible de regretter qu'une plus grande concertation ne soit pas organisée. Cependant, je suis frappé par la très grande qualité de nos débats, notamment lors de la réunion qui s'est déroulée la semaine dernière à Villepinte. Partagez-vous ce sentiment ? Qu'en avez-vous retenu ?

Martine VALLETON

Le débat public était effectivement de très bonne qualité. Les personnes qui sont intervenues étaient ainsi très raisonnables et n'ont manifesté aucune violence ni énervement. Néanmoins, je n'ai pas entendu un seul intervenant se prononcer en faveur du projet. A l'inverse, de nombreuses personnes nous ont fait part de leurs craintes sur les risques liés aux travaux et la dévalorisation de leurs propriétés. Hier encore, j'ai rencontré des Villepintois qui m'ont fait part de leurs immenses craintes concernant ce projet.

Isabelle PISANI

Pensez-vous que les habitants ont obtenu un certain nombre de réponses à leurs craintes, notamment dans le domaine de l'environnement et des nuisances ?

Martine VALLETON

Non.

Jean-Paul PUYFAUCHER

S'agissant de ce phénomène de crainte, j'ai le sentiment qu'il existe un décalage entre les propos des techniciens et une « rumeur » attestant de la peur des habitants. Cette peur porte essentiellement sur la dévalorisation de leurs biens. Partagez-vous ce sentiment ?

Martine VALLETON

Cette crainte est également entendue par les agences immobilières du secteur.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pouvez-vous nous apporter quelques précisions à ce sujet ?

Martine VALLETON

Les agences immobilières sont conscientes du problème et considèrent que le projet pourrait entraîner une dévalorisation des biens.

Philippe MARZOLF

Je vous indique que nous avons pris contact avec des notaires à l'issue de la réunion d'Aulnay-sous-Bois. Or, ces derniers n'ont pas entendu de questions de ce type de la part des personnes souhaitant vendre leur maison. Néanmoins, nous allons nous tourner également vers les agences immobilières.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Madame VALLETON, pouvez-vous nous indiquer à nouveau les propos que vous avez tenus jeudi soir au sujet de la tenue d'un référendum ? Les communes de Sevran et de Pavillons-sous-Bois se sont ainsi engagées sur la tenue d'un référendum. Or, vous nous avez indiqué que vous ne voyiez pas l'utilité d'un tel vote.

Martine VALLETON

Je me suis effectivement posée la question, tout en sachant que le résultat serait manifestement en défaveur du tracé actuel. Cependant, l'organisation d'un référendum a un coût important pour la population. Qui allait se déplacer pour donner un avis ? Quelques personnes s'intéressant aux questions de la cité, mais surtout ceux qui sont directement concernés et sont opposés au tracé.

C'est la raison pour laquelle, après réflexions, nous avons décidé de ne pas organiser de référendum, mais de réaliser une consultation écrite auprès des électeurs. Nous allons donc envoyer un courrier avec une partie réponse à toutes les personnes inscrites sur les listes électorales. Ces réponses seront portées au dossier du débat public.

Philippe MARZOLF

Dans le compte-rendu, nous mentionnerons les résultats des référendums qui auront eu lieu.

Bernard Sulpis

Madame VALLETON a estimé que l'amélioration de la ligne du RER B était un préalable. Il est certain que l'amélioration de la ligne B du RER représente une nécessité, indépendamment de CDG Express. A cet égard, le schéma directeur du STIF définit un certain nombre d'axes et confie des missions très précises à accomplir dans ce cadre, aussi bien à la SNCF qu'à RFF.

Certes, le schéma ne met en place que quelques moyens pour les premières opérations, mais nous nous rendons compte que ce programme va bien s'élaborer. Je rappelle également qu'il est toujours extrêmement délicat d'intervenir sur des lignes qui sont en cours d'exploitation : il n'est pas possible d'interrompre le trafic de la ligne B pendant deux ans pour procéder à des travaux plus rapides.

Philippe Marzolf

Martine VALLETON a également évoqué le sentiment d'insécurité des personnes empruntant les RER directs vers Roissy.

Bernard Sulpis

La sécurité constitue effectivement un des problèmes auxquels nous sommes confrontés. Si nous voulons que la ligne B puisse véritablement faire face aux besoins de développement de transport de tout ce secteur de l'Ile-de-France, le seul moyen consiste à ce que cette ligne soit « débarrassée » de l'obligation de desservir Roissy de façon directe.

Le RER B doit être libéré de son obligation de desservir Roissy Charles-de-Gaulle de manière directe

Je tiens à vous rappeler un certain nombre d'éléments. En 1976, Roissy Rail a été créé, c'est-à-dire une liaison directe entre Paris Nord et Roissy. En 1983, l'interconnexion de Roissy Rail avec la ligne B a été réalisée, cette dernière donnant satisfaction dans un premier temps aux personnes venant du nord-est, mais pas aux passagers aériens.

En 1995, lorsque le deuxième aérogare a été inauguré, des services directs ont été à nouveau créés. Ceci a posé de tels problèmes sur la desserte du nord-est francilien qu'en 1997, les services directs ont été supprimés lors des heures de pointe et n'ont été maintenus qu'en flancs de pointe. Or nous nous apercevons que nous ne satisfaisons personne. De fait, il est vraiment difficile de régler ce problème uniquement à l'aide de la seule ligne B du RER.

Le CDG Express s'inscrit dans le cadre d'une solution globale

Nous promovons une solution globale, qui confie des missions propres à chaque type de service :

- une liaison directe entre Paris et Roissy par le CDG Express ;
- les dessertes locales et la liaison avec Paris par le RER B.

Par ailleurs, j'ai indiqué que l'infrastructure que nous envisageons de réaliser permettrait d'accueillir quinze trains par heure. Ceci ne signifie naturellement pas que quinze trains par heure circuleront le jour de son ouverture.

Si le projet se poursuit, je suis certain les quatre CDG Express y circuleront. De plus, nous savons que deux autres sillons sont demandés par les Normands. Le président du Conseil Général a également indiqué la pertinence de proposer des navettes entre Noisy-le-Sec et Roissy, soit quatre trains de plus. Si vous y rajoutez la desserte du PIEX, la limite de la capacité sera atteinte à certaines heures. Par prudence, toutes les études que nous réalisons envisagent que le tunnel soit un jour utilisé à pleine capacité, afin de prendre en compte tous les éléments nécessaires.

Les craintes des habitants

Il est certain que les habitants ne sont pas rassurés par des discours, aussi fondés soient-ils. Malheureusement, ils ne nous croient pas et ils ne croient pas les experts. La seule possibilité qu'il nous reste réside dans les engagements que nous commençons à prendre. Même si le CDG Express était rejeté à l'issue du débat public, il faudrait malgré tout trouver une solution au problème de la desserte de Charles-de-Gaulle pour les passagers aériens.

Il est essentiel que nous établissions des rapports de concertation permanente avec les riverains et les usagers. Ces derniers pourront ainsi suivre le processus à tout moment, s'assurer que nous faisons bien notre travail, et que nous choisissons, dans le catalogue des solutions disponibles, celles qui sont les mieux adaptées. Telle est d'ailleurs la démarche que RFF essaye d'appliquer pour l'ensemble de ses projets. Nous ne pourrions malheureusement pas éteindre aujourd'hui toutes les craintes, quelle que soit la qualité de notre discours.

Nous savons que le terrain est difficile et que de nombreuses études doivent encore être menées sur les plans géologiques et hydro-géologiques. Dans le domaine des études techniques, je vous rappelle que nous y avons consacré 5 % du montant de l'ensemble des études.

Il est particulièrement responsable de la part des établissements publics d'attendre les résultats du débat public pour savoir si nous devons engager les 95 % restants et rentrer dans des études approfondies, lesquelles seront les seules à permettre d'offrir des réponses précises. Nous sommes conscients de la frustration engendrée par le fait que nous ne puissions pas apporter des réponses plus précises pour le moment, mais telles sont les règles du jeu du débat public dans le processus d'élaboration du projet.

Olivier PICQ va à présent évoquer les questions de sûreté dans la ligne B du RER.

Olivier PICQ, SNCF

Proportionnellement au nombre de voyageurs transportés, nous avons effectivement observé un plus grand nombre de vols à la tire sur les trains directs Paris-Roissy. Ceci est dû à deux raisons essentielles.

- **la nature des voyageurs transportés**
Les hommes d'affaires et les touristes attirent une certaine catégorie de voleurs.
- **le caractère direct des trains**
Les trains directs laissent le temps aux voleurs de repérer leurs cibles et d'œuvrer.

Trois mesures ont été prises pour répondre à ce problème :

- l'augmentation du nombre de policiers ferroviaires sur le terrain ;
- la mise en place d'un programme de télésurveillance dans les gares de la ligne B – l'ensemble des gares du parcours sera équipé d'ici l'année 2006 ;
- la diffusion de messages à destination des touristes étrangers dans les gares Paris Nord et Roissy.

Philippe MARZOLF

Nous entendons régulièrement ce message de manque d'information.

Olivier PICQ

Il est important pour les étrangers de disposer d'une telle information. En effet, ils ne sont pas forcément au courant du phénomène et ils ne prennent pas forcément les mesures de précaution qu'ils prendraient chez eux.

Philippe MARZOLF

Concrètement, y a-t-il un policier dans chaque train direct à destination de Roissy ?

Olivier PICQ

Non, pas encore.

Philippe MARZOLF

Bientôt peut-être ?

