

# Compte-rendu de la réunion de proximité d'Aulnay-sous-Bois

*Commission du débat public :*

*Monsieur MARZOLF*

*Madame PISANI*

*Monsieur PUYFAUCHER*

*GIE CDG Express:*

*Monsieur SULPIS, RFF*

*Madame BORY, ADP*

*Monsieur PICQ, SNCF*

*Monsieur BOULANGER, Directeur adjoint de la ligne B du RER*

*Madame DEMEME-COQUAND, RFF*

*Monsieur GRONIER, GIE*

*Interpellateurs :*

*Monsieur GAUDRON, Maire d'Aulnay-sous-Bois*

*Monsieur POTOT, Président de l'association Aulnay environnement*

*Monsieur BRIAND, Président de l'association Vivre sans CDG Express*

## **Ouverture**

**Monsieur GAUDRON**  
**Maire d'Aulnay-sous-Bois**

Je suis très heureux d'accueillir ici les membres de la Commission particulière du débat public, les membres du GIE ainsi que les représentants des associations. La salle de Chanteloup, souvent festive, s'avère studieuse ce soir. Je souhaite que ce débat puisse éclairer l'ensemble de l'assistance, plutôt inquiète quand au projet qui nous concerne.

Je reprendrai la parole plus tard pour vous présenter le point de vue de la municipalité.

## **Présentation du débat**

**Philippe MARZOLF**

**Président de la Commission particulière du débat public**

Nous nous trouvons dans le cadre d'un débat public. L'ensemble des propos tenus ici sera repris dans un compte-rendu et une synthèse qui seront diffusées. Par ailleurs, des photographies sont prises et si certains d'entre vous ne souhaitent pas figurer dessus, je leur suggère de se rabattre sur les trois derniers rangs.

Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet CDG Express. Deux membres de la Commission particulière m'accompagnent : Isabelle Pisani et Jean-Paul Puyfaucher.

La soirée se déroulera ainsi :

- présentation du débat public, état des lieux des discussions d'ores et déjà menées ;
- présentation du projet par les maîtres d'ouvrage ;
- présentation de la position de la mairie et du conseil municipal par Monsieur Gaudron, maire d'Aulnay-sous-Bois ;
- intervention de deux interpellateurs, Monsieur Potot, Président de l'association Aulnay Environnement et Monsieur Briand, président de l'association Vivre sans CDG Express. Ils exprimeront le point de vue de certains acteurs ;
- questions écrites, en provenance de la salle.

Cette dernière étape participe à la mémoire du débat public. Un compte-rendu sera rédigé, dans lequel tout ce qui se dit ce soir sera retranscrit. L'ensemble des questions que vous posez est rédigé par écrit pour permettre au maître d'ouvrage de vous répondre par écrit. L'ensemble des réponses sera donc consigné par écrit, ce qui permettra de constituer la mémoire du débat public. Au cours de cette séance, nous tenterons cependant de répondre au plus grand nombre de questions possibles, à l'oral.

### **I. Les objectifs visés par le débat public**

La mise en place de ce débat public intervient dans le cadre de la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002. Notre objectif est de vous fournir une information complète et transparente. L'ensemble des éléments et études ayant permis l'élaboration du projet sont à la disposition du public.

Par ailleurs, des réponses aux questions posées doivent être apportées par le maître d'ouvrage. L'exposé de tous les points de vue, sans exclusive, doit être possible.

Nous attendons une participation active de la salle. Nous remercions d'ailleurs les plus de 260 personnes présentes ce soir. Cette participation active doit permettre un dialogue constructif quant à l'opportunité, l'objectif du projet, mais également sur les solutions alternatives proposées.

## **II. Les règles du débat public**

Trois principes régissent le débat public :

- le principe de transparence : l'ensemble des documents est mis à disposition du public ;
- le principe d'équivalence : toute personne qui souhaite s'exprimer pourra prendre la parole durant la séance ou poser ses questions par écrit ;
- le principe d'argumentation : vos avis seront entendus, au même titre que vos propositions par rapport au projet.

La Commission particulière est garante du débat public. Elle est indépendante, sans lien avec le projet, le maître d'ouvrage et les différents acteurs. Sa neutralité ne lui permet d'émettre aucun avis : la Commission est là pour recueillir les propositions et d'établir un compte-rendu. Elle agit comme "facilitateur" du débat entre le maître d'ouvrage et le public.

Nous sommes garants des informations grâce auxquelles nous rédigerons un compte-rendu.

## **III. Les questions du débat**

### **1. L'opportunité du projet**

Cette question justifie l'intervention en amont de ce débat. Nous nous réunissons quatre à cinq ans après le début des études préliminaires, bien que 10 à 15 ans soient souvent nécessaires à l'élaboration des grands projets d'infrastructures.

L'enjeu du projet est l'amélioration de la desserte de Roissy pour les passagers aériens. Depuis un mois et demi, six réunions de débat public ont été menées. Le constat semble partagé par l'ensemble des acteurs : cette amélioration de la desserte de Roissy est nécessaire pour les passagers aériens.

### **2. L'objectif du projet**

Selon le maître d'ouvrage, l'objectif du projet est la création d'une liaison ferroviaire permettant un service spécifique aux passagers aériens. Il s'agirait notamment de prévoir un terminal aérien déporté dans Paris, comme il vous sera expliqué plus tard.

Le service spécifique aux passagers aériens pour permettre un transfert de la route vers le rail ne rencontre pas d'opposition particulière. En revanche, la liaison ferroviaire dédiée, avec ses caractéristiques actuelles (contraintes environnementales, percement d'un tunnel de 10,8 kilomètres, etc.) pose problème du point de vue de la sécurité et des risques géologiques.

Enfin, les questions techniques, financières et socio-économiques sont également source d'interrogations.

Vous retrouverez ces éléments dans le premier Journal du débat, disponible ce soir.

### **3. Les solutions proposées lors débat public et leur communication**

Nous avons d'ores et déjà examiné les solutions alternatives proposées par les différents acteurs. Ces propositions vous seront soumises à nouveau ce soir.

## **IV. Les moyens de diffusion et de participation**

Vous avez reçu les documents d'information et le dossier du débat avant cette réunion (plus de 460 000 présentations du débat ont été distribuées sous forme d'un cahier de six pages accompagné d'une carte T permettant de demander des informations complémentaires). 1 600 dossiers du maître d'ouvrage et 4000 synthèses ont également été diffusées. Enfin, 2 600 exemplaires par Cahiers d'acteurs alimentent le débat. Il s'agit de regrouper dans ces Cahiers les positions de certains acteurs qui sont apparues pertinentes à nos yeux. Six cahiers existent déjà. Quatre sont encore en préparation.

Enfin, il nous a semblé important d'imprimer une synthèse du schéma d'élaboration du RER B, proposée par le STIF, le 1er octobre dernier. En effet, ces deux projets semblent liés.

### **1. Les moyens de diffusion**

Plusieurs moyens ont été prévus pour la diffusion des informations du débat public :

- accueil dans les locaux de la Commission, rue d'Hauteville, Paris X ;
- site Internet CPDP-CDG : ce site a enregistré plus de 6 500 visites, avec plus de 24 000 fichiers téléchargés et 25 messages sur le forum ;
- courriers d'information : plus de 400 000 courriers ont été distribués dans les boîtes à lettres. Chaque citoyen pouvait poser une question. De nombreuses contributions ont d'ailleurs été reçues ;
- courriels à des entreprises et administrations susceptibles d'être intéressées par l'organisation de ce projet ;
- numéro vert (165 appels) ;
- présentoir et tractage pour la distribution des documents ;
- relations avec les médias : plus de 65 articles parus.

Nous avons reçu aujourd'hui plus de 2 200 cartes T, demandant de la documentation. 660 questions ont également été posées par ce biais. La Commission veille à ce que le maître d'ouvrage réponde de façon complète. 1 800 abonnements ont par ailleurs été souscrits au Journal du débat.

### **2. Les moyens de participation**

La réunion de lancement s'est déroulée à Paris, le 13 septembre dernier. 131 personnes étaient présentes.

Quatre colloques thématiques ont été organisés :

- le transport aérien et le projet : quel sera le développement de Roissy ? ;
- les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie ;
- les autres infrastructures de transport ;
- la dimension socio-économique et financière.

En cours de débat, il nous a semblé important d'aborder certains points techniques, à l'image des solutions alternatives proposées. Les synthèses de ces travaux menés en atelier sont disponibles. Un autre atelier est prévu sur la réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires.

Par ailleurs, des auditions sont organisées pour les acteurs ou le grand public. Il s'agit d'un dialogue entre les acteurs et la Commission particulière. Enfin, nous débutons ce soir neuf réunions de proximité au sein des différentes villes concernées par le projet. Pour les personnes qui ne peuvent être présentes, des registres d'expression et des permanences d'écoute publique sont mis en place. Ainsi, demain, la CPDP et le GIE entre 14 heures et 17 heures vous accueilleront la mairie d'Aulnay.

## **V. Les premiers éléments d'analyse du débat public**

Les débats sont argumentés et respectueux de l'expression de chacun. Jusqu'ici, chacun a pu prendre la parole à son tour, après avoir écouté l'autre, se nourrissant ainsi de sa réflexion. Les conditions de participation et de transparence de l'information, ainsi que les modalités d'équité d'expression sont réunies.

Au cours du débat, nous avons pu constater une opposition constructive au projet. En effet, des solutions alternatives ont pu être étudiées. Elles semblent pertinentes et issues de la maîtrise d'usage.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage, comme les différents acteurs, semble attentif aux propos tenus. Le débat public ne consiste donc pas seulement en une opposition à un projet, mais confère une légitimité à des solutions alternatives qui semblent pertinentes aux différents acteurs. C'est pourquoi la CNDP a décidé, le 8 octobre dernier, de diligenter deux expertises sur l'utilisation des voies LGV Est ou des voies Paris-Roissy-Mitry. Ces études sont financées par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, qui établira un cahier des charges et choisira l'expert qui jugera de la faisabilité des solutions alternatives proposées et de leur compatibilité aux besoins des passagers aériens.

Je vous laisse à présent la parole. Le débat se déroulera cette fois encore, je l'espère, de façon sereine, en écoutant les propos de chacun. Souhaitez-vous poser des questions quant aux modalités du débat ?

Je vous remercie et cède la parole aux maîtres d'ouvrage qui disposent de 13 à 15 minutes pour s'exprimer. Les temps de parole sont comptabilisés. Nous sommes parvenus jusqu'ici à maintenir l'équité.

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

**Monsieur SULPIS**  
**Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France (RFF)**

Avant de vous présenter ce projet que nombre d'entre vous connaissent déjà pour avoir assisté à des réunions de concertation préalable fin 2001, je tiens à vous expliquer ce que les porteurs de projets attendent de ce débat.

Nous sommes ici à l'écoute de vos observations, de vos craintes ainsi que de vos attentes, dans l'objectif d'éclairer nos choix et d'affiner nos propositions. Dans notre esprit, le CDG Express, à l'issue de ce débat public, pourra éventuellement différer quelque peu du projet prévu à l'origine. Tel est le rôle du débat public. Ce débat doit également nous permettre d'organiser les modalités de la réalisation de ce projet et de la concertation permanente que nous mènerons avec vous, tout au long de l'élaboration du projet et de la réalisation des travaux.

### **I. Présentation du projet**

Ce projet est l'œuvre commune de trois établissements publics :

- Réseau Ferré de France, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et chargé de son développement ;
- Aéroports de Paris, gestionnaire des aéroports de la région parisienne ;
- la SNCF, exploitant et organisateur des services ferroviaires sur le réseau ferré national.

A la demande des pouvoirs publics, ces trois organismes, se sont réunis au sein d'un groupement d'intérêt économique d'étude, "CDG Express", dès l'an 2000, afin de répondre à un problème.

#### **1. Le problème à résoudre**

Nous vivons en Ile-de-France, première région mondiale en termes d'accueil de salons et de congrès, première région touristique française, première région d'accueil des investissements français et étrangers. Le poids économique de cette région est donc important. C'est pourquoi elle accueille un ensemble de plates-formes aéroportuaires dont l'aéroport de Roissy, deuxième aéroport mondial en ce qui concerne le trafic international.

Aujourd'hui, parmi les déplacements des passagers de Roissy, 22 millions, soit la moitié d'entre eux, se font avec le centre de l'agglomération parisienne. 80 % de ces déplacements s'opèrent par la route, en voiture particulière, en taxi ou en autobus.

A ce nombre de déplacements liés aux passagers aériens, s'ajoutent ceux liés aux 72 000 emplois existants sur la plate-forme de Roissy.

Or la situation devient intenable. Elle le sera d'autant plus à l'avenir, quelles que soient les perspectives de développement de Roissy. C'est pourquoi il est important de trouver une solution permettant au plus grand nombre de transférer ses déplacements de la route vers le rail.

Ce transfert permettrait d'éviter les impacts sur la pollution atmosphérique, l'engorgement du réseau routier, mais également de trouver une solution suffisamment attractive pour que les voyageurs puissent prendre le train, sans pénaliser l'ensemble des déplacements quotidiens opérés grâce à ce même train. Or la seule liaison existante aujourd'hui est la ligne B du RER. Nous avons très vite mesuré la difficulté d'assurer, grâce à une même ligne, des missions aussi différentes que les liaisons quotidiennes et la desserte d'un aéroport.

Nous avons donc d'abord recherché les conditions dans lesquelles nous pourrions proposer un service ferroviaire suffisamment attractif pour qu'un nombre important de personnes abandonnent la route au profit du rail. Notre objectif est donc de porter la part du rail de 19 à 35 %, toutes liaisons ferroviaires confondues. Il s'agit donc de combiner la liaison que nous proposons à la ligne B du RER qui continuera à exister, avec des conditions d'exploitation légèrement modifiées.

