

Compte-rendu du colloque thématique n°3

« Les effets du projet sur les autres infrastructures de transport »

Ouverture

Jean-Paul PUYFAUCHER
Membre de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie d'être venus nombreux à ce troisième colloque thématique consacré aux effets du projet du CDG Express sur les autres infrastructures de transport. En préambule, je tiens également à me présenter : membre de la Commission particulière du débat public, je présiderai cette séance.

Le projet CDG Express présenté au débat par le Maître d'Ouvrage est une liaison ferroviaire dédiée entre la gare de l'Est et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. Ce projet repose sur le constat d'un usage majoritaire des véhicules personnels pour se rendre à l'aéroport. Il vise notamment à permettre un report de l'usage de la voiture individuelle vers les transports collectifs. Depuis que notre commission prépare ce débat, nous avons entendu un accord quasi unanime pour réduire la place de l'automobile dans les agglomérations. Certains ont cependant exprimé des points de vue quelque peu différents, mais ils demeurent très minoritaires.

Aujourd'hui, la première table ronde sera consacrée au transfert modal des usagers vers les transports en commun. Par ailleurs, nous évoquerons dans une deuxième table ronde l'évolution des infrastructures de transport desservant Roissy. Cela nous offrira l'occasion d'aborder la forte insatisfaction exprimée par les usagers à l'encontre des liaisons dans le secteur nord-est de l'Ile-de-France, et notamment le RER B.

Je vous rappelle que la commission n'a pas à donner d'avis, ni à émettre de commentaires. En revanche, il lui échoit d'organiser le débat selon trois règles spécifiques.

- **le principe d'équivalence**
Tous les participants ont le droit de prendre la parole, de donner leur point de vue, de poser des questions et d'obtenir des réponses.
- **le principe de l'argumentation**
Nous souhaitons que les différentes interventions soient argumentées.
- **le principe de correction**
Nous veillerons à refuser toute incivilité ou tout propos qui pourrait être considéré comme tel.

Enfin, la commission ayant entendu un certain nombre de propositions alternatives, elle a décidé d'organiser le 7 octobre au matin un atelier spécifiquement consacré à ce sujet. Cet atelier se déroulera à partir de 9 heures 30 dans le Salon du Relais de la gare de l'Est à Paris.

En outre, un colloque thématique consacré à la dimension socioéconomique et financière du projet est prévu le jeudi 9 octobre à l'Espace Saint-Martin à Paris. Par ailleurs, compte tenu des questions posées par écrit par les associations Environnement 93 et Vivre Sans CDG Express, la Commission du débat public a décidé d'organiser un atelier sur la réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires. Cet atelier aura lieu le mardi 21 octobre de 9 heures 30 à 12 heures 30, dans le Salon du Relais de la gare de l'Est.

Enfin, le 16 octobre, la première des neuf réunions de proximité sera organisée à la salle Chanteloup d'Aulnay-sous-Bois à partir de 20 heures 30.

Je vous remercie de votre attention et je cède à présent la parole à Jean-Michel GRADT, qui aura pour rôle d'animer cette matinée.

Introduction

Jean-Michel GRADT
Journaliste, Le Moniteur des Travaux publics

Je vous souhaite à mon tour la bienvenue à ce troisième colloque consacré au projet CDG Express, colloque organisé par la Commission particulière du débat public. Cette matinée sera consacrée à l'impact de CDG Express sur les autres infrastructures de transport. Les conclusions de cette consultation globale feront l'objet d'une synthèse qui sera rendue publique à la fin de l'année.

Deux questions essentielles constituent la toile de fond du débat de cette matinée :

- Faut-il établir une navette dédiée haut de gamme entre Roissy et Paris ?
- Si tel est le cas, CDG Express constitue-t-il le meilleur projet ?

La première table ronde sera consacrée aux comportements des usagers des transports, à leurs attentes et à l'examen des transferts possibles du mode routier vers le mode ferroviaire.

La seconde table ronde s'attachera à traiter les conditions d'amélioration de la ligne du RER B, quelle que soit l'issue du projet CDG Express.