Olivier PICQ

Cette question devrait être posée à la Préfecture de police de Paris.

Philippe MARZOLF

Il s'agit pourtant de policiers ferroviaires...

Olivier PICQ

La Préfecture de police de Paris a établi un programme visant à réunir les équipes de police ferroviaire et de police de la RATP. Ainsi, les effectifs ont été multipliés par deux : aujourd'hui,

près de 2 000 à 3 000 trains quotidiens font l'objet d'une surveillance de la part d'équipes de police ferroviaire en Ile-de-France.

Philippe MARZOLF

Combien de trains circulent quotidiennement en Ile-de-France ?

Olivier PICQ

Environ 5 000 trains SNCF circulent quotidiennement, auxquels il faut rajouter les trains RATP.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Si j'ai bien compris, 2 000 à 3 000 trains font l'objet de surveillance policière sur un total de 5 000, c'est bien cela ?

Olivier PICQ

Environ 2 000 à 3 000 trains font l'objet de surveillance policière sur une partie de leur parcours. Nous pourrions vous fournir des informations plus détaillées sur ces mesures, lesquelles ont fait l'objet d'une large couverture médiatique.

Bernard Sulpis

Cette action est largement démultipliée dans le cadre des contrats départementaux de sécurité et prévention de la délinquance. Ces contrats permettent en effet de réaliser des actions jumelées entre la police intervenant sur le domaine ferroviaire et les polices des départements, voire des communes. Il s'agit de faire en sorte que l'action engagée dans les trains se poursuive également à l'entrée et à la sortie des gares, ainsi que dans les lignes d'autobus. Cette collaboration entre les différents services de police s'avère très efficace.

Isabelle PISANI

Quelle est la perception du PIEX par les habitants de Villepinte ?

Martine VALLETON

Les habitants sont très satisfaits de l'existence du PIEX, dans la mesure où celui-ci permet d'offrir une certaine renommée à leur ville. Nous savons en effet qu'il s'agit là d'un élément important au niveau économique.

Par conséquent, la présence du PIEX est un élément intéressant pour les habitants de Villepinte. Au-delà, le PIEX n'offre pas de retombées économiques extrêmement importantes à la ville de Villepinte, notamment en matière d'emploi.

André PETIT, directeur de cabinet de la mairie de Villepinte

Je souhaite vous indiquer que les relations entre la municipalité et les dirigeants du PIEX sont excellentes. Par ailleurs, je ne peux pas laisser dire que la municipalité de Villepinte se désintéresse de Sevrans ou qu'elle botte en touche vis-à-vis de Sevrans : cela n'est pas exact.

Il n'empêche que le tracé alternatif proposé par le PIEX permettrait d'épargner une partie de la population : il n'est pas utile que toute une population soit touchée pour pouvoir justifier un tracé. Néanmoins, si par hasard vous parveniez à trouver un tracé alternatif qui permette d'éviter les populations de Sevrans et de Pavillons-sous-Bois, nous serions ravis. Nous ne faisons qu'évoquer le tracé alternatif proposé par le PIEX ; tracé qui nous convenait dans la mesure où il permettrait également d'irriguer le PIEX.

Bernard Sulpis

De toute manière, les craintes des habitants vis-à-vis de la construction et de l'exploitation du tunnel sont les mêmes, quelles que soient les communes traversées. Je pense également que ces craintes, si elles ne sont pas forcément rationnelles, sont néanmoins compréhensibles.

En effet, ces personnes ont souvent investi au maximum de leurs possibilités dans l'acquisition de leur maison et ils craignent de perdre une partie du fruit de leur travail. Ce phénomène se ressent plus au niveau des agences immobilières qu'au niveau des notaires.

Il est donc nécessaire qu'un bilan soit rapidement dressé et que le Maître d'Ouvrage indique les conclusions qu'il en tire. En effet, sur tous les projets, ces périodes d'incertitude font les beaux jours d'un certain nombre d'agents immobiliers qui sont à l'affût de ces situations. En effet, les communes sont particulièrement désarmées dans de telles circonstances, puisqu'elles ne sont pas en état de disposer d'inscriptions précises dans leurs documents d'urbanisme.

Philippe Marzolf

Je peux imaginer que certains agents immobiliers conseillent à leurs clients de vendre maintenant en leur indiquant que dans deux ou trois ans, la valeur de leur maison diminuera si le projet est décidé.

Jean-Paul Puyfaucher

Le Maître d'Ouvrage sait-il combien de maisons sont concernées par une expropriation sur la communes de Villepinte, qui doit accueillir environ trois kilomètres de tunnel ? S'agit-il de 300, de 3 000 ou de 30 000 maisons ?

Bernard Sulpis

Aujourd'hui, le projet prévoit un tunnel profond sur la totalité de la traversée de la commune. *A priori*, nous devons donc prévoir essentiellement des acquisitions de tréfonds, à grande profondeur. Je rappelle également que le choix du tunnel a notamment été fait pour éviter les effets de coupure entre deux parties de la ville.

Cependant, il pourrait y avoir des besoins d'acquisition en surface, notamment pour les puits de sortie de secours. Nous avons déjà eu un débat sur ce sujet et nous savons qu'il pourrait éventuellement être prévu qu'un puits soit installé tous les 800 mètres, soit trois à quatre puits de sortie.

Philippe MARZOLF

Ne s'agit-il pas plutôt des puits d'accès ?

Bernard SULPIS

Ces puits sont à la fois des puits d'accès pour les pompiers et des puits de sortie pour l'évacuation des gens.

Philippe MARZOLF

Lors de l'atelier consacré à ces questions, il avait été indiqué qu'il s'agissait plutôt de puits d'accès.

Bernard SULPIS

Ces puits sont des puits d'accès pour les pompiers, mais ils doivent également pouvoir être utilisés pour l'évacuation des personnes.

Pour le moment, nous ignorons le nombre exact de puits et donc leur localisation. Il est évident que nous essayerons de les situer dans des endroits les moins gênants possible. Néanmoins, il se peut que nous ayons à effectuer quelques acquisitions. A la marge, il n'est pas à exclure qu'un certain nombre de re-scindements de propriétés soient nécessaires sur des travaux connexes. Cependant, à la profondeur de vingt mètres, il m'étonnerait que nous devions dévier un grand nombre de réseaux.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous n'avez pas répondu précisément à ma question. Pour trois kilomètres de tunnel, vous allez être conduit à acheter le tréfonds d'un certain nombre de pavillons et de maisons. Quel sera ce nombre ?

Bernard SULPIS

Je n'ai pas ce chiffre en tête. Les propriétés qui seront traversées dans ce secteur feront vingt mètres sur vingt ou quarante mètres dans le meilleur des cas. En considérant que le tunnel les traversera sur vingt mètres, il est possible d'évaluer le nombre de propriétés concernées par une acquisition de tréfonds à 150 pour trois kilomètres. Mais il ne s'agit que d'un ordre de grandeur maximum.

Isabelle PISANI

J'ai le sentiment que les personnes n'ont pas fait de différence entre l'acquisition de propriété et l'acquisition de tréfonds.

Bernard Sulpis

Si. Je me souviens que lors de la première réunion de concertation préalable en 2001, une personne n'ayant pas tout à fait compris les modes d'exécution des travaux ferroviaires disait : « *Vous savez, notre maison est fondée à vingt mètres. Vous nous dites que votre tunnel aura un diamètre de dix mètres extérieurs, mais jamais vous ne pourrez passer entre les fondations de notre maison. Par conséquent, vous allez être obligé d'abattre notre maison.* »

Nous avons expliqué à ce Monsieur que nous ne passerions pas obligatoirement entre les fondations, mais que nous pourrions passer environ à cinq ou six mètres au-delà. Néanmoins, en règle générale, je pense que les gens ont bien compris la distinction entre l'acquisition de propriété et l'acquisition de tréfonds.

Monsieur Couratier

Je m'interroge sur la dégradation de la ligne B du RER. Ainsi, je me dis que la dégradation est peut-être consécutive à un manque d'investissements. Par conséquent, je souhaiterais connaître le montant des investissements réalisés lors des dix dernières années.

Par ailleurs, afin de résoudre les difficultés provoquées par le projet, je pense que deux solutions se présentent à nous :

- l'abandon pur et simple du projet ;
- l'apport de garanties fermes et définitives quant à l'indemnisation des personnes qui devraient souffrir des travaux.

En effet, l'acquisition du tréfonds consiste à se porter acquéreur de tout ce qui est situé en dessous d'une certaine profondeur. Cependant, la partie comprise entre le sol et cette profondeur demeure la responsabilité de la personne propriétaire de l'habitation.

Par conséquent, quelles seront les garanties apportées par le GIE ou les mandataires financiers pour indemniser en tout ou partie les conséquences du creusement du tunnel, si ce dernier vient à se réaliser ?

Bernard Sulpis

Le choix du tunnel permet justement de ne pas acquérir l'ensemble des propriétés qui sont situées au-dessus. L'acquisition de tréfonds à très grande profondeur donne lieu à une indemnisation normale, à l'issue de laquelle est instituée un règlement de copropriété verticale. En revanche, il n'est pas prévu *a priori* de procéder à une autre indemnisation que celle du tréfonds.

Si des désordres devaient apparaître par la suite, il conviendrait naturellement d'en tenir compte. Il s'agira notamment de prouver que ces désordres sont bien directement liés à la réalisation de l'opération, ce qui n'est pas toujours le cas.