## **2. Les besoins des passagers aériens**

Près de 10 000 passagers ont été interrogés. Leurs réponses nous ont permis de dégager des résultats que nous avons analysés, au regard des expériences mondiales. En effet, un très grand nombre de régions accueillent des "*Airport Express*", à l'image du projet que nous envisageons. De cette étude est issu le projet de service suivant.

Les passagers aériens ont besoin d'un service dédié, conçu en fonction des attentes des usagers. D'ailleurs, l'ensemble des services de transport en commun est conçu en fonction des attentes de leurs usagers. Or le passager aérien cherche un service direct pour se rendre à Paris. On ne peut lui imposer de lever les yeux à chaque station pour vérifier s'il est arrivé à destination et de voir défiler Aulnay, Drancy, le Blanc-Mesnil, etc.

Parallèlement, l'usager qui monte au Bourget va vers Paris ou vers Drancy, Roissy ou Aulnay. Le voyageur cherche donc un service direct qui le conduit dans Paris. Il se situe ensuite sur un réseau de transport en commun reconnu comme l'un des plus lisibles au monde, celui du métro et du RER. Il sait alors se diffuser dans la région parisienne.

Le voyageur cherche donc comme vous un service rapide, fréquent, régulier, lisible, accessible pour tous, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

Enfin, le passager aérien souhaiterait trouver dans Paris une sorte de terminal aérien avancé, où il pourrait enregistrer et se débarrasser de ses bagages. Il s'agit là de la composante essentielle de ce projet de service.

## **II. La solution proposée**

Ce terminal aérien, selon notre projet, serait situé en gare de l'Est. Le train arriverait en gare TGV, à Roissy.

Une fois ce projet de service défini, nous avons étudié les infrastructures existantes, afin de définir si elles pouvaient le recevoir, sans dégrader la situation actuelle des déplacements en Ile-de-France – voire en envisageant les possibilités d'adaptation et de développement. Ce projet d'infrastructure, notamment le tunnel, vous sera détaillé dans un instant par Florence Demême-Coquand directeur d'opération de RFF.

Nous avons également étudié les modalités du montage financier. Un certain nombre de contraintes devront être respectées. Les pouvoirs publics nous ont imposé de réduire l'apport des financements de la sphère publique et de mettre en place une neutralité quant à l'endettement des entreprises publiques, afin de libérer leurs capacités d'investissements pour d'autres projets, notamment ceux qui vous concernent. C'est pourquoi le financement de ce projet repose essentiellement sur le prix payé par les passagers.

La partie technique, qui vous intéresse au premier chef, va à présent vous être détaillée.

## **Les modalités techniques du projet**

**Florence DEMEME-COQUAND**  
**Chef de projet de Réseau Ferré de France**

Je mènerai mon exposé en trois temps, en mettant en exergue les éléments principaux concernant Aulnay-sous-Bois.

### **I. Les caractéristiques du projet**

Bernard Sulpis vous a rappelé les deux grands principes de la réflexion sur ce projet :

- utilisation maximale des infrastructures existantes ;
- création d'une infrastructure nouvelle intégrée au mieux dans son environnement.

La liaison partirait de la gare de l'Est, partageant les infrastructures existantes entre la gare de l'Est et Noisy. Elle emprunterait ensuite un tunnel nouveau, jusqu'à Tremblay-en-France, sous les communes de Noisy, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France. Ceci permettrait de limiter l'impact en zone urbaine.

Ce tunnel de 11,8 kilomètres traverserait votre commune sur une longueur de 1,5 kilomètre. Son diamètre intérieur serait de neuf mètres et son diamètre de creusement légèrement supérieur à dix mètres. Il se constituerait d'un tube équipé de deux voies pour permettre, à terme, le passage de 15 trains par heure et par sens. La navette CDG n'utilisera, elle, que quatre trains par heure et par sens.

Compte tenu de l'importance de l'infrastructure, une commission indépendante de sécurité a été nommée par le ministère de l'Équipement. Elle travaille sur les conditions d'intervention en tunnel.

A Tremblay-en-France et Mitry-Mory, la liaison redeviendrait aérienne, sur deux voies. Elle longerait au plus près l'autoroute A104 et contournerait le poste EDF au sud, se raccordant en passage souterrain à la ligne LGV d'interconnexion. Elle utiliserait enfin cette ligne LGV pour entrer en gare de Roissy.

## **II. Les différentes phases d'élaboration et les méthodes de réalisation envisagées**

Pour mener à bien un projet d'infrastructures, plusieurs types d'études sont nécessaires. Elles concernent la période de construction, puis celle d'exploitation. Des études ont d'ores et déjà été menées au préalable, puis suite à la concertation menée auprès de vous. Vos inquiétudes ont ainsi été considérées. Ces études ont mis en évidence des éléments importants à prendre en compte dans la réalisation de l'ouvrage : diversité des terrains rencontrés, incidences éventuelles sur la nappe phréatique (risque de barrage à analyser, risque de fontis dus à la présence de poches de gypse. Par ailleurs, les premières études sur la sensibilité du bâti ont été menées. Des évaluations ont également été menées quant aux nuisances provoquées par les travaux. Elles permettront d'élaborer des mesures pour minimiser ces impacts.

Ces éléments sont considérés en amont, afin de maîtriser les risques et les impacts sur l'environnement. Ces différentes phases s'opèrent classiquement, tout au long des études et des campagnes de reconnaissance géologiques, hydrotechniques, hydrogéologiques ainsi que lors de la reconnaissance du bâti. L'objectif est d'optimiser et de caler au mieux le tracé définitif qui minimisera l'impact en phase d'exploitation.

## **III. Calendrier de réalisation**

Nous sommes aujourd'hui dans la phase d'avant-projet sommaire. Viendra ensuite l'avant-projet détaillé, le projet et enfin, la réalisation. Nous discutons donc aujourd'hui très en amont.

Pour creuser un tunnel d'une grande longueur en milieu urbain, nous utilisons la méthode du tunnelier. Il s'agit d'une méthode couramment utilisée pour les métros, les tunnels routiers ou les collecteurs d'assainissement, car elle est la plus sûre. Elle permet de préserver au mieux l'activité en surface puisque ses zones de chantier sont limitées. Elle nécessite très peu d'expropriations, mais des achats de sous-sol, les acquisitions des tréfonds. Le tunnelier permet le creusement ainsi que le maintien du terrain, l'évacuation des déblais et la mise en place de la structure même d'éléments préfabriqués constituant la structure du tunnel, à l'abri de l'étanchéité.

Des travaux en gare seront réalisés pour le raccordement des infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, il convient de prévoir des déviations de réseaux, des puits de secours, des puits de sortie de tunnelier ainsi que des travaux préliminaires de sondage qui vous concerneront plus directement.

Suite au débat public, viendront les conclusions du maître d'ouvrage puis une enquête publique, les avant-projets détaillés, les approbations ministérielles. Les travaux pourraient démarrer en 2007, pour une mise en service en 2012. Les premiers sondages, si le projet voyait le jour, seraient opérés en 2004.

Le CDG Express est un projet de service qui vise à opérer un transfert modal des passagers aériens de la route vers le ferroviaire. Il permet de rendre le RER B à sa mission essentielle, le transport quotidien. Il ne sera cependant pas réservé aux passagers aériens. Sa traduction en infrastructures vise à répondre à ces attentes, avec l'objectif de l'insérer au mieux dans son environnement naturel urbain.

### **Monsieur MARZOLF**

Le maître d'ouvrage a parlé durant plus de seize minutes. Nous allons céder la parole aux trois interpellateurs, mais vous pouvez d'ores et déjà poser vos questions, à l'aide des imprimés posés sur votre siège. Les hôtesses transmettront vos questions, que nous poserons dans l'ordre de leur réception en régie. Je cède la parole à Monsieur Gaudron, qui exprimera le point de vue de la mairie d'Aulnay.

## **La position de la mairie d'Aulnay-sous-Bois**

### **Monsieur GAUDRON Maire d'Aulnay-sous-Bois**

La position municipale est simple. Le CDG Express est une mauvaise solution pour une bonne idée. Qui pourrait être contre une diminution du transport routier dans un secteur comme le nôtre ? Cela permettrait moins de pollution, moins d'énerverment, moins d'heures perdues dans les embouteillages. Tout ceci est positif.

Cependant, le projet tel que vous nous le présentez semble être une mauvaise solution. En termes de transport, dans notre secteur, nous avons souvent été victimes d'ostracisme. En 1997, de façon autoritaire, sans concertation, un direct pour Roissy a été mis en place, diminuant ainsi l'offre de transport aux populations locales. Cela a contribué à renforcer l'image négative de la ligne du RER B. Les usagers sont considérés comme des laissés-pour-compte, sans intérêt.

Déjà à cette époque, la desserte de Roissy se mettait en place, au détriment des populations locales. Cette indifférence à l'égard de nos populations perdure. Bien que nous nous félicitons du débat en cours, la concertation pour le CDG Express a été lancée au début de l'été 2001 sans que nous ne soyons informés *a priori*. Cette situation nous a interpellés et a scandalisé nos concitoyens. Je qualifie leur réaction de salutaire : occupons-nous plutôt du RER B !

Dès le 5 octobre 2001, je proposais à Jean-Claude Abriou de poursuivre la concertation en incluant une lettre au registre d'enquête dont voici quelques extraits.

*« S'agissant d'un projet qui ne présente que peu d'intérêt en termes de transport pour les Aulnésiens, je serai encore plus vigilant sur son devenir et ne manquerai pas de relayer leurs interrogations sur ce qui apparaît à mes yeux plus comme un schéma d'intention que comme un projet. »*

*Quand bien même son hypothétique réalisation ne devrait pas faire appel à des financements publics, il serait plus utile pour les Aulnésiens que les transporteurs améliorent le matériel circulant actuellement sur la ligne du RER B en l'adaptant à la demande existante sur Roissy, en particulier pour le transport des bagages, mais également en améliorant les gares et les fréquences pour la clientèle locale. Il conviendrait donc de mixer ces deux utilisations sur une même ligne.*

*Cependant, si cette réalisation devait voir le jour, j'en demanderai un positionnement différent, ne touchant pas de zone habitée dans Aulnay, ainsi qu'un enfouissement plus important coordonnant dans un cadre intercommunal mon action avec celle des maires de Sevran, Villepinte et Tremblay. »*

Ce dernier point a été mis en œuvre.

Les résultats du registre de concertation de l'époque étaient sans appel. Les Aulnésiens ne voulaient pas du CDG Express. Ils souhaitaient en revanche une amélioration du RER B.

Ils ont compris que ce projet n'était d'aucune utilité pour eux et même qu'il s'avérait dangereux, compte tenu de la création d'une voie souterraine, pour de nombreux Aulnésiens qui vivent aujourd'hui dans un cadre tranquille.

Enfin, ce projet était cher, difficilement rentable. Les Aulnésiens sont donc convaincus qu'un jour ou l'autre, ils devront payer. Pour sortir le projet de l'ornière vers laquelle il se dirigeait, nous avons fait en sorte d'admettre que de nombreux problèmes de fonctionnement existaient sur la ligne du RER B. Il a même été question d'une inscription budgétaire pour ce RER, alors que ce n'était pas à l'ordre du jour avant l'évocation du projet de CDG Express. Ce dernier point est positif pour nous.

En mars dernier, dans une tribune d'*Oxygène*, j'indiquais qu'à Aulnay, nous ne soutenions pas le projet de CDG Express. J'engageais le Conseil municipal derrière moi à dégager les moyens nécessaires pour que ce projet n'aboutisse pas, dans sa forme actuelle.

A ce jour, si le nouveau document fourni pour le débat public est plus élaboré, de nombreuses questions demeurent en suspens. Le dossier du maître d'ouvrage, si riche en références au schéma directeur de la région Ile-de-France, omet de mentionner que les problèmes de fiabilité d'exploitation de la ligne B du RER, en termes de régularité des trains et d'indice de satisfaction des voyageurs, sont mentionnés sur un schéma datant de 1994. Ceci explique peut-être la désaffection des passagers aériens pour la ligne B. Le dossier le mentionne, mais la recherche de la causalité demeure vague.

Certes, depuis cette concertation, l'ouverture de la ligne aux Parisiens travaillant à Roissy est admise. Cependant, le projet demeure globalement fidèle à son objectif initial : une desserte dédiée uniquement aux passagers aériens, ce que nous ne saurions admettre.

L'annonce faite dans le dossier du maître d'ouvrage de recettes d'exploitation liées à la location d'infrastructures nous contraint à penser que d'autres objectifs sont en jeu. Faute de preuve sur leurs origines, les éléments en notre possession nous conduisent à la conclusion qu'une liaison ferroviaire Normandie-Roissy serait prévue, le projet Eléonore.

En termes de qualité de vie, depuis la concertation préalable qui a mis en évidence les craintes des populations concernées au sujet des vibrations, le groupement a mené plusieurs études. Or aucun élément ne permet d'écarter les craintes des Aulnésiens. Des études ultérieures plus poussées devront être réalisées.

Le dossier présenté par le groupement n'apporte toujours pas de réponse à une interrogation posée en 2000 : des ouvrages de secours intermédiaires seront-ils nécessaires ? La longueur du tunnel est en effet supérieure à dix kilomètres. Elle nécessite de la part des services spécialisés un positionnement sur ce point. Dans l'affirmative, le territoire communal est potentiellement concerné.

Hélas, les trois années écoulées n'ont pas permis de lever cette hypothèque. Ce constat renforce nos inquiétudes.

Enfin, aucune réponse n'est proposée aux riverains quant à la dépréciation de leurs biens en phase intermédiaire ainsi qu'en phase de fonctionnement. Je considère pour ma part que les risques ne sont pas écartés. Bien qu'ils soient étudiés, ils ne sont cependant pas pris en compte.