Les intervenants disposent de cinq minutes pour présenter leur exposé, à l'exception de Laurent FOURTUNE, représentant le Syndicat des transports d'Ile-de-France. En effet, il nous exposera le plan d'amélioration du schéma directeur de la ligne B du RER qui a été voté le 1er octobre. A l'issue des exposés organisés en groupes de trois, les personnes présentes dans la salle auront le loisir de poser des questions.

Comportement des usagers des transports et transferts modaux

Table Ronde

Ont assisté à la table ronde :

Chantal DUCHENE, Secrétaire Générale du Groupement des autorités responsables de transport (GART)

Alain MEYERE, Directeur Transports et Infrastructures de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF)

Jean-Marie TISSEUIL, Fédération nationale des usagers du transport (FNAUT)

Emmanuel GAMBET, Département mobilité et transports, Centre d'étude sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (CERTU)

François ASCHER, Président du comité scientifique, Institut pour la ville en mouvement

Guy BUISSON, Directeur-adjoint développement à la DIF, SNCF.

La table ronde a été animée par Jean-Michel GRADT, journaliste, Le Moniteur des Travaux publics.

Jean-Michel GRADT

Cette première table ronde débute par l'intervention de Chantal DUCHENE, Secrétaire Générale du Groupement des autorités responsables de transport (GART). Son exposé s'attachera à répondre à la question suivante : à quelles conditions rendrons-nous le RER B plus attractif ?

Chantal DUCHENE

Le GART est une association qui rassemble sur la France entière les élus en charge des transports dans les agglomérations, les départements ou les régions. Le département de la Seine-Saint-Denis est ainsi adhérent du GART, au même titre que la région Ile-de-France. Mon intervention portera essentiellement sur les comportements des usagers.

Tout le monde convient de la nécessité de créer une alternative à la voiture particulière.

De quelle manière le mode de transport est-il choisi ? Ce choix dépend de plusieurs paramètres :

- le temps de transport porte-à-porte ;
- la confiance dans le temps de parcours ;
- le coût.

Le temps de transport

Le temps de transport dépend de la desserte. Ainsi, pour les transports publics, la question de la desserte est jugée par les usagers selon quatre critères :

- l'accessibilité des stations ;
- l'éventualité d'une correspondance ;
- la vitesse des transports collectifs ;
- la fréquence du service.

Par ailleurs, des études ont démontré que les temps ressentis en transports publics sont toujours surestimés par la population, alors que les temps ressentis en voitures particulières sont sous-estimés. Cette impression tient essentiellement à la différence de confort entre les deux modes. De fait, il est certain que les conditions de confort sont totalement différentes selon qu'il s'agisse d'une voiture particulière ou d'un transport public.

La confiance dans le temps de parcours

La confiance dans le temps de parcours est mauvaise dans le domaine de la voiture. Cependant, les transports publics peuvent également présenter un certain degré d'incertitude. Ainsi, si un incident technique intervient sur une ligne, le temps de parcours devient bien plus incertain. En outre, la plupart des usagers empruntent plus d'un mode de transport. Ainsi, dans le cas de la ligne B, nombre de ses usagers prennent également un bus.

La question de la régularité est donc essentielle en matière de transport public. De plus, le ressenti est encore plus mauvais quand l'incident provoquant des retards est doublé d'une mauvaise information, ce qui est malheureusement souvent le cas.

Par ailleurs, la question de la continuité des transports publics doit être évoqué avec attention. De ce point de vue, il est impératif de s'intéresser à l'accès des personnes travaillant sur la plate-forme ainsi qu'à l'offre de services en soirée et en nocturne. Ainsi, le service « Allo Bus » a été conçu pour des lieux qui doivent pouvoir être atteints à toutes les heures du jour et de la nuit.

Le coût

D'autres études ont démontré que la population sous-estime le coût d'usage de la voiture. Par exemple, l'amortissement des coûts de la voiture est rarement pris en compte par les particuliers. Si le coût d'usage de la voiture est très élevé, la plupart des personnes n'y fait guère attention.

En conclusion, je tiens à indiquer que je suis une fervente militante des transports publics : par choix, je n'ai pas de voiture. Ce choix est bien souvent une gageure, dans la mesure où les transports publics présentent moins de souplesse que la voiture individuelle. Cependant, les transports publics constituent un facteur essentiel pour « rendre la ville vivable ». De fait, il s'agit là d'un choix de société, un choix volontariste visant à traiter divers problèmes :

- l'insécurité routière ;
- la pollution atmosphérique ;
- les nuisances sonores, ;
- les gaz à effet de serre.