La dégradation de la régularité et de la fiabilité du RER B

La dégradation de la régularité et de la fiabilité du RER B est relativement récente, comparativement à d'autres lignes d'Ile-de-France. Ainsi, les premiers travaux qui ont été réalisés en vue d'améliorer la régularité et la fiabilité ont été réalisés sur les lignes C et D, à l'époque où la ligne B avait encore un taux de régularité relativement satisfaisant.

De fait, la dégradation a surtout été concentrée lors des cinq dernières années. Je vous rappelle que plus de la moitié des incidents est liée à des causes extérieures, comme les tirages de signal d'alarme, les agressions, les malaises. Le reste des incidents est lié soit à l'exploitation de la ligne, soit aux infrastructures. A cet égard, les événements liés à l'infrastructure sont de l'ordre de 16 à 17 %.

Je tiens à vous indiquer que 97 millions d'euros ont été investis dans des opérations de rénovation des gares, de sûreté et de régénération des infrastructures. S'agissant de l'Ile-de-France, environ une centaine de millions d'euros sont annuellement dépensés par RFF sur ses fonds propres pour des opérations de régénération :

- la régénération des voies ;
- la régénération de la signalisation ;
- la régénération des installations électriques ou des ouvrages d'art.

Il est évident que ces opérations contribuent à maintenir les lignes à niveau, voire à les moderniser.

S'agissant de la ligne B, des investissements considérables ont été réalisés sur un système d'aide à l'exploitation – le KCVP – cohérent avec celui de la RATP. Avec le concours du STIF et de la région Ile-de-France, nous investissons également dans un programme ambitieux de télésurveillance des installations, afin de détecter au plus vite les pannes et de déclencher les interventions le plus rapidement possible. Dans un second temps, nous souhaitons pouvoir agir par des actions de prévention.

René DURAND, ville de Tremblay

Je tiens à corriger les propos de Monsieur SULPIS sur l'origine des incidents. Le schéma directeur indique en effet qu'en 2002, les causes externes s'élèvent à 1 580 contre 2 976 pour les causes internes.

Bernard SULPIS

Le document dont vous faites état est peut-être entaché d'une erreur d'impression. En effet, je peux vous garantir que plus de 50 % des incidents sont liés à des causes externes.

Cela étant, qu'il s'agisse de causes externes ou internes, il faut bien relever qu'en matière de régularité, les actions que nous menons sont de deux natures :

- des actions sur les causes en elles-mêmes ;
- des actions pour éviter l'effet « boule-de-neige », c'est-à-dire qu'un incident n'ait des répercussions sur toutes les circulations qui suivent.

A cet égard, les installations permanentes de contresens qui sont envisagées dans le schéma directeur ont pour objectif d'éviter justement cet effet « boule-de-neige ». Cette série d'opérations produit des effets, quelles que soient les causes des incidents.

Philippe MARZOLF

Nous remercions Madame VALLETON d'avoir exposé sa position à la Commission particulière du débat public.

Audition de Paul LE BLOND

International Air Rail Organisation

Philippe MARZOLF

Il nous a également semblé important de nous intéresser aux autres liaisons dédiées – les « *Airport Express* » – qui ont été mises en place dans des pays étrangers. C'est la raison pour laquelle nous accueillons Monsieur Paul LE BLOND, consultant à l'International Air Rail Organisation (IARO) et ancien directeur général d'Heathrow Express.

Monsieur LE BLOND intervient en anglais, ses propos étant ensuite traduits en français.

Paul LE BLOND

Dans la mesure où le projet CDG Express est semblable à d'autres projets déjà réalisés, mon intervention se concentrera sur trois aspects :

- la différence de nature entre une ligne dédiée directe et un système maillé ;
- les effets sur les autres modes de transport se dirigeant vers Roissy ;
- le terminal prévu à la gare de l'Est.

I. La différence de nature entre une ligne dédiée directe et un système maillé

Des navettes dédiées ou Airport Express sont présentes dans des villes comme Stockholm, Oslo, Milan, Tokyo, Hong Kong ou Kuala Lumpur. Dans d'autres villes, comme Amsterdam, Munich, Copenhague, Washington, la desserte de l'aéroport s'effectue à l'aide de transports maillés classiques. A Londres, les deux aéroports d'Heathrow et de Gatwick proposent ces deux types de service de manière simultanée. Enfin, certains aéroports présentent une variété de liaisons, y compris des services à grande vitesse, comme cela est le cas actuellement à Charles-de-Gaulle avec le TGV.

1. Les caractéristiques d'un système maillé

Les avantages des métros ou RER sont les suivants :

- des fréquences importantes ;
- un réseau très étendu ;
- l'accueil d'un public très varié ;
- un coût assez bas pour l'utilisateur.

Cependant, ces types de service présentent le désavantage de ne pas attirer les voyageurs suivants :

- les voyageurs pour lesquels le temps a une valeur très importante, comme les hommes d'affaires ;
- les personnes qui se sentent incertains sur la nature exacte des destinations proposées par le réseau ;
- les personnes qui s'inquiètent pour leur sûreté ;
- les personnes qui transportent une quantité importante de bagages lourds.

2. Les caractéristiques des navettes dédiées

A l'inverse, les navettes dédiées sont facilement comprises par les voyageurs étrangers. Elles sont généralement rapides et peuvent traiter un nombre important de bagages. Cependant, elles n'attireront pas les voyageurs qui ne cherchent pas à gagner du temps – comme les touristes – ou les voyageurs qui ne cherchent pas à se rendre au centre-ville.

3. Deux services distincts

Pour attirer un maximum de personnes vers vos services ferroviaires, il faut proposer des services distincts pour les deux types de voyageurs que nous venons de mentionner.

A l'aéroport d'Heathrow, les deux services proposés sont le Heathrow Express et la ligne de métro *Picadilly Line*. Il convient de relever que chaque service attire à peu près le même nombre de passagers aériens. Cependant, le total des voyageurs sur les deux services est beaucoup plus important que lorsqu'il n'y avait qu'un service de disponible.

A Londres Gatwick, deux services sont en concurrence sur le même parcours :

- le Gatwick Express parcourt le trajet en 30 minutes, pour un prix de 17 euros ;
- le service South Central parcourt le trajet en 33 minutes, pour un prix de 13 euros.

Il s'agit donc de services similaires, mais le Gatwick Express transporte quatre fois plus de passagers aériens que l'autre service. La raison est simple : une signalétique claire et de nombreux emplacements pour les bagages.

J'en conclus que si l'aéroport Charles-de-Gaulle souhaite se développer de la même manière que les premiers aéroports mondiaux, il aura besoin de ces deux types de services, en plus de la liaison TGV.

II. Les effets sur les autres modes de transports

Les effets sur les autres modes de transports varient grandement selon les expériences. A Londres, après l'ouverture du Heathrow Express, le mode de transport qui a le plus diminué a été l'automobile individuelle. En revanche, à Stockholm, ce sont surtout les bus qui ont vu leur part modale se réduire au profit de l'Arlanda Express.

Néanmoins, ces deux expériences partagent deux points communs :

- la réduction des embouteillages ;
- une amélioration des conditions sur les autres moyens de transport.

Par exemple, la *Picadilly Line* du métro de Londres a été soulagée d'une certaine saturation par la création du Heathrow Express.

III. Le terminal prévu à la gare de l'Est

Il est extrêmement important qu'un service de liaison dédiée dispose d'un terminal en centre-ville. Dans cette gare, les rames devraient toujours partir du même quai, de manière à permettre une assistance aux voyageurs. De plus, il est essentiel de proposer une grande facilité de déplacement des bagages : il est important que toutes les circulations s'effectuent au même niveau entre l'aire d'arrivée des taxis et la montée dans les rames.

En outre, si cela est possible, l'enregistrement des bagages aériens en centre-ville est un « plus » indéniable. Néanmoins, cela est assez complexe et les financements sont assez difficiles à réunir. Le meilleur exemple existant actuellement est situé à Hong Kong, où deux gares proposent un enregistrement des bagages.

Isabelle PISANI

Quel est le pourcentage d'enregistrement des bagages en ville à Heathrow ?

Paul LE BLOND

L'année dernière, entre 15 et 20 % des passagers aériens partant de Londres vers l'aéroport d'Heathrow utilisaient cet enregistrement. A Hong Kong, ce chiffre atteint 30 %

Philippe MARZOLF

Nous ne disposons pas des mêmes chiffres. Le député François-Michel GONNOT, que nous avons rencontré, nous a parlé d'un chiffre de 10 %. Par ailleurs, nous n'arrivons pas à connaître le nombre de passagers exacts empruntant le Heathrow Express.

Paul LE BLOND

Cette différence dans les chiffres est sans doute liée au fait qu'il faut distinguer les passagers venant d'Heathrow et ceux se rendant à Heathrow. Naturellement, les seuls passagers qui peuvent utiliser l'enregistrement des bagages sont ceux qui se rendent à Heathrow. C'est la raison pour laquelle le pourcentage de la totalité des voyageurs est de 10 %, alors que celui des voyageurs se rendant à Heathrow est de 15 à 20 %.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Quel est le nombre de voyageurs ayant emprunté le Heathrow Express en 2002 ? Ainsi, le chiffre de 4,9 millions de passagers nous a été indiqué. Confirmez-vous ces chiffres ?

Paul LE BLOND

Ce chiffre est effectivement correct pour l'année 2002.

Philippe MARZOLF

Parmi ces passagers, pouvez-vous nous indiquer la part des voyageurs aériens ?