Pour conclure, si le dossier proposé ce soir contient des évolutions du projet, sur le plan argumentaire, il n'apporte à nos yeux aucune modification sur le fond. Dans ces conditions, je maintiens ma position : la rénovation et le renforcement de la ligne B du RER demeurent prioritaires à nos yeux. L'abandon du projet tel qu'il nous est présenté nous semble par ailleurs obligatoire.

Monsieur Sulpis, vous avez commencé par affirmer que ce projet n'était pas figé, puis avez poursuivi en indiquant qu'il pourra être éventuellement quelque peu différent du projet proposé. Cette affirmation ne nous laisse qu'une faible marge de manœuvre.

### **Monsieur MARZOLF**

Je vous remercie. Le maître d'ouvrage pourra répondre plus tard.

Y a-t-il des questions quant à l'intervention de Monsieur le Maire ? Des précisions ?

Je laisse la parole à Monsieur Potot, Président d'Aulnay Environnement.

## **La position de l'association Aulnay Environnement**

**Monsieur POTOT**  
**Président de l'association Aulnay Environnement**

Aulnay Environnement est une association aulnésienne, créée sous sa forme actuelle en 1990. Nous traitons des problèmes concernant l'environnement, notamment les questions touchant à l'urbanisme, aux transports, ainsi qu'à ce projet de CDG Express.

Ce projet concerne notre commune, mais aussi l'ensemble du département 93. En effet, il s'agit de relier directement la gare de l'Est à l'aéroport de Roissy. Une grande partie de ce trajet prévue en tunnel passerait sous les quartiers sud-est de notre ville.

Les avantages principaux avancés par les porteurs de projets sont les suivants :

- acheminement rapide au cœur de Paris des voyageurs aériens aisés, avec la création d'un terminal aérien en gare de l'Est. Ce dernier point innove : le déplacement d'une aérogare au cœur d'une ville ne me semble pas être une pratique habituelle ;
- diminution du trafic automobile sur les autoroutes A1 et A3 ;
- amélioration des transports sur la ligne B du RER.

Les riverains expriment légitimement leurs craintes :

- nuisances engendrées par les travaux ;
- risques existants après la mise en place du CDG Express (stabilité du sous-sol, etc.) ;
- baisse de la valeur des biens immobiliers – point qui représentait à l'origine la première source d'inquiétude des riverains ;

Nous tenons à vous faire part de nos éléments de réflexion sur l'ensemble de ces points.

### **I. Les avantages avancés par les porteurs de projet**

#### **1. L'acheminement des voyageurs**

L'objectif premier du projet s'avère être le transport de voyageurs aisés au cœur de Paris. Il s'agit de conduire rapidement ces personnes au centre de la capitale, dans des conditions idéales.

Nous trouvons cette démarche choquante de la part d'un service public. Il s'agit de la mise à disposition d'un service de transport haut de gamme, privilégiant une certaine catégorie de population, au détriment de la collectivité. On pourrait parler de transport public à deux vitesses, ce que nous ne cautionnons pas.

## **2. La diminution du trafic sur les autoroutes A1 et A3**

Le trafic sur ces autoroutes pose effectivement problème. Les déplacements qui provoquent l'engorgement sont dus à des trajets quotidiens de centaines de milliers de voitures conduites par des personnes se rendant sur leur lieu de travail.

La réduction attendue de ces déplacements est incertaine car à ce jour, il n'est pas établi comment et à quelles conditions tarifaires les 70 000 employés de la plate-forme CDG accéderont au CDG Express. A l'origine, il n'était même pas prévu de les transporter.

En ce qui concerne les déplacements professionnels, les salariés qui se déplacent par avion empruntent le plus souvent un taxi. Si ce projet voyait le jour, il semble difficilement imaginable qu'ils utilisent le taxi pour se rendre en gare de l'Est, puis le CDG Express. Logiquement, ils maintiendront leurs déplacements en taxi jusqu'à l'aéroport. Le gain serait donc nul.

De leur côté, les touristes devront déboursier 15 euros par personne. Quelle famille pourra se permettre d'utiliser le CDG Express à ce tarif ? Par ailleurs, ces voyageurs devront se rendre en gare de l'Est. On peut supposer que nombre d'entre eux continueront à utiliser son propre véhicule ou le taxi pour rejoindre l'aéroport.

Le CDG Express n'atteindrait donc pas son but et ne résoudrait que faiblement les problèmes liés au trafic autoroutier. Or ce critère s'avérerait décisif pour la commune d'Aulnay, enserrée entre les autoroutes.

## **3. L'amélioration des transports sur la ligne du RER B**

Il s'agit de rendre aux usagers une qualité de transport disparue depuis la mise en place, en 1996, des trains directs pour Roissy. Nous avons déjà condamné et combattu ce projet. Cette qualité ne serait rétablie que lors de la mise en service du CDG Express, dans dix ans environ.

Compte tenu de la dégradation continue de la ligne B du RER, de l'allongement des temps de transport, des conditions de transport inadmissibles ainsi que du tarif élevé, l'argument de l'amélioration des transports sur cette ligne est totalement irrecevable.

## **II. Les craintes des riverains**

### **1. Le percement d'un tunnel monotube**

D'une longueur de onze kilomètres, ce tunnel verrait cohabiter dans un même boyau, sans entrée intermédiaire, les rames circulant dans les deux sens, à 160 km/h. Ce projet nous semble dangereux. Le percement de deux tunnels séparés serait plus sécurisant et respectueux des usagers.

Cependant, le coût colossal d'une telle réalisation ne permettrait pas le financement du projet, tel que prévu initialement. Si la sécurité avait été mieux prise en compte lors de l'élaboration du projet, sa viabilité aurait été contestée très tôt.

Pour l'ensemble de ces raisons, Aulnay Environnement exprime son profond désaccord quant à la réalisation du projet CDG Express. En revanche, selon nous, le RER B se situe au cœur de la problématique de transport de notre secteur. En effet, il arrive à Paris en gare du Nord, qui accueille des liaisons grandes vitesses TGV et Thalys, vers le nord de l'Europe, l'Allemagne, la Hollande, et Londres (grâce à l'Eurostar).

Une liaison en gare Saint-Lazare existe également avec Eole, ainsi qu'une liaison avec le sud de l'Ile-de-France. La possibilité est offerte à Denfert-Rochereau et Anthony de rejoindre Orly. De plus le RER B dessert le Stade de France, le Bourget, qui accueille le musée de l'Air ainsi que de nombreuses expositions, et enfin le Parc des expositions, dont le Directeur se sent totalement ignoré par le CDG Express. La réhabilitation du RER B satisferait ses attentes.

Enfin, ce RER B dessert Aulnay, ce qui ne serait pas le cas du CDG Express, dont nous nous contenterions de subir les vibrations.

Le CDG Express au départ de la gare de l'Est ne présente aucun de ces avantages fondamentaux. Ce projet de liaison dédiée qui comprend par ailleurs des risques financiers importants se positionne selon nous à l'opposé d'un service public.

Aulnay Environnement avance qu'une réflexion doit être menée quant à une transformation de très grande envergure du RER B. La pression des associations a d'ores et déjà conduit le STIF à élaborer un projet d'amélioration du schéma directeur de la ligne B qui vient d'être adopté.

Nous sommes très déçus par son contenu. Les problèmes de régularité ne seraient pas réglés avant 2008. La rénovation du matériel roulant ne s'achèverait qu'en 2010 et le percement du tunnel pour le RER D entre la gare du Nord et le Châtelet, qui rendrait la pleine capacité aux RER D et B, ne serait achevé au mieux qu'en 2015.

Le dossier du RER B n'a fait l'objet d'aucune concertation. Pour les aménagements d'envergure, des comités de pôle ou d'axe sont normalement mis en place. Cela n'a pas été le cas dans ce dossier qui aurait dû contenir un état des lieux de l'ensemble des besoins de fret, de déplacement des voyageurs quotidiens, de desserte de la plate-forme de Roissy et du Parc des Expositions. Or l'ensemble de ces questions a été éludé.

Le problème de l'organisation de l'interconnexion en gare du Nord (passage de l'exploitation RATP à SNCF) constitue une source de difficultés récurrente, mais n'a pourtant pas été prise en compte.

Nous demandons que les investissements colossaux prévus pour le CDG Express soient utilisés pour assurer un réseau régional de qualité au service des usagers de l'aéroport et des 140 000 voyageurs qui empruntent le tronçon nord du RER B et subissent, depuis 1976, une sévère dégradation du service, suite à l'instauration des directs vers Roissy.

Un vrai projet de développement du réseau régional présenterait rapidement de nombreux avantages. Pour les voyageurs aériens, les conditions de transport seraient améliorées, augmentant la fréquentation des transports en commun, ce que recherchent la SNCF et notre association.

Pour les usagers, ce développement permettrait une amélioration radicale de leurs conditions de transport, et un retour à l'utilisation des transports en commun pour ceux qui se sont lassés de la dégradation de la ligne.

Enfin, pour les salariés de l'aéroport, il s'agirait d'une opportunité de retrouver les transports en commun pour rejoindre leur lieu de travail.

Depuis deux ans, dès la publication du projet de CDG Express, la mobilisation associative a été immédiate et forte. Un collectif d'opposition au projet s'est créé. L'association Vivre sans CDG Express, qui s'exprimera après moi, y participe. Les maires des communes concernées se sont également regroupés et une vaste campagne de pétition a recueilli de très nombreuses signatures, transmises au ministère des Transports.

Enfin, nous avons obtenu la saisine de la Commission nationale du débat public, ce qui nous permet d'être rassemblés ce soir pour ce débat. Ne vous privez pas de la possibilité qui vous est donnée de vous exprimer.

### **Monsieur MARZOLF**

Je vous remercie et j'espère que tout le monde ne prendra pas plus de dix minutes pour s'exprimer ! La commission a laissé cet interpellateur s'exprimer, considérant sa position complète et son propos intéressant.

Cependant, compte tenu de l'exhaustivité de votre intervention, il n'y aura pas de questions de la salle.

Nous avons reçu d'ores et déjà une quarantaine de questions écrites. N'hésitez pas à exprimer une question argumentée.

Je cède la parole à Monsieur Briand, Président de l'association Vivre sans CDG Express, qui nous présentera ses solutions alternatives.

## **La position de l'association Vivre sans CDG Express**

### **Monsieur BRIAND**

**Président de l'association Vivre sans CDG Express**

#### **I. Présentation de l'association**

Vivre sans CDG Express est une association intercommunale regroupant Sevrans, Pavillons, Villepinte, Vitry, Tremblay, Bondy et bien sûr, Aulnay. Le nom de notre association a été choisi parce que nous sommes de bons vivants qui souhaitent se passer du CDG Express. Dès la création de l'association, deux axes d'action ont été définis :

- s'opposer au projet du GIE ;
- se battre pour le RER B.

Nous nous sommes d'abord intéressés aux problèmes techniques du RER B. Je suis enseignant et non-technicien, c'est pourquoi il ne m'est pas aisé de vous présenter ces aspects techniques. L'association souhaite représenter une force dont l'ambition va au-delà de la solution alternative.

Compte tenu du peu de temps qui nous est imparti, j'évoquerai succinctement trois des contre-propositions auxquelles nous sommes parvenus

- un tracé ouest par le Bourget sur Villepinte, sans tunnel ;
- un tracé est sur l'actuel tracé du TGV est ;
- l'utilisation des emprises existantes.

Notre proposition d'utilisation des emprises existantes sur le tracé du RER B paraît clair sur ces diapositives.

L'A1 et l'A3 sont saturées. Il convient donc d'agir, sans creuser un tunnel de dix kilomètres.

## **II. L'exposé de la contre-proposition**

Notre contre-proposition évoque une ligne Paris-Roissy-Mitry, sans désigner clairement le RER B, afin d'éviter tout malentendu. Notre constat, établi par des techniciens expérimentés, membres de l'association, révélait que des voies de circulation étaient sous-utilisées. L'amélioration de leur utilisation est envisageable. Trois pistes de réflexion ont été dégagées.

- Le RER B circule en heures de pointe sur quatre voies sur le réseau nord, alors que la RATP travaille dans de meilleures conditions en utilisant deux voies seulement.
- En heures creuses, certaines voies sont fermées à tout trafic pour la maintenance alors que leur ouverture offrirait des opportunités d'utilisation.
- Les infrastructures n'ont pas été complétées par rapport au schéma prévu lors de la mise en place de la ligne. Le RER B devait proposer quatre voies circulables entre Sevran-Beudottes et Roissy, or deux seulement ont été réalisées.

Nous avons ensuite regroupé les informations sur les caractéristiques du RER B, où apparaissent l'exploitation par la RATP au sud, celle de la SNCF et de RFF de l'autre côté. Cette dernière partie est complexe car le fret se mêle aux trains picards et au RER. La moindre difficulté provoque des embouteillages que vous connaissez bien.

Durant les heures creuses, des opportunités sont envisageables. En effet, aucun train de fret ne circule entre 10 et 12 heures puis entre 14 heures et 16 heures.

Par ailleurs, l'accueil en gare du Nord peut être amélioré. Les voies 20 et 21 sont notamment disponibles pour mettre en place une banque d'enregistrement des bagages, par exemple.

Le nœud d'Aulnay est déjà chargé : Roissy, fret, le Bourget, la maintenance, la gare de triage, la circulation des trains, etc. Cette situation doit être améliorée.

De plus, du côté de Roissy, les capacités sont limitées alors que deux voies peuvent être ajoutées en achevant les travaux envisagés en 1967.

La première proposition de Vivre sans CDG Express a été adoptée par le STIF, qui aurait cependant pu mieux faire dans l'élaboration de son schéma directeur. Nous envisageons également un "saute-mouton" après la gare d'Aulnay qui permettrait de basculer vers Roissy, une mise à quatre voies puis un aménagement des voies 20 et 21 de la gare du Nord ou la création d'un pôle Magenta, gare souterraine traversée par un tunnel reliant la gare de l'Est à la gare du Nord.

Enfin, la création d'une "boucle sud" éviterait le retournement et permettrait un gain de temps.

### **III. Les coûts du projet et de la contre-proposition**

L'estimation du coût total des infrastructures prévue par le GIE s'élève à 610 millions d'euros, dont 500 millions d'euros consacrés au seul tunnel.

Notre proposition implique un service mis en service plus rapidement, pour un coût certainement plus faible. Cet investissement profiterait à tout le monde, ce qui irait incontestablement dans le sens d'un service public.

Le coût de notre projet s'élèverait à 350 millions d'euros, soit la moitié de ce que prévoit CDG Express. Ce montant est toutefois discutable. Notre prévision n'est peut-être pas plus fiable que celle de nos contradicteurs. Cependant, elle représente un coût moins important.

J'espère vous avoir convaincus. Je vous remercie.

#### **Monsieur MARZOLF**

Nous avons d'ores et déjà reçu plus de cinquante questions et allons bientôt procéder à leur étude. Laissons cependant quelques minutes au maître d'ouvrage pour répondre à certaines des questions exposées par les interpellateurs.

## **Les éléments de réponses apportées par le GIE**

### **Monsieur Sulpis**

#### **Délégué régional Ile-de-France du Réseau Ferré de France (RFF)**

Les interpellateurs s'accordent sur la nécessité de s'occuper de la ligne B du RER. Si la concertation sur le CDG Express ne servait qu'à opérer les améliorations indispensables au bon fonctionnement de cette ligne, ce serait une bonne action. Les discussions menées en 2001 ont réveillé l'intérêt des pouvoirs publics et des entreprises ferroviaires sur ce dossier.

Lorsque les premiers schémas directeurs de lignes ont été étudiés, un certain nombre de lignes rencontraient de plus grandes difficultés que celles connues par la B. Une démarche avait été engagée. Le retard du schéma de la ligne B a été rattrapé au point qu'il a été le premier présenté au STIF et approuvé le 1er octobre dernier.

Je souhaite m'exprimer au nom de Réseau Ferré de France et de la SNCF : le schéma directeur de la ligne B nécessite un travail important. Cette tâche est amorcée et nous l'achèverons, quelle que soit l'issue du débat sur CDG Express. L'enjeu est important pour nos entreprises, pour la RATP et le STIF. Lorsque le STIF accorde dix-huit mois pour établir un schéma de principe, je vous assure que notre objectif est de respecter ce délai, voire de boucler nos travaux avant la date prévue.

Nous reviendrons certainement sur la ligne B du RER. Avec l'autorisation de Monsieur le Président, si des questions sont posées à ce sujet, nous permettrons à l'adjoint au directeur de la ligne B d'intervenir, pour répondre précisément.

Quant aux gares du Nord et de l'Est, elles sont, comme les autres gares parisiennes, saturées par le trafic. Les deux seules gares disposant encore d'un potentiel de développement sont celles d'Austerlitz, complémentaire à la gare de Lyon, et la gare de l'Est, complémentaire avec la gare du Nord.

La gare de l'Est d'aujourd'hui ne ressemble en rien à celle de 2007. Un projet complet de réaménagement de l'ensemble de cette gare, établi en concertation avec la ville de Paris, est prévu. Dès 2007, elle accueillera le TGV Est. Ce secteur deviendra alors un pôle multimodal de transport composé de la gare du Nord, de la gare Magenta et de la gare de l'Est, réaménagée. Le parvis sera libéré des voitures pour favoriser les transports en commun (bus et taxis). Une liaison mécanisée entre la gare de l'Est et Magenta est également prévue, afin de disposer d'une liaison continue entre les trois pôles. A titre d'illustration, le trajet permettant de se rendre de l'extrême est de la gare de l'Est à l'extrême ouest de la gare du Nord est équivalent à la distance séparant la Place du 18 juin de la gare Montparnasse.

Il s'agit donc bien là d'un pôle unique de transport, comprenant cinq lignes de métro et les lignes de RER.

Nous connaissons par ailleurs vos propositions alternatives. Un atelier leur a été consacré. De plus, des experts travaillent sur ces questions. Je tiens à vous répéter que nous allons étudier à vos côtés, mais aussi avec l'expert nommé, vos propositions.

D'autant qu'un élément réellement nouveau s'est greffé au projet : le schéma directeur de la ligne B envisage la possibilité d'utiliser les voies bis pour la circulation des trains. Cette option libérerait la capacité des voies lentes. Ce raisonnement est nouveau. Il n'était pas question, lors de l'élaboration du projet, de suggérer aux trains de la ligne B de se serrer sur les voies bis. L'étude a donc été lancée. Sous la réserve expresse que cette solution s'avère efficace pour la ligne B, ce qui n'est pas garanti aujourd'hui en termes de régularité, de fiabilité et d'amélioration du service rendu, des capacités seront alors libérées. Vos propositions seront alors étudiées de près, à la lumière de cette nouveauté.

Cependant, si le schéma directeur se réalise, cela signifie qu'une fois l'ensemble des trains de la ligne B déplacés sur les voies bis, il ne restera plus de possibilités de service direct entre Paris et Roissy sur cette ligne. Dès lors, la diminution de la desserte de Roissy devra être étudiée. Votre proposition semble une des réponses envisageables.

**Monsieur MARZOLF**

Suite à ces échanges, nous allons aborder les premières questions. La commission, en vertu de son principe d'équité, laissera d'abord la parole à la dame qui souhaitait fermement s'exprimer plus tôt. Viendront ensuite les questions écrites.

## Débat avec la salle

**De la salle**

J'habite Aulnay-sud, près du canal. Je suis préoccupée par la construction du tunnel et souhaite faire deux observations. D'une part, en ce qui concerne le RER B, le train direct Paris-Roissy est régulièrement vide, quelle que soit l'heure de passage. Il semble donc que les voyageurs aériens n'utilisent pas ce train. On parle d'une liaison nécessaire, je considère pour ma part qu'il conviendrait plutôt d'améliorer ce train.

Par ailleurs, en ce qui concerne le tunnel, si ma maison se situe au-dessus des travaux évoqués, je ne souhaite pas y rester. Je demande à ce que la possibilité d'une expropriation soit offerte aux riverains. Il est hors de question de vivre dans de telles conditions, alors que la sécurité est nulle et que le pire semble à craindre.

En conclusion, je souhaiterais voir dédommagées les personnes frappées par ces mesures. Il semble préférable de laisser les terrains à la disposition des porteurs de projet pour construire, s'ils le souhaitent, un tunnel. D'autres exemples ont prouvé que suite au percement de tunnels, des riverains voyaient leurs maisons fissurées ou ressentaient des vibrations.

**Monsieur Sulpis**

Les services directs de la ligne B du RER ne sont pas suffisamment adaptés. C'est pourquoi les voyageurs ne l'empruntent pas.

Par ailleurs, Florence Dememe-Coquand vous répondra quant à vos préoccupations légitimes sur le percement d'un tunnel sous votre maison.

**Madame Dememe-Coquand**

Le tracé du tunnel n'est pas arrêté. Comme vous l'avez compris, de nombreux éléments ne sont pas rassemblés (reconnaissance du sol, état du bâti, etc.). Sans ces données, il nous est impossible d'établir un tracé et un profil en long fixant la profondeur du tunnel, compte tenu des normes de sécurité.

Par ailleurs, avant le démarrage des travaux, un état des lieux des bâtiments concernés sera réalisé.

Concernant les vibrations, des simulations ont d'ores et déjà été établies. Les documents ont été versés au débat. En envisageant des hypothèses pessimistes, il n'existe pas de problèmes de vibrations, à proprement parler. Les risques de problèmes portent plutôt sur des bruits solidiens, émanant des vibrations.

Lors de l'élaboration de l'ouvrage plus en détail, ces points préoccupants seront étudiés plus précisément et des solutions seront recherchées pour minimiser les impacts.

En ce qui concerne les expropriations, il convient plutôt d'évoquer une déclaration d'utilité publique. Nous procéderons à des acquisitions de sous-sol, de tréfonds.

### **Monsieur MARZOLF**

Les règles du débat public doivent être respectées. Si la réponse à votre question ne vous convient pas, vous pouvez reprendre la parole.

### **De la salle**

Vous ne m'avez pas répondu quant à l'expropriation. Pouvez-vous permettre aux riverains de partir à la campagne afin de travailler dans la tranquillité ?

### **Monsieur Sulpis**

La réponse que je vous propose ne vous satisfera pas complètement. Si nous proposons aujourd'hui la construction d'un tunnel, c'est qu'il nous a semblé, compte tenu du tissu urbain traversé et des expériences mondiales en termes de réseau urbain, que le tunnel percé à 15 ou 20 mètres au moins, est la solution la plus respectueuse de l'environnement des secteurs traversés. Cette solution permet d'éviter les expropriations.

Il est prévu néanmoins d'acquérir des tréfonds et non pas des propriétés au niveau du sol. Cela étant, les travaux menés montrent que les techniques existent pour garantir la sécurité des riverains. Une bonne connaissance du sol permettra de choisir la solution la mieux adaptée pour apporter les garanties nécessaires aux habitants.

### **Monsieur MARZOLF**

Passons à la première question posée par Monsieur Ségura. Les cinq premières questions s'affichent devant vous. Vous aurez tous la possibilité de vous exprimer. La Commission garantit par ailleurs à chacun une réponse écrite du maître d'ouvrage.

### **Monsieur SEGURA, Aulnay-sous-Bois**

Cette succession de débats, de discussions, de réflexions, de recherches et de propositions alternatives éventuelles semble utile. Il convient mieux de procéder ainsi que comme cela a été fait en 1997.

Cependant, malgré cette liberté de discussion, je ressens un bras de force engagé. Les arguments et les intérêts financiers en jeu pèsent si lourd que les riverains et chaque citoyen du département peuvent être inquiets. Vous évoquez l'intérêt général du projet, c'est-à-dire le développement économique de la région, l'abaissement du trafic autoroutier ou encore l'amélioration de la ligne B. Or ces arguments s'opposent à des intérêts certes légitimes, mais individuels.

Monsieur Sulpice, vous ne nous vendrez pas ce projet car face à lui, les solutions alternatives relèvent véritablement, elles, de l'intérêt général.

Selon vous, nous devrions nous estimer heureux du fait que ce débat sur le CDG Express a conduit le STIF à proposer des améliorations du RER B. Or il y a plus de deux ans, la région Ile-de-France et le Conseil général de Seine-Saint-Denis, dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, a abordé l'ensemble du schéma des transports routiers, autoroutiers et autres. Dans ce cadre-là, la question du RER B a été soulevée. L'ensemble des autorités et plus particulièrement la vôtre sont informées des problèmes posés par cette ligne.

Pourtant, on nous fait aujourd'hui croire que grâce à CDG Express, nous serons gagnants.

L'étude développera l'acheminement et les questions de fonctionnement du réseau qui détermineront si la ligne de RER B pourrait être en partie dédiée à l'acheminement vers Roissy. Certes, ce développement semble nécessaire puisque cet aéroport est en expansion. Ce dernier point pose d'ailleurs d'autres problèmes d'environnement. La dépréciation du terrain sera une cause du creusement du tunnel qui viendra s'ajouter à la construction de nouvelles boucles d'atterrissage.

En tant que technicien de RFF, qu'objectez-vous à la proposition de l'alternative sur le RER B ? Vous connaissez cette ligne, savez que deux lignes dédiées peuvent être développées. Techniquement, avez-vous des objections à opposer sur le plan de la structure du réseau ?

### **Monsieur Sulpice**

Il ne nous revient pas de déclarer l'intérêt général et public de ce projet, comme de tout autre. Pour des projets de cette envergure, une enquête publique est menée, un expert remet ses conclusions et c'est le Conseil d'Etat qui déclare, par décret, l'intérêt public. Nous ne sommes pas dépositaires de cette responsabilité. Suite à l'analyse des intérêts généraux et particuliers, la commission d'enquête conclura et permettra à une autorité supérieure de prendre sa décision. Nous sommes ensuite chargés de l'exécution.

Vous nous reprochez ensuite de connaître les difficultés rencontrées par le réseau, consignées dans le contrat de plan Etat-Région. Les signataires du contrat de plan Etat-Région sont bien l'Etat et la Région.

Fin 1998 ou début 1999, une lettre cosignée de Louis Gallois, Président de la SNCF et Claude Martinand, Président de RFF, a été adressée aux Préfets de Région et au Président du Conseil régional d'Ile-de-France, alors que se préparait le contrat de plan. Elle expliquait qu'en tant qu'établissement public ferroviaire, il nous semblait prioritaire d'inscrire au contrat de plan les crédits nécessaires au bon fonctionnement de ce qui existe, avant d'envisager la création de liaisons nouvelles.

Un arbitrage a ensuite été opéré entre plusieurs propositions. Certaines priorités ont été inscrites au contrat de plan, d'autres non. Pour 2000-2006, nous n'avons pas été particulièrement suivis. Nous pouvons nous attendre à ce que, pour le prochain contrat de plan, voire avant, la sensibilisation effective quant à la régularité et la fiabilité du réseau Ile-de-France produise ses effets. L'interview de Jean-Paul Huchon dans *La Tribune*, ce matin, va dans ce sens.

Quant à mon avis sur l'alternative, je vous répète ce que je disais plus tôt. Trois ans auparavant, la perspective d'amélioration de la ligne B, en déplaçant les lignes sur les voies bis, n'existait pas. Les personnes qui travaillaient sur le projet ne voyaient pas là une voie de recherche.