Paul LE BLOND

Parmi les 4,9 millions, 93 % sont des passagers aériens, les autres étant des salariés de la plateforme ou des accompagnants. Je sais qu'il peut exister des différences sur les chiffres, mais je pense que certains calculs sont effectués par sondages, alors que les chiffres dont je dispose sont obtenus à partir d'un comptage à bord des rames.

Isabelle PISANI

Vous avez indiqué que la part de la voiture particulière avait diminué après l'introduction du London Express. Quels ont été les effets de la création d'Heathrow Express au bout de quelques années ?

Paul LE BLOND

Les effets se sont fait sentir au bout de cinq années et ils n'étaient pas uniquement liés à Heathrow Express. Ainsi, une taxation sur les automobiles, la *Congestion Charge*, a été mise en place dans le centre de Londres.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous avez évoqué les difficultés de financement liées à la mise en œuvre de l'enregistrement des bagages. Pouvez-vous nous fournir quelques précisions ?

Paul LE BLOND

A Heathrow et à Gatwick, la totalité des coûts d'enregistrement en centre-ville ont été supportés par les compagnies aériennes. Comme vous le savez, les compagnies aériennes ont subi des pertes de recettes lors des dernières années.

A Hong Kong, les coûts ont été partagés entre trois acteurs :

- le chemin de fer MTRC ;
- l'aéroport ;
- les compagnies aériennes.

De plus, malgré l'épidémie de SRAS, les compagnies aériennes continuent à proposer l'enregistrement des bagages en centre-ville.

Philippe MARZOLF

Lors de notre débat public, des questions récurrentes ont porté sur les estimations de trafic. Pouvez-vous nous indiquer quelles ont été les différences entre les estimations de trafic du Heathrow Express et la fréquentation réelle de ces rames ?

Paul LE BLOND

Les différences entre les prévisions et le trafic réellement enregistré sont essentiellement dû au fait que le trafic voyageurs n'a pas augmenté depuis trois ans à Heathrow. Il en est de même à Hong Kong, où le trafic a même diminué par rapport aux prévisions. Néanmoins, sur le long terme, nous pensons que la croissance du trafic aérien se poursuivra et nos estimations s'établissent à 10 millions de voyageurs pour le Heathrow Express en 2015.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Cela signifie-t-il que le doublement du nombre de passagers du Heathrow Express sera provoqué par le doublement du trafic aérien ?

Paul LE BLOND

Non, nous tablons certes sur une augmentation de la part de marché du Heathrow Express, qui passerait de 11 à 14 %.

Philippe MARZOLF

Pour quelles raisons la part de marché augmenterait-elle dans de telles proportions ?

Paul LE BLOND

Nous pensons que la navette Heathrow Express deviendra plus attractive que d'autres modes de transport, notamment parce que les routes seront plus saturées. Avec la construction du terminal 5, nous nous attendons à une croissance du nombre de passagers, de 63 millions de passagers à 93 millions de passagers.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous avez signalé que la circulation des bagages devait être facilitée. Le même problème se pose-t-il dans les mêmes termes à l'aéroport ?

Paul LE BLOND

Les passagers doivent bénéficier d'un accès facile, aussi bien à la gare de l'Est qu'à l'aéroport de Roissy.

Philippe MARZOLF

Nous nous sommes aperçus que les coûts prévisionnels de construction des *Airport Express* étaient nettement inférieurs aux coûts réellement constatés. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Paul LE BLOND

Malheureusement, bien des projets dépassent leur budget et les délais prévisionnels. S'agissant du Heathrow Express, nous avons été confrontés à un effondrement du terrain situé au dessus du tunnel. Ce problème particulier est intervenu sur le site de construction de la gare de l'aéroport d'Heathrow : cette gare est en réalité constituée de nombreux tunnels et de nombreux branchements. Je tiens également à indiquer que les seuls bâtiments affectés par cet effondrement étaient ceux des constructeurs.

Philippe MARZOLF

D'après les chiffres dont nous disposons, le coût initial du Heathrow Express était estimé à 525 millions d'euros, pour un coût effectif de 760 millions d'euros, c'est-à-dire une augmentation de près de 50 %. Je me demande si le seul effondrement de la gare a pu causer un tel dépassement.

Paul LE BLOND

La plus grande partie de ce dépassement était due à l'effondrement mentionné plus haut.

Isabelle PISANI

Existe-t-il des cas d'Airport Express ne proposant pas l'enregistrement des bagages en ville ?

Paul LE BLOND

Oui. C'est notamment le cas à Oslo, Stockholm ou Milan.

Isabelle PISANI

En termes d'utilisation, quelle est la différence ?

Paul LE BLOND

Il y a peu de différences en réalité. Certaines études avancent néanmoins que l'enregistrement des bagages à Londres attireraient 7 % de passagers de plus pour le Heathrow Express.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Etablissez-vous une différence entre l'enregistrement des bagages et l'enregistrement des passagers ?

Paul LE BLOND

Ces deux enregistrements peuvent être traités séparément. Naturellement, l'enregistrement en ville des bagages est beaucoup plus onéreux que l'enregistrement des passagers, et les questions de sécurité sont également plus patentes. Cependant, les passagers peuvent s'enregistrer par téléphone ou par Internet.

Philippe MARZOLF

Disposez-vous d'exemples de navettes dédiées où seul l'enregistrement des passagers est prévu ?

Paul LE BLOND

Je crois qu'à Stockholm, l'enregistrement des passagers se fait de manière électronique pour les compagnies SAS et British Airways. Il s'agit exactement de la même machine que celle de l'aéroport.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Nous avons lu que le tarif passager d'Arlanda Express a été augmenté de 15 à 20 euros. Les *Airport Express* sont-ils des catastrophes financières ou des réussites financières ?

Paul LE BLOND

Heathrow Express est rentable : la compagnie a déclaré des bénéfices de 10 millions de livres l'année dernière. Certes, 10 millions sur 500 millions ne constituent pas un retour sur investissement fantastique, mais il ne s'agit pas d'un désastre.

Arlanda Express a été construit par un consortium privé et a été récemment vendu à une banque d'investissement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pour quelles raisons ? Etait-ce dû à leurs difficultés financières ?

Paul LE BLOND

Arlanda Express a été construit par un consortium de constructeurs, puis a été vendu à une banque commerciale spécialisée dans les investissements aéroportuaires.

Philippe MARZOLF

Auprès de quelle institution est-il possible de disposer de chiffres validés sur les différents *Airport Express*. S'agit-il de l'IARO ?

Paul LE BLOND

Les chiffres relatifs à Heathrow Express sont disponibles chez BAA, son propriétaire.

Philippe MARZOLF

Et pour les autres ?

Paul LE BLOND

Vous pouvez directement poser ces questions aux autres compagnies, et je suis à votre disposition pour vous aider à contacter ces personnes.

Philippe MARZOLF

IARO ne réalise pas la collection de ce type de données ?

Paul LE BLOND

Non, nous ne collectons pas ce type de données.

Isabelle PISANI

Existe-t-il d'autres projets de liaisons express dans le monde actuellement ?

Paul LE BLOND

Le projet le plus récent est celui de Kuala Lumpur, qui a ouvert l'année dernière. Il existe actuellement quelques études, notamment à Berlin et Chicago. En revanche, en dehors du CDG Express, il n'y a pas de projets planifiés et dessinés.

Xavier DUCLAIROIR

Je tiens à vous indiquer que j'ai remis la note tant attendue sur les éléments de comparaison avec le Heathrow Express et le Arlanda Express. Les données que nous avons recueillies proviennent d'une part de l'exploitant Arlanda Express et d'autre part de BAA et des éléments dont Monsieur Paul LE BLOND avait connaissance pour Heathrow.

Ma deuxième remarque relève plus de la boutade : Paul LE BLOND a indiqué que la dérive des coûts du Heathrow Express était dû à un effondrement intervenu dans une gare souterraine. Je me rapporte aux propos du Préfet de Région lors de l'ouverture du débat public : ce dernier a en effet rappelé l'excellence de nos ingénieurs... français.

Michel FEVE, Président de la Commission des transports du Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France

Paul LE BLOND a indiqué que 15 à 20 % des passagers du Heathrow Express enregistraient leurs bagages dans un seul sens. Or tous les passagers ne sont pas forcément munis de bagages. Connait-il le pourcentage par rapport aux personnes qui transportent effectivement des bagages ?

Paul LE BLOND

Je ne dispose pas d'un tel chiffre. Cependant, généralement, les passagers fréquentant le Heathrow Express sont de deux types distincts :

- des hommes d'affaires ne disposant que de bagages à main ;
- des personnes transportant de nombreux bagages.

Naturellement, les hommes d'affaires n'enregistrent pas leurs bagages à main.

Nicolas BOUR, association Sana Terra

Le service Heathrow Express utilise des infrastructures existantes. Quel a été l'effet de cette utilisation sur les autres services fonctionnant déjà sur la même infrastructure ?

Par ailleurs, je souhaite revenir sur l'opposition établie entre le système maillé et le service direct. A Tokyo, j'ai le sentiment que le service express s'appuie sur un système maillé, avec une séparation à *Tokyo Central* entre deux trains, qui irriguent les deux directions opposées à l'aéroport. Pourquoi ce système n'a-t-il pas été utilisé à Londres ? Le sera-t-il plus tard ? Quelle est votre opinion à ce sujet ?

Paul LE BLOND

Heathrow Express utilise effectivement dix-huit kilomètres d'infrastructures existants et sept kilomètres de nouvelles infrastructures. Cependant, l'infrastructure existante a été améliorée : elle a notamment été électrifiée et a fait l'objet de travaux de signalisation. Il existait une capacité disponible sur cette ligne, en particulier à la gare de Paddington, ce qui a permis d'introduire le Heathrow Express.

N'ayant pas visité la navette de Tokyo, je ne peux pas en parler avec une grande autorité. Néanmoins, je crois savoir que le réseau ferroviaire tokyoïte est particulièrement complexe. Par conséquent, tout ce qui peut faciliter le déplacement des voyageurs étrangers est utile : ainsi, les Japonais indiquent le mot « Narita Express » en alphabet occidental.

Yves DORMOY, un salarié d'Air France travaillant sur la plate-forme de Roissy

Je trouve que la Commission n'a pas suffisamment exploré l'exemple de Gatwick, qui repose sur l'utilisation d'une ligne préexistante avec un wagon peint aux couleurs de l'aéroport, comme c'est également le cas à l'aéroport de Narita. S'il s'agit simplement d'une question de signalétique...

Par ailleurs, il est loisible de constater que la fréquentation du Gatwick Express est quatre fois plus importante que celle de son concurrent, simplement en utilisant un train dédié avec des compartiments à bagages pour les passagers. Or tout ceci est réclamé par les usagers du RER...

Par ailleurs, vous avez indiqué que la fréquentation du Heathrow Express est composée à 93 % de passagers aériens. Il est donc bien évident que le projet CDG Express n'a pas pour objet de faciliter le transport des salariés de la plate-forme.

Paul LE BLOND

Je ne suis pas expert en matière de réseaux de transport parisiens. Je ne peux donc pas vous dire comment vous rendre de Paris à Charles-de-Gaulle en transports collectifs. Néanmoins, je vous garantis qu'il est essentiel de dédier un train direct proposant des informations très claires.

S'agissant des employés, la plupart des salariés des aéroports d'Heathrow et de Gatwick ne vivent pas à Londres, mais à proximité de ces aéroports. Dans d'autres villes, comme à Hong Kong, le pourcentage d'employés utilisant la liaison express est beaucoup plus important. Enfin, la plupart des navettes express offrent des tarifs avantageux pour les employés des aéroports.

De la salle

Combien de compagnies proposent-elles un enregistrement des bagages à Londres ? Quel pourcentage de trafic représentent-elles au départ de Heathrow ?

Paul LE BLOND

Jusqu'à peu, vingt-cinq compagnies utilisaient l'enregistrement en villes des bagages, ces compagnies représentant 80 % des passagers aériens embarqués.

Philippe MARZOLF

Je remercie Monsieur Paul LE BLOND de nous fournir de tels éclaircissements. Nous ferons certainement appel à nouveau à vous si nous avons besoin de chiffres plus précis.

Audition de Jean-Marie BERTRAND

Directeur général de Réseau Ferré de France

Mon intervention a pour objet de vous indiquer quels sont les principaux enseignements que RFF tire du débat public après cette première phase de consultation.

En tant que Maître d'Ouvrage et gestionnaire d'infrastructure du réseau ferroviaire national, je tiens à vous indiquer que le projet CDG Express s'inscrit dans une stratégie de valorisation et de développement du réseau ferroviaire national, notamment dans le nord-est de l'Ile-de-France. Nous sommes porteurs d'un projet de service, c'est-à-dire le projet d'infrastructure et le choix technique et économique que nous pensons être le mieux fondé pour réaliser ce projet de service.

J'ai retenu six enseignements principaux des débats qui ont eu lieu pour le moment.

I. L'insuffisance des liaisons actuelles entre Paris et Roissy

Le débat a montré que notre conviction de la nécessité de trouver une solution aux liaisons Paris-Roissy est largement partagée. Nous sommes d'accord pour considérer que les liaisons actuelles sont insuffisantes et que le développement de Roissy s'inscrit dans une dynamique fondée sur l'accroissement de la mobilité.

Un consensus s'est dégagé pour affirmer la nécessité d'accroître la part du transport ferroviaire dans la desserte de Roissy. Au-delà, le consensus est sans doute moindre. Cependant, notre conviction de l'existence d'une spécificité des deux offres RER B – à destination des passagers se déplaçant de leur domicile à leur lieu de travail – et CDG Express – à destination des passagers aériens – demeure patente. Ces deux offres sont différentes et nous avons la conviction qu'il faut utiliser deux moyens différents pour satisfaire ces deux offres.

II. La complémentarité entre CDG Express et le RER B amélioré

Nous sommes en présence de deux problèmes aigus mais différents :

- la nécessaire amélioration du RER B ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire de Roissy.

Les deux problèmes doivent être traités de manière distincte. Je tiens d'ailleurs à vous rappeler la ferme détermination de RFF d'œuvrer au plan d'amélioration de la ligne B approuvé par le STIF le 1er octobre. RFF travaillera afin que ces améliorations se traduisent le plus rapidement possible.

Nous avons affaire à deux offres de services différentes et nous pensons qu'il n'y a pas concurrence mais bien complémentarité entre l'amélioration RER B et la mise en place d'une desserte dédiée vers Roissy. En effet, en créant une desserte ferroviaire dédiée, nous faciliterons l'amélioration de la desserte par le RER B.

III. Le projet CDG Express fait majoritairement appel à un financement privé

CDG Express est un projet de service public porté par trois établissements publics et sa réalisation s'inscrit dans les missions de service public. Le projet CDG Express est conçu de manière à faire appel à un financement majoritairement privé, c'est-à-dire un projet qui n'est pas appelée à entrer en concurrence, au titre des deniers publics, avec les autres projets concernant les infrastructures ferroviaires d'Ile-de-France. Dans le cas présent, il nous semble que l'équilibre financier de l'opération permet d'avoir un financement de ce type, ce qui est rarement le cas.

IV. Une infrastructure à forte potentialité

CDG Express représente une infrastructure à forte potentialité. Nous avons ainsi évoqué la possibilité d'intégrer une desserte du PIEX de Villepinte dans le projet. De plus, nous avons évoqué différents prolongements possibles de la desserte par CDG Express d'autres points dans Paris, comme Montparnasse, La Défense ou Saint-Lazare.

Il ne s'agit pas là de projets concurrents, mais complémentaires du CDG Express. En outre, les liaisons éventuelles avec les lignes Normandie-Val de Seine susceptibles d'emprunter le tunnel en sont une autre illustration. Le débat a également montré la nécessité d'approfondir un certain nombre d'aspects, notamment en travaillant avec la ville de Paris et les professionnels de taxis au sujet des aménagements de la gare de l'Est.

V. Les variantes du projet

Différentes variantes sont envisageables.

La première concerne le débranchement à l'ouest de la gare de Noisy ; il s'agit là d'une variante que nous nous sommes engagés à examiner et à approfondir. La seconde variante concerne l'utilisation des capacités libérées par le RER B dans le cadre des aménagements prévus par le schéma directeur. Elle fera objet d'une expertise dans les semaines à venir.

Une autre expertise concerne l'utilisation de la ligne Paris-Strasbourg, puis d'une petite partie de la ligne LGV Est et enfin l'utilisation de l'interconnexion. Là encore, nous nous attacherons à vous fournir tous les éléments nécessaires. S'agissant de l'utilisation des capacités des voies rapides aujourd'hui utilisées par la ligne B du RER, nous devons établir dans quelle mesure ces capacités peuvent être dégagées tout en conservant des conditions d'exploitation optimales pour le RER.

En revanche, nous sommes plus perplexes sur la deuxième hypothèses, c'est-à-dire l'utilisation de la ligne Paris-Strasbourg, compte tenu des aménagements qui seraient nécessaires et de la capacité des voies d'interconnexion sur la ligne à grande vitesse.

VI. Les craintes exprimées par les riverains

Nous comprenons et prenons en compte les craintes des riverains, de la même manière que nous prenons en compte les avis d'experts. Ainsi, nous sommes fermement décidés à tirer les enseignements de l'expression de ces craintes. Nous devons donc apporter un soin particulier, si le projet est retenu, à la réalisation des études préalables.

De plus, nous devons prendre en compte les retours d'expérience, notamment pour l'organisation des travaux lors de leur réalisation. De manière plus générale, en tant que Maître d'Ouvrage, nous

devons faire en sorte que les riverains soient informés de l'état d'avancement des nouvelles études préalables. De la même manière, ils seront informés sur l'état d'avancement des travaux.

En conclusion, je tiens à vous dire que cette première étape apparaît extrêmement féconde pour le Maître d'Ouvrage. Nous attendons que la suite de ce débat nous éclaire encore plus sur les attentes des riverains, afin que nous puissions mieux les intégrer et faire en sorte que l'environnement naturel et humain soit au centre de la réalisation du projet. Nous attendons que le débat public nous enseigne sur l'intérêt de poursuivre certaines investigations complémentaires et qu'il mette en évidence – si le projet est poursuivi, les conditions de concertation et d'information qui seront les mieux adaptées.

L'étape qui est franchie actuellement dans l'organisation du débat public nous semble d'ailleurs être un atout majeur, à commencer pour le Maître d'Ouvrage.

Philippe MARZOLF

Vous avez indiqué que vous « défendiez » ce projet...

Jean-Marie BERTRAND

Cela n'est pas un *lapsus* : nous avons travaillé sur un projet, que nous avons ensuite présenté. Nous nous efforçons de confronter les avis des uns et des autres et de faire de nos convictions avec l'humilité de ceux qui savent qu'ils n'ont pas raison sur tout.