Aujourd'hui, ce peut être une voie de progrès. Si c'est le cas, ce serait une excellente solution que d'occuper la capacité de réserve pour une liaison directe vers Roissy, sous réserve que certaines questions soient réglées, comme l'accès à la gare du Nord. De l'autre côté de la ligne B du RER, les installations ne nous proposent pas de façon certaine, la possibilité de voir arriver le RER et un service direct.

### **Monsieur MARZOLF**

Plus de soixante questions ont été posées. Or près de cinq minutes ont été nécessaires pour apporter une seule réponse. Merci donc, pour que chacun puisse d'exprimer, de faire des questions et des réponses courtes.

### **Monsieur ROUH, Aulnay-sous-Bois**

Pourquoi ne pas financer la ligne de RER B, mais aussi les locaux ? Les gares sont dans un état déplorable. L'ensemble du réseau RER mériterait des améliorations. Votre projet semble intéressant, mais il s'adresse à une classe aisée. L'ensemble des voyageurs ne dépensera pas 15 euros pour se rendre à Roissy. Cela revient au coût d'un taxi.

### **Monsieur SULPIS**

Votre question porte sur deux points.

Pourquoi ne pas reporter les financements prévus pour CDG Express sur une rénovation de la ligne B ? Le montage financier actuellement envisagé pour CDG Express renonce volontairement à l'idée de subventions publiques. Il ne pèse pas non plus sur l'endettement des entreprises publiques. Il s'agit donc d'un montage entre le public et le privé. Cet argent récolté sur le marché financier sera remboursé ensuite par ce que paieront les utilisateurs. L'argent est donc disponible sur le marché pour ce type de projet, à la rentabilité propre. En revanche, il ne l'est pas pour des opérations d'amélioration des transports publics. L'amélioration des transports publics nécessite naturellement des financements publics. En effet, le tarif adapté des transports en commun ne couvre pas la totalité des coûts. L'argent public peut provenir de RFF ou de la SNCF, dans certains domaines. L'essentiel reste cependant à la charge de l'Etat, de la région et des départements.

Quant à l'état de la ligne B du RER, je vous propose de laisser répondre l'adjoint au directeur de la ligne, Pascal Boulanger. Cette réponse satisfera certainement les attentes de nombreuses autres personnes présentes ici.

**Monsieur BOULANGER**

Je vous invite à consulter le document qui présente le schéma directeur de la ligne B, approuvé par le STIF, le 1er octobre dernier. Ce schéma évoque la rénovation de gares. Ce processus est d'ores et déjà entamé depuis deux ans. D'ici 2005, 11 des 15 gares de la ligne B seront rénovées. L'intermodalité est également étudiée avec les autres transporteurs qui assurent la continuité de votre voyage. Le cheminement d'un mode à un autre tente donc d'être facilité. Nous profitons également de ces rénovations pour prendre en compte les personnes à mobilité réduite (PMR). Notre réflexion est menée parallèlement aux rénovations de gare. Elle représente un certain investissement.

On m'a fait remarquer le 4 octobre dernier que le schéma d'Aulnay avançait peu. La SNCF est partenaire dans un pôle PDU animé par le Conseil régional. Nos idées doivent être relancées car ce projet semble avoir patiné pour des raisons qui me sont inconnues. Nous sommes cependant prêts à renouveler nos efforts.

**Madame BORY, ADP**

Pour revenir sur une idée reçue, 60 % des passagers de Roissy voyagent à titre personnel (vacances, famille, etc.). 40 % seulement sont donc des voyageurs d'affaires. Une majorité des passagers aériens vient de classe socioprofessionnelle moyenne : 27 % sont des cadres ou techniciens, 18 % sont fonctionnaires, 12 % sont étudiants et 6 % des retraités.

**Monsieur JULIARD, Aulnay-sous-Bois**

Vous évoquiez en début de séance un passage du tunnel à dix mètres de profondeur. Vous êtes ensuite descendus à vingt mètres. Ne pourriez-vous pas descendre encore, afin d'atteindre les sols pierreux ? Cette solution aurait sans doute été plus sécurisante pour les riverains.

Par ailleurs, entre les nationales 3 et 370, des fissures ont déjà été constatées à Aulnay et à Bondy. La canicule a provoqué ses effets, mais la mise en service d'un transport souterrain sera elle aussi rapidement néfaste. Sept à huit ans sont nécessaires pour voir apparaître les fractures dans les maisons. Les études ne pourront donc être menées que d'ici cinq ans, mais ce sera trop tard pour nous.

**Madame DEMEME-COQUAND**

Nous n'avons jamais envisagé de passage à dix mètres. Cette mesure correspondait au diamètre de forage.

Par ailleurs, le tracé et la profondeur du tunnel ne sont pas arrêtés. Des premières hypothèses ont été élaborées autour de 15 à 20 mètres. Cependant, c'est le résultat du sondage qui déterminera la profondeur de creusage, *in fine*. Il n'est pas exclu d'approfondir le tunnel.

Seulement 5 % des études nécessaires ont aujourd'hui été menées.

**Monsieur MARZOLF**

Une étude est disponible sur le site Internet de la Commission particulière du débat public ou en consultation dans nos bureaux concernant les questions géologiques. Le LREP y conclut qu'il serait peut-être préférable de creuser plus profondément.

**Monsieur Sulpis**

Je vais résumer les propos tenus par cette personne. Elle évoque une des études menées suite à la concertation préalable et confiées au laboratoire de l'est parisien. Nous connaissons cette étude que nous avons commandée. A la suite des analyses bibliographiques répertoriant les travaux réalisés par les différentes communes dans les sous-sols, les experts jugent qu'il ne faut pas exclure de descendre jusqu'à 40 mètres pour limiter les risques, compte tenu des terrains.

Ce rapport se base sur les études bibliographiques et la connaissance acquise. Or comme il vous était précisé plus tôt, l'ensemble des études à mener sur l'itinéraire, dans une bande large permettant de fixer le tracé au mieux, est juste entamé. Une série de sondages permettra d'étudier, à travers la diversité des difficultés que nous sommes susceptibles de rencontrer, les problèmes à envisager. Ainsi, la profondeur, le type de technique utilisée et le type de protection à adopter seront définis. Ces études restent à mener.

Je vous demanderai de retenir deux chiffres. Sur le plan technique, à l'issue des études préalables, 5 % des dépenses ont été réalisées sur l'ensemble du montant disponible pour les études géologiques, hydrologiques, etc. Il me semble particulièrement responsable de la part d'établissements publics d'attendre les résultats du débat public pour éventuellement engager les 95 % restants.

Nous attendons donc les conclusions de ce débat public pour poursuivre les études nécessaires à ce projet. Si une solution alternative se révélait pertinente, au vu d'éléments nouveaux ou parce qu'elle nous aurait échappé, nous la choisirions car notre but n'est pas de creuser un des plus longs tunnels urbains au monde.

**Monsieur ROUH, Aulnay**

J'ai lu que des comparaisons avaient été réalisées quant à la rentabilité des installations similaires en Europe. Si le seuil de rentabilité n'est pas atteint, qui paiera la facture ? Nous ne sommes pas d'accord sur la possibilité que l'Etat se porte garant des prêts.

**Monsieur GRONIER**

Une quinzaine d'agglomérations sont dotées à travers le monde de systèmes de transport de type "*Airport Express*", c'est-à-dire de relations rapides entre les aéroports et les centre-villes de capitales. Nous jetons évidemment un regard attentif à l'évolution de leur trafic et à la santé financière de ces relations qui constituent pour nous un exemple.

Les deux exemples les plus proches de nous sont *Heathrow Express*, en Angleterre et *Arlanda Express*, en Suède. Aujourd'hui, pour ces deux dessertes, la part de trafic assurée par la liaison rapide ferroviaire représente 26 % à Londres et 28 % à Stockholm. Ces deux relations avaient prévu des flux plus importants ou du moins, une montée en puissance plus rapide de ce trafic. De notre côté, nous sommes beaucoup plus modestes puisque notre hypothèse haute de trafic se base sur une part de marché de 28 %, soit la part du trafic assurée aujourd'hui par *Heathrow Express* et *Arlanda Express*.

Par ailleurs, vous faites part de vos craintes quant aux retombées sur la sphère publique d'un échec de ce système. Le montage financier repose sur le paiement par l'utilisateur de ce système de l'intégralité du coût de fonctionnement, de l'amortissement du matériel roulant et de l'infrastructure. Aucune subvention publique n'est donc versée dans le système. Néanmoins, si celui-ci s'effondre, le montage financier prévoit des garanties par des assureurs qui paieraient le coût de l'échec.

Si les assureurs cautionnent cette opération, c'est qu'ils considèrent avec nous que les chances de réussites sont suffisantes. Il n'est donc pas question que ce système pèse sur la sphère publique de financement, notamment sur le système de financement des transports franciliens.

### **Monsieur MARZOLF**

Passons à la question suivante.

### **Monsieur AMEDRO, Aulnay**

Conseiller municipal de cette ville, je suis également un des rédacteurs du cahier d'acteur des Verts de Seine-Saint-Denis que vous trouverez à la sortie. Ce document évoque l'ensemble des raisons qui nous conduisent à rejeter le CDG Express, fermement depuis trois ans. J'avais alors promis à certains riverains de ne pas les abandonner. Nous sommes depuis sur le dossier. Nous avons participé à l'ensemble des débats proposés par la Commission.

Je tiens à vous faire part d'une inquiétude concernant l'actualité de notre environnement immédiat. Deux points m'inquiètent, s'ajoutant au problème du CDG Express. Il s'agit de l'ouverture d'une cinquième piste à Roissy, annoncée au mois de juillet dernier et de la fin du plafonnement annoncé à Roissy. Le projet du CDG Express vise à augmenter encore le nombre de voyageurs qui décolleront au-dessus de nos oreilles.

CDG Express est un train sans arrêt dans le 93. Ce projet constitue une double ségrégation d'une part, pour les habitants de la Seine-Saint-Denis et d'autre part, d'un point de vue économique. En effet, ce projet conduira les entreprises à s'implanter à Roissy ou près de la gare de l'Est et donc plus en Seine-Saint-Denis où les transports seraient moins efficaces.

Par ailleurs, ce projet comporte de sérieux risques environnementaux. L'analyse du sous-sol d'Aulnay révèle des problèmes de gypse et de nappe phréatique. Le débat n'a apporté que des réponses floues de la part du maître d'ouvrage.

Pour les habitants de Noisy-le-Sec et de Mitry, ce projet représente également des nuisances supplémentaires.

Sur les questions financières, j'ai du mal à admettre que l'argent public ne sera pas comptabilisé dans ce projet. En effet, trois entreprises de service public sont impliquées et un des rapports parle de 380 millions d'euros revenant à la charge de la puissance publique. Cette somme devra être financée. Si un problème se pose, il convient de reconnaître que RFF et la SNCF devront régler la facture. Nous pouvons entendre cela, en tant qu'adultes citoyens.

Enfin, ma dernière crainte porte sur le RER B. Nous sommes favorables à ce que l'existant soit soigné. De plus, des tangentielles ont été prévues entre Bobigny et Cergy ou Cergy et Roissy. Elles mettraient donc le cœur de notre département en rapport avec une liaison rapide vers Roissy. Ces deux tangentielles sont prévues par le contrat de plan Etat-Région. Nous demandons donc à ce que les engagements pris dans ce contrat soient respectés.

En termes financiers, en termes environnementaux et en termes de service apporté à la population, il s'agit là d'un très mauvais projet.

### **Monsieur Sulpis**

Madame Bory répondra à cette intervention, sur les questions concernant Roissy. Pour le reste, il s'agissait plus de l'expression d'un avis.

### **Monsieur Marzolf**

L'aspect financier était également évoqué.

### **Monsieur Sulpis**

Nous reviendrons ensuite sur l'aspect financier.

### **Madame Bory**

Concernant la cinquième piste de Roissy, Monsieur Amedro fait référence à un rapport du député Gonnot qui a présidé la mission parlementaire sur le développement de la politique aéroportuaire en Ile-de-France. Aucune décision politique n'a été prise dans ce domaine, à ma connaissance. Il s'agit uniquement de l'une des 21 propositions de ce rapport.

Concernant la fin du plafonnement, le ministre a effectivement évoqué en juillet 2002 le fait que le seuil de 55 millions de passagers n'était pas réaliste. Il faisait certainement référence au fait qu'un plafonnement en termes de passagers ne traduit pas la nuisance ressentie par les riverains de l'aéroport. Il a demandé aux autorités de l'aviation civile de réfléchir à des plafonnements en termes de nuisances réellement ressenties par la population.

En ce qui concerne les nouvelles trajectoires, je vous propose de compléter la réponse par écrit à la personne qui a posé la question. Je ne dispose pas d'éléments suffisamment précis pour vous répondre ici.

**Monsieur MARZOLF**

Une synthèse et un compte-rendu sur le développement du transport aérien et de Roissy sont disponibles sur le site de la Commission et à la sortie.

**Monsieur EL KOURADI, Aulnay**

Adjoint au maire d'Aulnay, je m'exprime ici au nom du Conseil municipal.

Nous exprimons de nombreuses réserves face à ce projet. Nous nous inquiétons et nous interrogeons quant à ses conséquences.

Comment évaluer le coût du tunnel si l'on ignore sa profondeur ? Ce projet me semble risqué à plusieurs égards. En effet, il comporte un risque commercial dû à une concurrence inutile avec le RER B et un risque financier, malgré la présentation de Monsieur Gronier. Les promoteurs du montage sont ADP, RFF et SNCF, soit des établissements publics alors que l'on nous soutient que le projet sera financé par le biais d'emprunts bancaires garantis par l'Etat. Or la garantie de l'Etat trouve ses fonds dans les impôts versés par les contribuables.