Philippe MARZOLF

Il est exact qu'un constat partagé est apparu pour améliorer la liaison Paris-Roissy. S'agissant du service spécifique, les riverains et les associations tendent à comprendre qu'il est nécessaire de proposer quelque chose de différent pour les passagers aériens. Ils l'accepteraient d'autant mieux si la ligne B fonctionnait de manière correcte. Par ailleurs, les associations et riverains s'interrogent sur le risque financier en cas de non-rentabilité du projet.

Monsieur BERTRAND, pouvez-vous détailler vos propos concernant « l'infrastructure à forte potentialité » ? Lorsque vous parlez d'infrastructure, s'agit-il du tunnel ou du service ?

Jean-Marie BERTRAND

Je vous ai indiqué que CDG Express est d'abord un projet de service. Un gestionnaire d'infrastructure doit toujours être suspicieux à l'égard de l'investissement. Ainsi, nous nous apercevons parfois qu'il est possible de dégager des capacités ferroviaires par une meilleure exploitation.

Par conséquent, nous ne nous résolvons à nous engager dans des investissements d'infrastructure lourds que lorsque nous ne pouvons pas faire autrement. Quand un projet comme celui du CDG Express permet de réaliser une infrastructure aussi importante que le tunnel, nous nous interrogeons naturellement pour pouvoir insérer cette infrastructure dans un réseau, en l'espèce le réseau de francilien. Il me semble que le débat a bien mis en évidence que le segment Roissy-gare de l'Est était susceptible d'avoir des prolongements, notamment une connexion avec le réseau RER actuel ou futur.

De ce point de vue, l'emboîtement nous paraît être un des intérêts de ce projet. De la même manière, la possibilité d'utiliser le tunnel du CDG Express pour les liaisons rapides Normandie-Val de Seine est également patente. Par conséquent, cet investissement est susceptible de s'insérer dans

un ensemble évolutif. Il est donc cohérent avec des développements futurs, même si ces derniers n'ont pas fait pour le moment l'objet d'une programmation par les autorités organisatrices.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai le sentiment que des logiques différentes sont en cours de développement. Le Président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis nous a indiqué que son action s'inscrivait dans une logique de développement territorial et a demandé que le projet CDG Express en fasse de même. Il a également ajouté que l'idée d'un transport réservé était à l'opposé de sa conception des transports.

Martine VALLETON, maire de Villepinte, a relevé pour sa part que les habitants de sa commune ne raisonnaient pas selon des logiques d'ingénieurs, mais des logiques de cœur : ils parlent avec « leurs tripes ». La logique de RFF est encore différente.

Jean-Marie BERTRAND

Il est certain que nous sommes confrontées à différentes logiques, certaines pouvant être complémentaires et d'autres plus contradictoires. Le métier d'un gestionnaire d'infrastructure consiste précisément à concilier des logiques en fonction de sa mission de service public. Nous avons en effet pour mission de faire circuler sur le réseau national des circulations de nature différente :

- des circulations de voyageurs de type TER ou grandes lignes ;
- des circulations de fret.

Or il existe souvent une contradiction entre ces deux types de circulation. Notre métier consiste justement à porter des projets conciliant le mieux possible des logiques contradictoires. A cet égard, un des mérites de CDG Express consiste justement à s'inscrire dans des logiques différentes.

Isabelle PISANI

Vous avez évoqué les fortes potentialités du projet et vous dites avoir entendu les craintes des riverains auxquelles vous essaieriez d'y répondre. Qu'est-ce qui pourrait vous faire renoncer au projet ?

Jean-Marie BERTRAND

Différents éléments pourraient nous contraindre à renoncer au projet. Ainsi, nous serions susceptibles de renoncer au projet dans les cas suivants :

- s'il ressortait du débat que l'intérêt même du projet de service était discutable et rendait incertain le projet de service public ;
- s'il ressortait que le schéma de financement sur lequel nous avons bâti le projet apparaissait trop risqué ;
- si d'un point de vue technique, la construction du tunnel devenait excessivement risqué par rapport aux standards techniques communément admis.

Philippe MARZOLF

Si une très forte opposition apparaît à l'encontre du tunnel, cela vous fera-t-il changer de projet ?

Jean-Marie BERTRAND

La décision ne revient pas à RFF : elle sera prise par l'Etat, à la suite d'enquêtes, si le projet se poursuit jusqu'à la déclaration d'utilité publique. L'opposition au tunnel émane essentiellement des riverains et elle est compréhensible. Nous nous efforçons de voir dans quelle mesure nous pouvons répondre objectivement aux arguments qui nous sont opposés.

Sommes-nous à même, en faisant appel à des expertises extérieures et en prenant des précautions particulières, d'assurer les riverains que nous pourrions réaliser ce tunnel sans les nuisances redoutées ? Je rappelle que la construction de tunnel n'est plus une œuvre exceptionnelle, dans la mesure où un savoir-faire technique est aujourd'hui assez largement partagé.

En résumé, il nous est demandé de pouvoir justifier que, dans des conditions d'environnement répondant aux standards habituels, nous sommes capables de réaliser cette infrastructure de cette façon.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Lors du colloque organisé à Villepinte, je me suis aperçu qu'il existait deux manières totalement opposées de concevoir ce qu'il se passe pour les riverains. Ainsi, vous avez parlé d'objectivité et de réflexions raisonnables. Or, manifestement, les discours qui sont tenus par les porteurs du projet ne parviennent pas à dissiper les craintes des habitants. Dès lors, vous pourriez être déçu par le débat, dans la mesure où il ne vous fournira pas de clés objectives ou raisonnables.

Jean-Marie BERTRAND

Il existe certainement d'autres clés : nous devons pouvoir imaginer d'autres moyens de désamorcer ces craintes. Nous sommes dans notre métier de Maître d'Ouvrage lorsque nous faisons en sorte que nos décisions soient argumentées de manière raisonnable, en fonction des connaissances du moment.

De fait, il est naturel que les craintes comportent une grande dimension psychologique. Cependant, le rôle du Maître d'Ouvrage qu'est RFF est de procéder en fonction de son professionnalisme. Il s'agit en effet de la meilleure manière de pouvoir justifier auprès des citoyens que ce que nous présentons comme des affirmations sur la faisabilité de l'infrastructure ne sont pas gratuites. Nous ne construisons pas un tunnel pour le seul plaisir de le faire.

Philippe MARZOLF

Je rappelle simplement que la Commission nationale du débat public est garante de la participation du public tout au long de l'élaboration des projets.

Patrick FAVARETTO, habitant de Paris

Monsieur BERTRAND s'est félicité de la qualité du débat. Néanmoins, il est loisible de s'interroger sur cette affirmation. En effet, alors que l'agglomération parisienne regroupe huit millions d'habitants, nous sommes à peine une vingtaine ce soir dans cette salle...

Monsieur BERTRAND nous a indiqué que la culture de service de RFF l'a conduit à se lancer dans ce projet. Néanmoins, je me demande si RFF n'a pas d'autres urgences à gérer que de lancer un projet de liaison doublant une liaison existante. En effet, RFF pourrait intervenir ailleurs en France pour créer des liaisons manquantes. Je pense notamment au TGV sur l'arc méditerranéen ou à la ligne grande vitesse Rhin-Rhône. Ne faudrait-il pas mieux faire fonctionner ce qui existe déjà avant de se lancer dans le développement d'une nouvelle infrastructure ? Sur quoi se fonde RFF pour arbitrer entre ces différents projets ?

Philippe MARZOLF

Il est exact que la réunion de ce soir n'est pas très courue. Cependant, je rappelle que les auditions publiques relèvent plus d'un dialogue entre l'audité et la Commission. Une synthèse et un compte-rendu sont mis en ligne sur le site de la Commission et diffusés lors des réunions publiques ou sur simple demande. En revanche, la réunion de lancement a réuni 130 personnes, et la réunion de proximité qui s'est tenue à Aulnay-sous-Bois a rassemblé 260 personnes. De plus, nous avons reçu près de 900 questions et 1 800 personnes se sont abonnées à l'actualité du débat.

Jean-Marie BERTRAND

La concertation et le débat public représentent une composante majeure de notre travail de Maître d'Ouvrage. Ainsi, notre expérience en la matière nous a montré que la procédure même de concertation est extrêmement délicate à mettre en œuvre. Néanmoins, la première phase du présent débat nous semble avoir été particulièrement constructive et perçue de manière positive par un large panel des citoyens qui sont concernés à un titre ou à un autre.

S'agissant de votre question, j'ai indiqué que les questions relatives au RER B et à la desserte de Roissy pour les passagers aériens sont à la fois distinctes et liées. La priorité de RFF se porte sur le schéma d'amélioration du RER B, dans le cadre des options prises par l'autorité organisatrice.

Le projet CDG Express répond à un besoin et il constitue aujourd'hui le seul projet qui nous paraît pouvoir être financé en faisant largement appel à l'épargne privée, sans solliciter majoritairement les capitaux publics. Or, actuellement, il n'existe pas véritablement d'autres projets présentant les mêmes caractéristiques.

Les besoins en aménagement d'infrastructures sont particulièrement importants en Ile-de-France et nous avons également d'autres projets que le CDG Express. Cependant, je dois à nouveau souligner que l'autorité décisionnelle n'est pas RFF, mais l'Etat. De fait, RFF présente des projets, mais ne décide pas de leur réalisation.