Cette liaison est prévue au seul profit des voyageurs aériens. Il s'agit donc d'un projet élitiste, ne visant qu'une partie de la population, sans contribution au dynamisme de la région. Dans le même esprit, CDG Express ne pourra être utilisé par le personnel de Roissy, majoritairement abonné en 5 zones. Cette carte sera-t-elle valable pour le CDG Express ? Je n'en suis pas convaincu.

Cette ligne de luxe serait réservée à une clientèle aisée. C'est pourquoi je considère que le projet évoque abusivement la notion de transport collectif. Il s'agit en réalité d'un transport sélectif. On parle d'usagers aériens et d'usagers normaux ou de visiteurs et de résidents, ce qui nous laisse penser à une politique de transport à deux vitesses.

La rénovation complète de la ligne B, sans complémentarité avec le CDG permettrait une desserte directe de l'aéroport pour un coût deux fois inférieur à celui du CDG Express. De plus, la rénovation de cette ligne permettrait des possibilités d'accès direct à l'aéroport en vingt minutes, depuis la gare du Nord, contre dix-sept minutes avec le projet CDG.

C'est pourquoi la rénovation de la ligne B du RER apparaît comme une priorité avant de s'engager sur un projet recueillant l'opposition de l'ensemble des communes concernées.

Comme Monsieur Sulpis l'a souligné, nous devons nous occuper de la ligne B du RER, sans complémentarité avec le CDG Express. Pourquoi avoir entamé ce projet aujourd'hui ? Parce que vous souhaitez à tout prix voir la création du CDG Express.

**Monsieur SULPIS**

Je n'ignore pas que des trains directs entre Paris et Roissy s'arrêtaient à Aulnay. Ils ont été supprimés en 1997, à l'occasion de la mise en place des directs Paris-Roissy. J'affirmais plus tôt que l'ouverture d'une ligne dédiée permettrait le retour à une desserte plus importante d'Aulnay.

J'ai déjà répondu sur les améliorations à apporter à la ligne B. Le bon fonctionnement de l'existant compte parmi nos préoccupations. Nous avons émis des propositions dans cet objectif, il y a cinq ans. Ces propositions doivent être financées.

Quant au coût du tunnel, je répète que nous n'avons engagé aujourd'hui que 5 % des études techniques. L'évaluation dont nous disposons a cependant été opérée par des spécialistes. Si nous pouvons réaliser le tunnel dans les conditions prévues -si le projet voit le jour, nous disposons d'un montage financier fidèle à celui qui vous a été présenté. S'il convient d'approfondir l'ouvrage, de prendre des mesures complémentaires, de changer de techniques pour éliminer d'éventuels risques, le coût du tunnel sera modifié. Le projet, dans ces conditions, verra ou non le jour.

Par exemple, si le coût devait doubler, il est inimaginable de penser faire payer 30 euros aux usagers. Dans ces conditions, les banques anticiperont le risque puisque les coûts seront trop élevés et le projet ne pourra se développer puisque personne ne le financera. Je vous répète que les pouvoirs publics nous ont demandé de trouver une solution qui ne pèse ni sur la sphère publique, ni sur l'endettement des entreprises publiques. L'argent de ces entreprises est en effet réservé à d'autres actions, notamment à la rénovation de la ligne B.

Le montage financier fait apparaître Réseau Ferré de France qui assume les risques de maître d'ouvrage. Pour partager ces risques, il a été décidé de mettre en place une conception-réalisation, afin d'associer au plus tôt l'entreprise chargée de réaliser le projet. Cette opération nécessite un engagement ferme de Réseau Ferré de France sur le montant de l'opération. Pour m'engager sur ce point, j'attends les résultats de l'ensemble des études à mener, de l'enquête publique, de la déclaration d'utilité publique ainsi que des éléments intégrés à ces différentes phases. Alors, je pourrai m'engager aux côtés des concepteurs-réalisateurs qui travailleront sur ce projet.

Un véhicule de financement apporte le financement. Il fournit l'argent nécessaire au montage de l'opération. La somme est levée sur les marchés financiers. Une fois le CDG Express construit, je rentre en phase d'exploitation. Une société de projet encaissera les recettes et paie la SNCF qui assure la mission de transporteur et ADP qui assure l'accueil des usagers. Cette société se compose d'actionnaires qui sont actuellement la SNCF et ADP. D'autres sont susceptibles de les rejoindre.

La société de projet prend en charge les frais d'exploitation et les investissements complémentaires : achat du matériel roulant, règlement des aménagements en gare, etc. Je vous rappelle que pour une construction de projet traditionnelle, la SNCF paie le matériel roulant.

La société de projet verse les redevances à RFF sur le réseau entre Paris et Noisy, par exemple et versera les redevances liées aux infrastructures nouvelles que RFF aura abandonné au véhicule de financement pour rembourser le marché financier.

Les assureurs, sur la base d'un mécanisme à définir, permettront de ne pas faire porter par les seuls actionnaires le poids d'un échec éventuel. Ils en prendront une partie en charge et rembourseront directement au marché financier ce que l'exploitation du système n'aurait pas pu rembourser.

### **Monsieur MARZOLF**

Bien que complète, votre explication est incluse dans le dossier du maître d'ouvrage et a fait l'objet d'un atelier thématique.

**Monsieur CHIROUSE, Villepinte**

Conseiller municipal à Villepinte, je note que les maîtres d'ouvrages ont évoqué le nombre de fréquences du CDG Express qui emprunterait le tunnel. D'autres utilisations sont d'ores et déjà prévues, le TGV Normandie, par exemple. Pourrions-nous connaître le nombre de trains par heure qui pourront, à terme, utiliser le tunnel ?

Par ailleurs, le trajet Paris-Roissy-CDG prévoit-il une tangentielle à hauteur de Villepinte qui pourrait desservir les trains en provenance du sud ?

**Monsieur PICQ**

Le tunnel est dimensionné pour une capacité maximale de 15 trains par heure et par sens. Ces trains pourraient circuler dans des conditions normales de sécurité. Ce maximum est théorique puisque les besoins aujourd'hui exprimés s'élèvent à quatre CDG Express par heure et par sens et deux trains venant de la Normandie, à certaines heures.

Aucune autre circulation n'est prévue pour le moment. La SNCF n'a été saisie aujourd'hui que pour ces trains. On ne sait pas comment utiliser la ligne au-delà de ces besoins.

**Monsieur Sulpis**

Quand vous parlez de passer par le sud, évoquez-vous la boucle sud ou la tangentielle est ?

**Monsieur CHIROUSE**

Il s'agit du tracé qui débiterait au niveau de la prison de Villepinte pour descendre vers Mitry et raccorder le réseau sud-nord.

**Monsieur Sulpis**

Le schéma directeur d'Ile-de-France comprend une liaison partant de Roissy, traversant ce secteur pour descendre vers le sud pour rejoindre Melun. Il s'agit du projet de tangentielle est. Ce projet est inscrit au schéma directeur. Seules les études sont actuellement reprises dans le cadre d'un crédit global d'étude au contrat de plan.

CDG Express est évidemment compatible avec la réalisation de cette tangentielle. Ce peut être également la boucle sud, qui part du PIEX et rejoindra CDG 2, en passant par le sud de Roissy. Cette opération est également inscrite au schéma directeur d'Ile-de-France. Elle ne fait pas l'objet de crédits, d'études ou de travaux. En revanche, le barreau de Gonesse est inscrit pour des études. Il permettrait de relier la ligne D du RER à Roissy, grâce à un débranchement de la ligne.

Ce sont les seuls projets concernant ce secteur.

**Monsieur SORET, Villepinte**

Je représente Vivre sans CDG-Express à Villepinte.

Je souhaiterais d'une part, connaître le montant des études réalisées à ce jour et d'autre part, le prix de l'organisation d'un tel débat public, dont je reconnais l'utilité pour la démocratie. Qui finance ces deux budgets ?

**Monsieur MARZOLF**

Le déroulement et l'organisation du débat public sont à la charge du maître d'ouvrage, selon les textes de la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002. Notre budget s'élève approximativement à 1,2 million d'euros. Bien que cela puisse sembler important, cette somme nous a permis de rassembler de nombreux éléments pour l'information et l'expression du public.

**Monsieur Sulpis**

Le coût des études s'élève à 1,5 million d'euros dont 860 000 euros pour les études techniques. Les autres études relèvent du trafic, etc. Une partie d'entre elles sont financées par des fonds européens.

**De la salle**

On avance que le financement ne repose pas sur des fonds publics, mais que sont ces fonds européens ?

**Madame BORY**

Nous avons présenté un dossier en 1999 à la Commission européenne qui dispose chaque année d'un budget pour le financement de projets ferroviaires, notamment ceux favorisant l'intermodalité. La Commission s'est montrée intéressée par l'étude des différentes liaisons pouvant assurer un report modal sur le train. Notre projet a été retenu, ce qui est rare pour la France. Ainsi nous avons obtenu un financement pour moitié de ces études sur des fonds répartis entre les différents pays proposant des dossiers sur l'intermodalité.

**De la salle**

Ces fonds européens émanent des différents pays, dont la France. L'Europe demande d'ailleurs aujourd'hui une augmentation de ces fonds. Il s'agit là d'argent public.

**Madame BORY**

Ce sont des lignes budgétaires votées par vos élus du Parlement européen. Nous trouvons dommage que la France n'en profite pas pour vérifier la faisabilité de cette étude.

**Monsieur FERREIRA, Tremblay**

Conseillère municipale de Tremblay, je suis également porte-parole des Verts 93. Je ne m'attarderai pas sur la question que j'avais prévu de poser puisqu'elle a déjà été abordée.

La facture du projet CDG Express s'élève déjà à plus de cinq millions d'euros, payés par l'Europe ou les entreprises de service public dont nous comblons les déficits. Tout ce qui a été entrepris est donc à notre charge. Nous ne sommes pas d'accord.

Je reviens sur certains propos presque mensongers. On a évoqué le rapport Gonnot, qui préconise la création de la cinquième piste, sans lui apporter de crédit. Pourtant, le même rapport préconise la création du CDG Express.

Par ailleurs, *Heathrow Express* et *Arlanda Express* sont deux projets totalement déficitaires, au bord du gouffre financier.

De plus, Monsieur Sulpis nous explique que RFF prendra en charge l'infrastructure et évaluera les risques financiers. Pour le projet *Heathrow Express*, le même postulat avait été retenu : un budget initial de 525 millions d'euros. Or durant le forage, le tunnel s'est effondré et le coût du projet a grimpé jusqu'à 725 millions d'euros, soit un surcoût de 45 %. Ce problème peut être anticipé.

Quant à la profondeur de ce tunnel, son placement à dix ou quarante mètres influera sur le coût. Pourtant le montage financier prévoit toujours un creusement de 10 à 15 mètres, de façon imprécise.

L'ensemble de ces incertitudes entame sérieusement la crédibilité du projet.

Enfin, CDG Express participerait à alléger le trafic routier. Il s'agit là encore d'un mensonge. Ce train doit transporter sept à dix millions de voyageurs par an. 72 000 salariés travaillent à Roissy. 92 % d'entre eux utilisent leur véhicule pour se rendre à l'aéroport. Ils constituent à eux seuls 40 millions de déplacements par an. En quoi CDG Express améliorera cette situation ? D'autant que le trafic de salariés, compte tenu de la croissance de Roissy, pourrait doubler dans les dix ans à venir. Je garde mes autres questions pour une prochaine réunion. J'attends des réponses.

**Monsieur SULPIS**

Une diminution du trafic routier significative, respectant par exemple les objectifs du PDU, résultera d'un ensemble de mesures. Nous n'avons pas la prétention d'affirmer que CDG Express réglera le problème de saturation des autoroutes A1 et A3.

Les personnes qui emprunteront CDG Express n'utiliseront pas l'autoroute. Le trafic routier ne diminuera pas, puisque l'expansion économique le conduira à se développer. Cependant, il est nécessaire d'attirer les usagers vers le chemin de fer. La voiture se développe naturellement. La seule solution face à cela est de rajouter des voies supplémentaires aux autoroutes. Nous ne prétendons pas limiter la saturation, mais contribuer à la diminution de l'engorgement routier. Si vous considérez cependant qu'un usager du train n'empruntant pas la route ne contribue pas à la diminution de la saturation routière, alors j'ai tort. Je ne prétends pas avoir raison sur tous les points. J'engorge autant l'autoroute lorsque je prends le train qu'en utilisant une voiture !

En ce qui concerne l'argent public utilisé, il est impossible d'organiser un débat public sans études préalables. Ces études ont effectivement été payées par les trois établissements publics, soutenus par des fonds européens. Quant au coût de ce débat, je vous laisse juger de l'opportunité pour la démocratie d'utiliser cet argent. Je ne jugerai pas ces dépenses. On m'a demandé d'organiser un débat public dont les frais restent à la charge du maître d'ouvrage. Nous avons négocié avec la Commission pour organiser un véritable débat, avec cependant un coût raisonnable. La loi a prévu ce financement.

Enfin, des réponses avaient déjà été apportées sur d'autres points que vous avez soulevés. Si la ligne B était susceptible de rendre l'ensemble des services et attirait suffisamment de clientèle pour dépasser le seuil des 19 % de voyageurs aériens qui l'empruntent, le problème ne se poserait pas. C'est pour cette raison que nous proposons une nouvelle solution.

### **Monsieur PUYFAUCHER**

Monsieur nous interrogeait sur les éléments de comparaison internationale. Dans les documents du débat public, l'association Vivre sans CDG Express a reproduit presque l'ensemble des propos tenus ce soir.

Mardi soir dernier, lors d'une audition publique organisée par la commission publique, nous avons posé la question à Monsieur Mignauw, Président du GIE de cette opération. Nous lui avons expliqué que les chiffres produits au débat public sont ceux proposés par Vivre sans CDG Express. Nous lui avons demandé son avis sur ces chiffres et attendons de la part du maître d'ouvrage une nouvelle fiche.

En outre, nous auditionnerons un membre de l'IAURIF chargé de l'aménagement urbain de l'Ile-de-France qui a mené une étude complète sur plusieurs projets européens de desserte dédiée ferroviaire. Il pourra évoquer les résultats de son étude. Nous entendrons également un membre de la société *Heathrow Express*. Nous tentons de mener à bien ces auditions portant sur la comparaison internationale pour que les documents du débat proposent des réponses vous permettant de construire votre avis.

### **Monsieur RAZET, Sevran**

Il convient d'être réaliste : le train passera le plus près du sol possible, c'est certain. Lors d'une réunion organisée avec Vivre sans CDG Express, un technicien expliquait qu'il était difficile de descendre sous les 15 mètres de profondeur.

Il a été précisé qu'il n'y aurait pas de vibrations, mais des bruits solidiens. Les Parisiens entendent très bien ces bruits qui résonnent dans les étages des solides bâtiments haussmaniens. Ils sont très désagréables, d'autant que la majorité des maisons de notre région sont bâties sur les nappes phréatiques, vecteurs de propagation de bruit. En effet, l'eau multiplie les bruits.

Il a également été dit qu'il n'y aurait pas d'expropriation. Or il convient de prévoir des sorties d'air et des sorties de secours. Des expropriations seront donc nécessaires pour la mise en place d'installations très désagréables : d'imposantes cheminées soufflant de l'air. Les maisons seront donc victimes de dépréciation.

Si actuellement, je décide de vendre ma maison, je m'interroge sur d'éventuels ennuis causés par des vices cachés. En effet, je pense que l'acquéreur de ma maison pourrait me poursuivre si je ne le préviens pas.

Par ailleurs, suite à des problèmes d'eau, une résidence n'aurait pu être construite, aux "Gros Peupliers". Cette information reste à vérifier.

Enfin, vous évoquez des assureurs associés à votre projet, sans citer de noms. Quel groupe d'assurances vous soutient ? Les assureurs s'engagent rarement sans garantie. Vous ne pouvez nous citer de noms d'assureurs aujourd'hui. Votre projet semble peu crédible, pour le moment.

### **Monsieur MARZOLF**

Avant que le maître d'ouvrage ne réponde aux questions, je vous rappelle que les questions de sécurité et de réglementation seront abordées lors d'un atelier qui se tiendra le 21 octobre prochain, avec des spécialistes du ministère de l'Intérieur et de l'Équipement. L'objectif sera d'étudier la réglementation actuelle. Monsieur Desbazeille, Président de la commission de sécurité pour la liaison CDG Express, sera présent. Cette réunion se déroulera le mardi 21 octobre, de 9 heures 30 à 12 heures 30, au salon du Relais de la gare de l'Est.

### **Madame DEMEME-COQUAND**

En ce qui concerne les bruits solidiens, j'ai affirmé que les études réalisées mettaient en évidence des risques quant à ces bruits, dans les pires hypothèses envisagées. C'est pourquoi j'ai précisé que ces études devaient être menées à nouveau pour s'assurer d'éventuelles nuisances, sans chercher à les minimiser. Vous comparez la situation à celle du métro parisien. Or le métro est très proche des fondations des maisons, d'où un ressenti important.

Je n'ai pas exclu les expropriations, mais soutenu que la construction d'un tunnel les minimiserait. En effet, nous n'exproprierons pas les maisons sous lesquelles passe le tunnel. Nous achèterions du tréfonds. En revanche, certaines expropriations seront nécessaires.

Concernant les sorties de secours ou les souffles d'air, nous aborderons plus précisément la question des bouches d'aération lors du colloque thématique sur la sécurité. Le fonctionnement de ces bouches n'est déclenché qu'en cas d'incendie. Il ne s'agit pas d'une ventilation permanente.

Vous avez également évoqué des problèmes d'eau. Nous connaissons certains risques provenant du sous-sol. Nous devons approfondir nos connaissances pour opérer des choix parmi le panel de solutions existantes : méthodes de creusement, optimisations des profils, calages des profils, consolidations de terrain, etc. Le projet sera techniquement optimisé. Je vous répète donc qu'aujourd'hui, je ne peux vous donner de précisions car je dispose de trop peu de données.

Nous ne sommes qu'au début du processus d'étude. Classiquement, lors de la construction de tunnels, il est procédé ainsi.

Je laisse la parole à Monsieur Sulpis pour vous répondre sur la question des assureurs.

**Monsieur SULPIS**

Je ne dispose pas plus aujourd'hui du nom des assureurs que de celui des banques. Si je disposais de ces noms, vous seriez en droit de penser que ce projet est beaucoup plus avancé que l'on vous le fait croire. Nous ne travaillons que sur le processus d'élaboration du montage financier et du montage technique.

Vous vous interrogiez sur d'éventuels vices cachés. Il ne s'agit pas, je pense, de vices cachés. Il existe des dispositions qui vous obligent, lorsque vous envisagez de vendre un bien, à signaler certains éléments à votre acquéreur potentiel. C'est pourquoi vous remplissez à la mairie une déclaration d'intention d'aliéner, grâce à laquelle on vous remet un certificat d'urbanisme qui laisse apparaître si le terrain est par exemple touché par des servitudes, etc.

Le projet CDG Express n'est pas inscrit aujourd'hui dans les plans locaux d'urbanisme puisqu'il n'a pas franchi les étapes. Vous ne seriez donc pas inquiet à ce titre. Néanmoins, au regard de la jurisprudence, si vous mettiez en vente votre propriété, vous vous garantiriez certainement en actant que le bien est susceptible d'être concerné par le CDG Express.

**Monsieur PUYFAUCHER**

Plusieurs inquiétudes ont été exprimées : dévaluation de la maison, problème de vente, etc. En écoutant les réponses, nous avons décidé de demander à la Chambre des Notaires de désigner une personne que nous pourrions auditionner. L'ensemble des questions pourrait lui être ainsi posées.

Monsieur Sulpis ne semble pas être la personne habilitée à répondre à ce type de questions.

L'ensemble de ces interrogations me semble légitimes. Les explications du notaire seront consignées dans les archives du débat public, accessibles en compte-rendu.

**Monsieur COLMANT, Aulnay**

Adjoint au maire d'Aulnay, je constate que ce projet nous est présenté comme une réponse à un problème de service. Si nous sommes sensibles à l'urgente nécessité de la mise en place d'un service dédié, la création d'une nouvelle infrastructure répond-elle à un problème de service ?

N'est-ce pas plutôt une réponse à un problème de saturation des infrastructures existantes ? Les trois infrastructures existantes (LGV Nord, RER B et LGV Est) sont saturées. Ne pensez-vous pas qu'au prix de quelques légères adaptations, elles pourraient répondre à nos attentes quant à un service dédié adapté à la desserte de l'aéroport, tant pour les employés que pour les salariés. En effet, sur la LGV Nord, seuls cinq trains par heure circulent actuellement.

Le trafic sur *Heathrow Express* n'atteint que 11,5 % (les 26 % correspondent à la part de l'ensemble des transports en commun). Les 14 % restant utilisent le métro.

**Monsieur GRONIER**

Je ne veux pas ennuyer l'assemblée avec ces chiffres. Cependant, leur exactitude dépend de la base étudiée. Il convient de tenir compte des passagers hors correspondance et non pas de l'ensemble du trafic de l'aéroport.

**Monsieur PICQ**

Quant aux lignes à grande vitesse, je vous rappelle que la LGV Est n'est pas construite. Elle n'est pas dimensionnée pour être saturée dès sa mise en service. La LGV interconnexion reçoit aujourd'hui six trains par heure et par sens, au maximum. Raisonnablement, nous pouvons envisager d'en faire circuler onze, ce qui nous confère encore de la marge. Sur la ligne LGV Nord, les trains sont espacés de quatre minutes, soit 15 trains par heure, ce qui correspond à la capacité maximale de la ligne. Nous n'avons pas atteint la saturation aujourd'hui.

**Monsieur COLMANT**

Des sillons sur la LGV Nord pourraient donc être utilisés pour une liaison avec Roissy ?

**Monsieur PICQ**

Je vous ai communiqué les données concernant le nombre maximum de passages envisageables. A certaines heures de pointe, le trafic utilise onze à douze trains. D'ici la mise en service de CDG Express, prévue en 2012, des potentiels de développement, notamment sur la LGV Nord montre que l'on approcherait à certaines heures de la saturation, entre 2012 et 2014. Nous ne pouvons être très précis sur les années, mais la croissance du marché nous laisse aller dans ce sens.

**Monsieur MARZOLF**

Je vous rappelle que les experts désignés par la Commission analyseront ces questions de saturation de ligne.

**Madame RACLOT, Aulnay**

Qui décide *in fine* de lancer ou d'annuler le projet ? Comment l'opinion publique peut-elle agir ? Tiendra-t-on compte de son opinion ?

**Monsieur MARZOLF**

La Commission est tenue par l'obligation de mémoire du débat public. Deux mois après la fin du débat, un compte-rendu sera rendu public. Le Président de la CNDP proposera son bilan. Trois mois plus tard, le maître d'ouvrage devra publier les principes et conditions de poursuite de son projet. Quant à la décision finale, je laisse la parole au maître d'ouvrage.

**Monsieur Sulpis**

La décision finale sera prise par les porteurs de projets, établissements publics dont les conseils d'administration se composent majoritairement de représentants de l'Etat. Nous ne serons autorisés à poursuivre ce projet, quelles que soient les conclusions tirées par nos techniciens, qu'avec l'accord de notre actionnaire et autorité de tutelle qui décidera donc *in fine* de la construction ou non de ce projet.

Un processus débute ensuite, qui implique l'obtention d'approbations d'avant-projet par le STIF. La déclaration d'utilité publique doit être signée en Conseil d'Etat. Une approbation ministérielle est également nécessaire. Cette approbation n'interviendra que dans la mesure où la déclaration d'utilité publique sera validée et que le projet aura été approuvé par les conseils d'administration des différentes sociétés, au même titre que les montages financiers. *In fine*, c'est bien l'Etat, compte tenu de l'impact global de ce projet, qui acceptera ou non que nous menions à bien ce projet.

A l'issue de la concertation préalable, les résultats sont ceux que vous connaissez. Je vous laisse imaginer l'issue du débat public. Tous vos propos sont rapportés et consignés. Il s'agit de pièces intégrantes de notre dossier. La commission d'enquête consultera ces documents pour rendre son avis. Rien de ce qui a été dit en 2001, ni de ce qui se dira plus tard ne sera élué.

**De la salle**

Nous posons une question quant au poids de la concertation. Sans pétition pour la création d'un débat public, nous n'aurions pas eu droit à cette concertation. Le projet nous est présenté comme tel. La réponse proposée ne me satisfait pas.

Par ailleurs, Madame Bory spéculait sur les *a priori* des riverains. J'attire son attention sur les *a priori* qu'elle-même peut avoir à l'égard des riverains.

**Monsieur Marzolf**

La CNDP a été créée par la loi de proximité de février 2002. Un décret d'application du mois d'octobre désigne les projets qui doivent être saisis par la commission. Une ligne est prévue pour la création d'une nouvelle ligne ferroviaire supérieure à quarante kilomètres ou dont le coût serait supérieur à 300 millions d'euros. Dans ces cas-là, la saisine est obligatoire.

RFF se trouvait donc dans l'obligation de saisir la CNDP qui a décidé ensuite de l'organisation de ce débat public.

Il s'agit de démocratie participative. Chacun peut s'exprimer et nous publions ensuite un compte-rendu.

**Monsieur Puyfaucher**

En étudiant les précédents débats publics, l'on constate l'inégalité des résultats obtenus suite à la concertation. Nous ne connaissons pas l'issue de ce débat-ci. Le projet peut tout aussi bien être maintenu, modifié ou supprimé. Le résultat n'est pas connu par avance.

**Madame BORY**

Les idées reçues sur le secteur aérien que j'évoquais plus tôt ne concernent pas les riverains. Il est généralement admis que les passagers aériens sont aisés. C'est pourquoi j'ai précisé les chiffres.

**Monsieur CUZON, Aulnay**

Le dossier du maître d'ouvrage se base sur un trafic aérien hors correspondance en hausse de 50 % par rapport à la situation actuelle (26,9 à 40 millions de passagers) exposée en page 52 du rapport. Cela implique donc un doublement du trafic en 2020, comme le souhaiterait Air France ou d'autres, augmentant le bruit, la pollution et les effets de serre. Le report modal serait d'un intérêt limité face à cette consommation accrue de carburant en altitude.

Cependant, il est envisageable que les pouvoirs publics tenant compte de cet effet de serre prennent des mesures pour limiter la consommation. Le trafic pourrait alors être maintenu, voire diminué. Le projet court alors vers un crash financier.

Dans les deux cas, nous payerons les conséquences d'une catastrophe écologique ou économique.

En ce qui concerne les problèmes d'effets de serre et de baisse du prix du pétrole, les ministères doivent participer à ce débat. Leur absence n'est pas respectueuse de la population. Ils doivent apporter des réponses sur ces sujets majeurs.

**Monsieur MARZOLF**

Nous avons invité le ministère de l'Équipement lors de la réunion de lancement, mais c'est le préfet de Région qui a ouvert le débat public. Des représentants de ce ministère sont en revanche intervenus lors du colloque sur le développement de Roissy et les impacts sur les infrastructures de transport.

Votre question concernant le développement du transport aérien, la baisse du prix du pétrole et les effets de serre sont prises en compte. Nous recherchons un moyen d'obtenir des éléments de réponse, notamment grâce à l'intervention d'un membre de la mission interministérielle des effets de serre.

**Monsieur ESCALET, Aulnay**

Je fais partie des 72 000 salariés de Roissy. Les deux tiers d'entre nous travaillent en décalé (deux 8 et trois 8) et n'habitent pas toujours Paris. C'est pourquoi de nombreuses personnes utilisent leur véhicule.