Philippe MARZOLF

Nous vous remercions de nous avoir fait part de votre point de vue.

Audition de Michel FEVE

Président de la Commission des transports du Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France

Je remercie la Commission particulière du débat public d'avoir permis au Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France de s'exprimer sur un projet sur lequel nous nous étions déjà penchés, il y a un peu plus de deux ans. En effet, notre Conseil s'est prononcé en janvier 2001 et avait indiqué sa préférence au profit d'un projet ferroviaire.

Un avis a été voté sur la base d'un rapport élaboré par Monsieur Jacques TRORIAL, qui détaillera dans quelques instants les points essentiels de cet avis.

I. Présentation du Conseil Economique et Social Régional

Le Conseil Economique et Social Régional (CESR) est une assemblée placée auprès du Conseil régional. Il peut être saisi de deux manières spécifiques, soit par le biais de saisines pour avis émanant du Conseil Régional ; soit par le biais d'auto-saisines. Dans le cas du rapport sur le CDG Express, il s'agissait d'une auto-saisine.

1. La composition du Conseil Economique et Social Régional

Le Conseil réunit 130 membres, qui sont répartis en quatre collèges :

- un collège de cinq personnalités qualifiées ;
- un collège représentant les entreprises et les activités professionnelles non salariées ;
- un collège représentant les organisations syndicales de salariés ;
- un collège représentant les organismes et associations concourant à la vie collective de la région.

2. Les préoccupations du Conseil Economique et Social Régional

S'agissant de l'Ile-de-France, les préoccupations principales du Conseil Economique et Social Régional sont au nombre de trois :

- le rayonnement et l'attractivité de l'Ile-de-France ;
- le développement durable ;
- la lutte contre les disparités sociales et territoriales.

II. L'attractivité de l'Ile-de-France

Compte tenu de la compétition de plus en plus marquée entre les grandes métropoles régionales, la question de l'attractivité des territoires est devenue essentielle.

Divers critères, dont celui de l'accessibilité, sont pris en compte dans les études comparatives menées pour apprécier l'attractivité relative dans différentes métropoles.

Si l'Ile-de-France est aujourd'hui assez bien placée pour la plupart des critères, la situation est beaucoup plus inquiétante lorsque l'on observe la dynamique. Ainsi, les études conduites par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Régional d'Ile-de-France (IAURIF) ont montré que diverses métropoles tendent à menacer de plus en plus l'Ile-de-France sur certains critères.

Dans le domaine de l'attractivité, il a semblé au CESR que la liaison entre Paris et Roissy Charles-de-Gaulle ne pouvait rester ce qu'elle est aujourd'hui. En effet, elle aujourd'hui caractérisée par un temps de parcours routier important, qui s'accroît et reste aléatoire. S'agissant de l'accès ferré, le service proposé par le RER B demeure inadapté aux besoins de la clientèle aérienne, malgré les efforts qui ont été entrepris jusqu'à présent.

Si nous ne prenons pas de décision rapidement, cette situation ne peut que se dégrader dans les années à venir. Par conséquent, le CESR a appelé de ses vœux la mise en place d'un service dédié pour répondre aux besoins de la clientèle aérienne et au *standing* d'un aéroport de l'importance de Charles-de-Gaulle et d'une région comme l'Ile-de-France.

III. Les choix opérés par le CESR

En janvier, nous avons examiné deux projets de liaison rapide entre Paris et Roissy :

- un projet routier ;
- un projet ferroviaire.

Au nom du développement durable, le CESR a estimé que la solution ferroviaire était la plus indiquée, tout en étant plus en harmonie avec le plan de déplacement urbain de l'Ile-de-France. Un tel projet spécifique pour une clientèle aisée – même si elle se démocratise de plus en plus – nous a paru n'avoir aucune chance d'aboutir dans le cadre d'un financement classique des transports collectifs en Ile-de-France, compte tenu de l'ampleur des besoins courants de la population. De fait, un financement spécifique nous a paru s'imposer.

Ces préférences étant nettement affichées, le CESR a par ailleurs insisté sur la nécessité de se préoccuper au plus vite de l'amélioration de la desserte du RER B. Certes, les financements de cette amélioration d'une part, et de Roissy Charles-de-Gaulle d'autre part, sont bien distincts. Cependant, les usagers de ce RER se considéreraient comme sacrifiés s'il ne voyaient pas rapidement leur sort amélioré. De fait, la réduction des disparités sociales s'imposent ici aussi.

Par ailleurs, nous avons également indiqué la nécessité de se préoccuper de la desserte du PIEX de Villepinte.

A présent, je cède la parole à Jacques TRORIAL, qui va détailler l'avis émis en janvier 2001, avis ayant fait à l'époque l'objet d'un vote très favorable, c'est-à-dire plus de 80 % de votes positifs. Monsieur TRORIAL a d'ailleurs élaboré une note que nous avons examinée en Commission des transports et que nous souhaiterions voir transformée, si cela est possible, en cahier d'acteur.

IV. Le détail de l'avis émis par le CESR

Jacques TRORIAL

1. La pertinence d'un service spécial

La première question à laquelle nous avons cherché à répondre portait sur la pertinence d'un service spécial pour traiter le problème du transport entre Charles-de-Gaulle et Paris. Notre réponse a été affirmative, en indiquant que cette liaison constituait « *un maillon essentiel des relations nationales et internationales de la métropole francilienne, un élément majeur de son fonctionnement et de son rayonnement* »

2. Un choix de projet ferroviaire sous trois conditions

Nous avons choisi le projet ferroviaire. Cependant, l'approbation qui a ensuite été donnée à l'option pour le projet CDG Express était assortie de trois conditions.

- Le financement doit être privé et assuré par les usagers : il ne s'agit pas de financer le projet sur des fonds publics dévolus aux transports collectifs en Ile-de-France.
- En tout état de cause, ce service nouveau doit apporter un « plus » à l'ensemble des moyens de transport de la région, sans se traduire par un « moins » pour les autres services, et notamment le RER B.
- Il est nécessaire de profiter de cette opération pour trouver une desserte dédiée de qualité pour le PIEX.

Aujourd'hui, nous considérons que le choix que nous avons effectué il y a trois ans est confirmé et conforté. En effet, les caractéristiques principales que nous connaissions à l'époque demeurent inchangées. A cet égard, nous avons précisé à l'époque que cela n'empêcherait pas de rendre le service financièrement accessible à d'autres utilisateurs, notamment aux personnels travaillant sur la plate-forme.

3. Des choix confirmés par les événements

Plusieurs événements survenus depuis trois ans sont venus confirmer nos choix. Certes, les attentats du 11 septembre 2001 ont fortement impacté le développement du transport aérien. Cependant, à la différence de ce qui s'est produit pour d'autres aéroports dans le monde, la fréquentation de Roissy est demeurée stable, à 48 millions de passagers.

C'est sur cette base que les estimations de parts de marché et de rentabilité du projet CDG Express avaient été fondées en 2000, bases qui étaient assorties d'une projection à 55 millions vers 2008, ce dont nous avons pris acte dans notre avis.

Le dossier aujourd'hui soumis au débat public reprend le niveau de 48 millions, lequel pourrait s'élever à 55 millions, mais pour un horizon de 2015 et pour une mise en service prévue en 2012.

A cette échéance, trois scénarios de fréquentation – six millions, huit millions et dix millions de passagers – ont été élaborés pour le CDG Express. Il convient d'ailleurs de relever que la faisabilité du projet a été affichée comme possible, même dans le scénario plancher.

Cette prévision de trafic raisonnablement optimiste est renforcée de deux manières :

- le choix du gouvernement de différer la décision relative à la construction d'une troisième plate-forme pour la région parisienne,
- la fusion entre Air France et KLM, dont l'un des effets pourrait être de constituer avec Roissy Charles-de-Gaulle et Amsterdam Schiphol un double *hub* aérien de l'Europe continentale à l'égal de Londres Heathrow.

L'inscription du TGV Bruxelles-Amsterdam sur la liste numéro un des infrastructures de transport européennes RTE, va également dans ce sens.

D'une manière plus générale, le pari français de l'intermodalité entre le TGV et le transport aérien, à Roissy Charles-de-Gaulle comme à Lyon Saint-Exupéry, se révèle être un élément d'attractivité européen. Cet élément se trouvera en outre amplifié par la mise en service du TGV Est Europe en 2007, et ultérieurement, par la liaison rapide Normandie-Val de Seine.

L'objectif est donc bien de proposer une offre de service ferroviaire moderne et adaptée au maximum de passagers aériens de la grande plate-forme Roissy Charles-de-Gaulle, qu'ils soient Parisiens, Franciliens ou étrangers. Nous considérons que la France et l'Ile-de-France doivent ici jouer une carte essentielle pour leur attractivité dans tous les sens du terme. Il serait impensable que Paris ne soit pas dotée d'une navette express, alors même que se prépare le dossier de candidature aux Jeux Olympiques de 2012.

4. Les recommandations émises par Le CESR

Dans le dossier soumis au débat, plusieurs de nos recommandations ont été prises en compte.

Compte tenu de sa clientèle spécifique, un tel projet n'est finançable en investissement et en exploitation que par la tarification appliquée à ses utilisateurs. Par ailleurs, il convient également d'évoquer l'organisation de l'accueil des rames à la gare TGV RER de Charles-de-Gaulle. Il est tout aussi important de disposer à partir de cette gare d'un système automatique guidé dont ADP prépare l'installation et qui devrait fonctionner en 2006 pour assurer le transport aux diverses salles d'embarquement.