Par ailleurs, j'ai souvent pris le train en direction de Roissy et ai compté le nombre de valises portées par personne.

Avez-vous comptabilisé, à Roissy ou en gare du Nord, le nombre de voyageurs aériens par train, toutes destinations intermédiaires confondues ?

**Madame BORY**

La première origine des employés de Roissy est Paris. La seconde est Aulnay. 1 500 employés sont en effet originaires de cette commune.

Malgré un malentendu, sachez que nous envisageons d'ouvrir CDG Express aux employés de la plate-forme, sous une forme à définir. Nous pouvons nous inspirer des employés d'Orly qui bénéficient d'un accès à Orlyval à un tarif privilégié.

Une série d'actions sont menées actuellement dans le cadre du comité de pôle de Roissy, piloté par ADP. Nous avons récemment signé un contrat de pôle avec les associations et les collectivités pour la mise en place, à court terme, de mesures permettant l'amélioration de l'accès à Roissy, notamment en ce qui concerne les accès de proximité.

**Monsieur PICQ**

Nous avons identifié 140 000 voyageurs par jour sur la ligne de RER B.

La ligne B accueille 140 000 voyageurs chaque jour. Le taux d'occupation est très élevé sur Mitry-Mory et plus faible sur Roissy, notamment en raison des trains directs vers Roissy, moins remplis que les trains omnibus.

**Monsieur SULPIS**

Vous souhaitez connaître la part des voyageurs aériens parmi les utilisateurs de la ligne de RER ?

Cette distinction existe-t-elle ?

**Madame BORY**

Nos éléments sont trop anciens. Nos comptages remontent à 1997. Il ne serait pas sérieux de vous les transmettre.

**Monsieur SULPIS**

Nous vous transmettrons par écrit les comptages de 1997, en précisant qu'ils n'ont pas été réactualisés.

**Madame PECHBERTY, Sevran**

Ma question a déjà été posée. Cependant, j'espère obtenir rapidement des réponses de notaires car je souhaite vendre ma maison très prochainement.

**Monsieur MARZOLF**

Dès lors que la Commission s'est engagée, elle écrira demain à la Chambre des Notaires pour les rencontrer le plus rapidement possible et les auditionner dans le cadre du débat.

Le notaire expliquera précisément les conditions et risques envisageables.

**Monsieur TERRES, Pavillons-sous-Bois**

Conseiller municipal des Verts de Pavillons-sous-Bois, je vous rappelle qu'un référendum sera organisé dans notre commune ainsi qu'à Sevran. De valeur consultative, il fait partie du jeu démocratique et permet d'informer et de mobiliser les habitants.

Pourquoi ne pas organiser de référendum à Aulnay ?

**Monsieur GAUDRON**

Etes-vous favorable à la construction du CDG Express ?

**Monsieur TERRES, Pavillons-sous-Bois**

La municipalité et l'ensemble des conseillers municipaux se sont prononcés contre le CDG.

**Monsieur GAUDRON**

Mes deux collègues et amis ont choisi l'organisation d'un référendum. Or cela ressemble plus à un plébiscite. Personne n'est favorable à ce projet. Les questions posées ce soir le montrent. L'avis du conseil municipal ira évidemment dans ce sens. Je ne vois donc pas l'intérêt d'enregistrer un taux d'opposition de 90 à 95 % sur ce sujet. De plus, le référendum est complexe à mettre en place, c'est pourquoi je proposerai un autre type de consultation qui satisfera également les Aulnésiens

**Monsieur MARZOLF**

Je me permets de préciser la position de la CNDP sur les référendums d'initiative locale, dans le cadre de débats publics. Notre objectif n'est pas de quantifier les objections, mais de recueillir les arguments et les solutions alternatives. En revanche, comme je l'ai déjà précisé, les résultats de ces référendums seront consignés dans le compte-rendu de la Commission.

**Monsieur KUNIAN, Aulnay**

Membre de l'association Vivre sans CDG Express, j'ai assisté à la première réunion au gymnase Japy, au cours de laquelle j'ai posé deux questions écrites sans obtenir de réponse. J'ai également envoyé deux courriels, au GIE et à la Commission.

Je m'interroge donc sur la forme du débat. Cinq personnes sont présentes à la tribune représentant le GIE, d'autres sont dans la salle pour prendre la relève. Les associations s'expriment peu.

Enfin, en ce qui concerne la tenue de cette réunion, certes, quelques informations ont été communiquées en gare d'Aulnay, sur les panneaux municipaux situés autour de la gare, mais dans les quartiers concernés, il n'y a pas eu d'information.

### **Monsieur PUYFAUCHER**

Je comprends votre impatience. Chacun a la possibilité, en plus des questions posées ce soir, d'interroger à nouveau la Commission et le maître d'ouvrage. Aujourd'hui, plus de 670 questions ont été reçues, auxquelles s'ajoutent les soixantes de ce soir.

Certaines questions tiennent en une ligne, d'autres sur cinq pages dactylographiées. Au-delà de la rapidité, qui selon moi n'a pas de sens -outre le fait que notre débat s'interrompra le 15 décembre, nous avons préféré miser sur la qualité des réponses.

La force de l'argument compte plus que la rapidité de la réponse. Je comprends cependant votre insatisfaction, mais maintiens que la qualité de l'argumentation est préférable à la rapidité de la réponse. Vous aurez une réponse. Nous tenterons bien sûr d'accélérer le rythme.

### **Monsieur MARZOLF**

Cela tiendra dans les quatre mois du débat public. Les réponses sont également archivées pour s'ajouter à la mémoire du débat public.

Par ailleurs, près de 400 000 boîtes aux lettres des dixième, dix-huitième et dix-neuvième arrondissements parisiens ainsi que des communes du 93 concernées par le projet ont reçu des informations.

La Poste a géré cette tâche : un premier envoi a été réalisé mi-juillet, un autre début septembre. Nous avons demandé à ce que les quartiers touchés par le projet soient égrainés. Si des oublis ont été constatés, des tractages ont également été organisés dans des lieux de vie (gares du RER B, gare du Nord, gare de l'Est et Roissy).

Quant au temps de parole, les comptes laissent apparaître que la Commission s'est exprimée durant 27 minutes. Un équilibre presque parfait s'opère ensuite entre les questions du public (72,40 minutes) et les réponses du maître d'ouvrage (73,53 minutes).

### **De la salle**

Si l'on se limite à la zone du canal d'Aulnay, on draine effectivement peu de gens. Pourtant, le projet concerne bien tous les habitants d'Aulnay et ceux des villes voisines.

Je regrette que le maire n'ait pas pris le relais des associations sur ce sujet.

**Monsieur MARZOLF**

Nous pourrions vous dire précisément comment l'information a été distribuée.

**Monsieur GAUDRON**

Ce débat public n'est pas organisé à l'initiative de la ville. Le jour où Aulnay souhaitera organiser son propre débat, la mairie se chargera alors de la communication. Nous avons cependant mis à disposition les panneaux lumineux, les possibilités d'intervention sur les marchés et dans les mairies, comme il nous avait été demandé. Une publication dans *Oxygène* est également intervenue.

Nous avons donc participé à la diffusion de l'information, bien que cela n'était pas de notre ressort.

**Monsieur MICHEL, Aulnay**

Ma question était une boutade par rapport à ce que j'ai entendu en début de séance.

Je souhaite poser une question plus technique. Vous tablez sur des prévisions de passagers aériens, mais avez-vous étudié les évolutions du monde virtuel. Mon entreprise a par exemple considérablement réduit ses budgets de déplacements, préférant organiser des visioconférences ou des téléconférences.

Aujourd'hui, lorsqu'une intervention de terrain n'est pas nécessaire, on organise des réunions virtuelles. Nos budgets de déplacements se voient donc amoindris puisqu'il n'est plus nécessaire d'utiliser les infrastructures ferroviaires ou aériennes.

Avez-vous pris en compte cette évolution ?

**Madame BORY**

Il s'agit d'un sujet sur lequel nous nous penchons pour prévoir les niveaux d'activité. Ce développement n'a pas infléchi la croissance du transport aérien qui oscille depuis une cinquantaine d'années entre 3 et 5 % par an, à l'exception évidemment de mauvaises années comme 2001 (attentats) et 2002 (épidémie).

En revanche, les budgets voyages des entreprises diminuent. Les enquêtes auprès des passagers aériens sur leur mode d'accès à l'aéroport révèlent que cette baisse représente un motif supplémentaire pour délaissier le taxi au profit d'un transport ferroviaire moins cher.

Pour le moment donc, nous ne constatons pas d'effets notables de la visioconférence sur la croissance aérienne. En revanche, le coût des missions permettrait aux voyageurs de se diriger davantage vers un train à 15 euros ou vers le RER que vers le taxi.

**Monsieur MARZOLF**

Monsieur Dion n'est plus présent pour poser sa question. Une réponse lui sera néanmoins envoyée par écrit.

**Monsieur GENTE, Aulnay**

Conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois, j'ai assisté pour la première fois depuis de longues années à une unanimité au conseil municipal, contre ce projet.

Qui fait vivre, chaque jour, la SNCF ? Ce sont les contribuables et les usagers. De ce pont de vue, je refuse d'entrer dans le débat consistant à dire : si vous acceptez le CDG, le RER B sera rénové. Certes, le propos n'est pas formulé ainsi, mais il est implicite.

Les trois entreprises publiques ici présentes doivent un service public à l'ensemble des usagers du RER B. Lorsque nous disposerons d'un service de qualité, nous aborderons le thème du CDG Express.

En tant que dernier intervenant de la soirée, je vais me permettre une conclusion. Vous ne nous avez pas convaincus, que ce soit en ce qui concerne la pollution, l'environnement ou les vibrations.

La distance de 300 mètres a été évoquée plus tôt. Elle correspondrait à l'onde de vibrations autour du projet. Dans ce cas-là, pourquoi ne pas déplacer le projet de 300 mètres ?

Vous n'avez donc convaincu personne sur ces points.

Quant à l'aspect du CDG Express et les problèmes économiques de fond, je suis choqué qu'un train parte de Roissy, laissant les habitants du 93 de côté. D'autant qu'en *off*, il se dit que le projet a pour ambition de rassurer les financiers. En effet, on nous proposera plus tard le prolongement du CDG Express vers le RER E et le boulevard Haussman. Ainsi, le touriste fera ses achats sur le boulevard Haussman, sans rencontrer "Ostrogoths" et "Wisigoths" du 93. Dans le même temps, les usagers quotidiens que nous sommes ne verront pas d'améliorations de leur réseau avant 2006, voire 2012.

C'est pourquoi je refuse de m'inscrire dans le débat RER B-CDG. En tant qu'entreprises publiques, vous nous devez un service de qualité.

**Monsieur PICQ**

Les clients font vivre la SNCF. Nous sommes parfaitement d'accord sur ce point.

Par ailleurs, en ce qui concerne le RER B, RFF, SNCF et RATP travaillent avec le STIF pour améliorer la ligne. Quoi qu'il advienne aujourd'hui de CDG Express, le RER B sera amélioré, conformément à ce que prévoit le STIF. Il n'existe donc pas de corrélation entre ces projets. La SNCF a pour mission de transporter l'ensemble de ses clients, passagers aériens, utilisateurs quotidiens ou passagers du TGV.

**Monsieur SULPIS**

Les 300 mètres évoqués plus tôt faisaient référence à un itinéraire de base, fixant le tracé définitif dans une bande de 300 mètres. Il ne s'agit pas de propagation de vibrations, mais bien de ce schéma de tracé qui ne peut déterminer aujourd'hui le passage du CDG sous votre maison ou celle de votre voisin.

## **De la salle**

Etes-vous venus à Aulnay par rail ? Par avion ? En voiture ?

## **Monsieur Sulpis**

Certains sont venus par rail et d'autres en véhicule. En effet, compte tenu de l'horaire de fin de cette réunion, nous avons préféré confier à certain un véhicule de service pour leur permettre de rentrer chez eux.

## **Monsieur Marzolf**

Je vous répète que l'ensemble des questions posées obtiendra une réponse écrite et seront archivées. Les interpellateurs souhaitent-ils dire un mot de conclusion ?

## **Monsieur Potot**

Suite à ces échanges, je constate que le projet est extrêmement mal accueilli. Nous espérons que vous agirez au mieux avec les remarques et questions qui vous ont été transmises. Des opportunités permettent certainement de satisfaire chacun, sans provocation ni risques.

## **Monsieur Briand**

Vous vous trouvez ici face à la réalité. Il ne s'agit plus de réunions filtrées entre associations et institutionnels. Vous découvrirez de nombreux autres éléments lors des réunions à venir. Les personnes présentes ici s'expriment avec leur cœur et évoquent leurs craintes, ce qui ramène le débat à son juste niveau.

## **Monsieur Gaudron**

Je vous remercie d'avoir participé à cette réunion publique. Je vous suggère de reporter vos efforts sur un nouveau projet, après avoir passé une bonne nuit.

## **Monsieur Sulpis**

Je vous remercie également, bien que certaines interventions aient été un peu provocatrices à notre égard. Soyez assurés que vos contributions nous permettront d'avancer dans la recherche de solutions à notre problème, celui de la construction de cet édifice.

**Monsieur MARZOLF**

260 personnes étaient présentes ce soir. 70 questions ont été posées, bien que nous n'ayons malheureusement eu le temps de ne revenir que sur vingt d'entre elles.

Nous ne sommes qu'à la moitié de ce débat public. Un atelier sur la réglementation, des auditions publiques ainsi que d'autres réunions de proximité sont prévues dans chacune des communes traversées.

La plupart des études sont disponibles sur l'Internet ainsi qu'au bureau de la Commission.

Je vous remercie et vous souhaite une bonne nuit.