Surtout, notre rapport insistait sur la nécessité de réorganiser l'accueil en surface des taxis, des autobus et des voitures particulières à la gare de l'Est. Il convient effectivement d'établir un accès direct aux trois lignes de métro et d'ouvrir la liaison sur la gare Magenta, et donc la gare du Nord. Dès lors, CDG Express bénéficiera d'une correspondance avec les lignes du RER (lignes B, D et E) et l'ensemble dans réseaux ferroviaires, notamment le TGV Est et le TGV Nord.

5. Le nécessaire renouveau du RER B

L'avis du CESR du 18 janvier 2001 remplaçait la desserte dédiée au transport aérien dans le système des transports franciliens, français et européens. Nous rappelions ainsi que le « plus » d'une desserte spécifique ne devait pas se traduire par le « moins » d'une dégradation des dessertes existantes, à commencer par le RER B.

Nous sommes donc satisfaits d'observer qu'un schéma directeur d'exploitation a été soumis au STIF. Dans ce contexte, le projet CDG Express permettrait à la fois une extension de la période de pointe sur le RER B – aujourd'hui contrainte par l'existence des trains directs vers Roissy – et le remplacement des trains directs par des trains desservant les gares intermédiaires en heures creuses.

Par conséquent, plus vite démarreront des améliorations significativement perceptibles de cette desserte du RER B selon les méthodes de financement public relevant du STIF, mieux s'accréditera une double idée.

- D'une part, il est nécessaire d'agir sur la ligne B pour les déplacements quotidiens.
- D'autre part, CDG Express doit être sans impact sur les financements publics pour les passagers aériens.

Il faut rapidement agir en faveur de la ligne B, en sachant qu'*in fine*, une fois CDG Express en service, les aménagements complémentaires d'un RER B soulagé de ses missions pour l'aérien en parachèveront le renouveau.

6. La desserte du PIEX de Villepinte

Le CESR considère que la desserte du PIEX de Villepinte est un important problème d'aménagement du territoire et de développement économique pour l'Ile-de-France. Le CESR a donc saisi l'occasion de l'étude du CDG Express pour y adosser un projet complémentaire de liaison dédiée avec le Parc. Nous avons même suggéré une esquisse de solution à l'époque, c'est-à-dire une voie ferrée qui, à partir du débouché du tunnel, jouxterait des emprises déjà prévues pour le prolongement de la ligne D et desservirait une nouvelle gare à l'est du PIEX.

A ce jour, le dossier du débat public a relevé la question et a indiqué que des études complémentaires sont menées par la CCIP, RFF et la SNCF. Néanmoins, cette desserte concerne cent à cent-vingts jours par an et oblige de traiter des pointes de trafic très accentuées – jusqu'à 10 000 départs en une heure à la fermeture d'un Salon.

A ce jour, une proposition de tracé modifié a été proposé par la CCIP. A ce stade, le CESR renouvelle son souhait de voir résoudre la question de la desserte dédiée du Parc des expositions de Villepinte. Puisqu'un expert indépendant devrait être désigné pour étudier la possibilité de deux variantes à la demande de deux associations, pourquoi ne pas adopter la même démarche pour apprécier la variante proposée par la CCIP ou toute autre solution permettant d'améliorer l'accessibilité du PIEX ? Ceci permettrait également de renforcer l'attractivité de la place de Paris, premier pôle européen pour les congrès, salons et expositions.

Telle est la substance de l'avis émis en 2001 et qui a été revu à la lumière des événements récents par la Commission des transports présidée par Michel FEVE.

Philippe MARZOLF

A part le « PIEX Express », toutes les autres propositions que vous aviez émises ont été retenues et suivies par le Maître d'Ouvrage, n'est-ce pas ?

Jacques TRORIAL

Oui.

Philippe MARZOLF

Je tiens également à vous expliquer pourquoi la Commission particulière du débat public n'a pas retenu la variante proposée par la CCIP. Le 7 octobre, nous avons organisé un atelier sur les solutions alternatives. Ainsi, la demande de modification d'entrée du tunnel par l'association des riverains SNCF a été entendue par le Maître d'Ouvrage. Ce dernier s'est en effet engagé à élaborer un cahier des charges pour effectuer une étude complémentaire, si cela est nécessaire.

Lorsque le PIEX a présenté son étude, le Maître d'Ouvrage s'est engagé à rencontrer ses responsables et à discuter avec eux. Il nous a donc semblé que le Maître d'Ouvrage faisait preuve d'une certaine ouverture.

D'autre part, la proposition de Monsieur Christian Gérondeau de desservir plutôt la gare Hausmann Saint Lazarre du RER E que la gare de l'Est a également retenu l'attention du Maître d'Ouvrage qui va l'étudier dans une deuxième phase.

Par conséquent, il ne nous a pas paru nécessaire de diligenter des dires d'experts sur ces modifications du tracé proposé par le Maître d'Ouvrage mais plutôt sur les tracés alternatifs proposés.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous avez repris l'idée du service dédié, qui a été évoqué la semaine dernière par l'IAURIF. Aujourd'hui, la problématique de l'enregistrement des bagages et de son financement a également été évoquée par Monsieur Paul LE BLOND. Le CESR s'est-il posé la question des qualités *minimum* du service dédié ? La problématique de l'enregistrement des bagages a-t-elle été étudiée par le CESR ?

Michel FEVE

Nous n'avions pas étudié cette question à l'époque, tout en considérant qu'il s'agissait là d'un « plus ».

Jacques TRORIAL

Nous avons considéré que le service dédié était essentiellement caractérisé par des trains directs nettement identifiés et effectuant le trajet en moins de 20 minutes, avec une fréquence d'un quart d'heure. Puisqu'il paraissait possible à l'époque de traiter dans l'ensemble du prix d'investissement et d'exploitation la question de l'enregistrement des bagages, cela apparaissait comme un « plus ».

Néanmoins, je pense qu'il y a lieu de s'interroger aujourd'hui. D'un point de vue personnel, j'estime que nous devons nous interroger sur la pertinence d'un tel service, en fonction du coût de l'investissement et du coût de fonctionnement pour les compagnies aériennes. En effet, ces compagnies sont actuellement soumises à une très grande concurrence de la part des compagnies *low costs*. Ainsi, le doublement éventuel des comptoirs d'enregistrement des bagages constitue peut-être une complication pour ces compagnies.

De plus, il convient également de s'intéresser aux mesures de sûreté, dont nous pouvons nous attendre à ce qu'elles durent encore longtemps. Ainsi, autant il était possible d'imaginer il y a trois ans que ces mesures puissent être révisées une fois pour toutes, autant il n'est pas sûr que cela suffise aujourd'hui. Ainsi, il est possible que nous devions recommencer à effectuer des procédures de contrôle des passagers à l'entrée des salles d'embarquement, mais également à l'entrée des avions. Par conséquent, les éléments d'exploitation du transport aérien ont peut-être évolué depuis trois ans.

Bernard SULPIS

La suggestion de desserte du PIEX par le CESR a été étudié en partenariat avec la CCIP. Pour le moment, nous n'avons pas pu poursuivre cette réflexion pour des raisons essentiellement financières. C'est la raison pour laquelle deux autres types de solutions sont actuellement élaborées :

- la déviation de l'itinéraire de CDG Express ;
- l'utilisation du réseau nord.

Nous poursuivons l'étude de ces deux solutions avec la CCIP.

Xavier DUCLAIROIR

S'agissant de l'enregistrement des bagages, le volet sûreté n'a pas évolué par rapport à l'étude qui avait été effectuée en 2000. Ainsi, le contrôle des bagages s'effectue au déchargement des bagages des trains à la gare TGV : les bagages sont sécurisés à partir du moment où ils entrent dans l'aéroport.

L'intérêt de l'enregistrement des bagages devra effectivement être étudié par la suite et nous ne considérons pas aujourd'hui qu'il s'agit là d'un élément absolument indispensable.

Lorsque j'avais visité l'infrastructure du Arlanda Express, il m'avait été indiqué que les partenaires s'étaient engagés, dans un délai fixé au contrat, à offrir l'enregistrement des bagages au départ de la gare d'Arlanda.

Ainsi, ils ont débuté l'exploitation sans proposer l'enregistrement des bagages, mais ils m'avaient expliqué qu'ils se devaient, contractuellement d'offrir l'enregistrement des bagages à une échéance déterminée. Or ils m'avaient également expliqué à l'époque qu'il serait difficile de satisfaire cette contrainte, dans la mesure où ils n'avaient pas prévu les réservations nécessaires dès le départ.

Philippe MARZOLF

Pouvez-vous préciser cet aspect ?

Xavier DUCLAIROIR

Le service Arlanda Express a ouvert sans proposer l'enregistrement des bagages, mais l'on m'a expliqué que ce service devait contractuellement être offert, à terme, au départ de Stockholm.

Philippe MARZOLF

J'avais cru comprendre qu'il pourrait en être de même pour CDG Express...

Xavier DUCLAIROIR

A ce stade du projet, tout demeure ouvert...

Philippe MARZOLF

La Commission particulière du débat public souhaiterait pouvoir recevoir une version électronique de la contribution écrite du CESR, afin qu'elle puisse être maquettée et devenir un cahier d'acteur.

Mesdames et Messieurs, nous vous remercions de votre attention.

Je vous signale que la prochaine réunion publique sera organisée jeudi soir à Tremblay-en-France.