Un tel choix nécessite naturellement des investissements parfois onéreux, mais qui sont destinés à l'ensemble de la collectivité. Enfin, il s'agit également choix de vie individuelle : l'utilisation quotidienne de la voiture a des effets sur la santé, puisqu'elle agit au détriment de la marche à pied. De la même manière, nous savons qu'il existe une différence de 15 % en termes d'obésité entre les enfants qui se rendent à l'école en voiture et ceux qui se déplacent en transports publics.

Jean-Michel GRADT

Jean-Marie TISSEUIL, membre du bureau de la Fédération nationale des usagers du transport (FNAUT) va à présent tâcher de répondre à la question suivante : quels sont les attentes des clients du RER ?

Jean-Marie TISSEUIL

La FNAUT regroupe cent cinquante associations qui ont pour objectif commun de défendre les usagers, de promouvoir les transports publics et protéger l'environnement.

Je tiens à débiter mon exposé en évoquant un point de terminologie essentiel : dans le sommaire de la table ronde de ce jour, il est précisé que mon intervention porte sur le thème suivant : *Analyse de la demande : que veulent les « clients » du RER*. En effet, parlons-nous de clients ou d'usagers ? Selon moi, le choix entre les deux termes n'est pas tout à fait anodin. La réponse est la suivante : les usagers veulent être traités comme des clients, c'est-à-dire comme des personnes, qui, en contrepartie du prix payé, s'attendent à une prestation d'un niveau certain.

Au préalable, il convient de relever la grande hétérogénéité des usagers du RER :

- les usagers « pendulaires » qui empruntent le RER entre leur domicile et leur lieu de travail ;
- les usagers occasionnels qui utilisent le RER à toutes les heures de la journée et du week-end.

Les passagers aériens font partie de cette dernière catégorie, même si leurs attentes sont souvent spécifiques. Par exemple, ils s'attendent à ce leur trajet comporte le moins de dénivelé et d'obstacles possible. Ils sont en particulier rebutés par les portillons automatiques ou les escaliers.

La qualité de l'offre

Au-delà de ces différences, le thème essentiel porte sur la qualité de l'offre. Il en va du RER comme des autres modes de transport : la qualité de l'offre influe sur le comportement de l'utilisateur et peut le conduire à préférer un mode spécifique. L'utilisateur n'a pas de préférence *a priori* pour un mode plutôt qu'un autre : son choix se porte sur un mode qui, sur un itinéraire et un jour donnés, offre le meilleur rapport qualité-prix.

Ce phénomène est global. Ainsi, le vélo occupe un rôle prépondérant dans les transports de certaines villes étrangères, comme Fribourg, Amsterdam ou Copenhague. Dans ces villes, le vélo représente jusqu'à 30 % des déplacements mécanisés. Ces résultats sont le fruit d'une politique volontariste et continue dans le temps.

A l'évidence, l'amélioration de la qualité de l'offre a donc un impact sur la part de marché d'un mode donné. Par exemple, la réduction de vingt minutes du temps de trajet Paris-Londres en Eurostar – 2 heures 35 au lieu de 2 heures 55 – devrait permettre un gain de part de marché de dix points (de 61 % à 71 %) selon les calculs effectués par Eurostar. Il est de même des réseaux de tramways en province. Ainsi, nous avons pu observer que la progression de la part de marché s'est inscrite dans la durée pour le tramway de la ville d'Orléans : en 2002, le trafic avait augmenté de 14 % par rapport à l'année précédente.

RER B

Le RER B est affecté par une très médiocre qualité de son service :

- des problèmes de régularité ;
- des grèves à répétition ;
- des temps de parcours trop longs ;
- une mauvaise accessibilité ;
- de mauvaises conditions d'attente à la gare du Nord ;
- la longueur du parcours à Roissy
- l'importance de la fraude.

En conclusion, l'investissement ne suffit pas pour provoquer un transfert modal massif et rapide. Il est également nécessaire de garantir une bonne qualité d'exploitation, en termes d'horaires, de fiabilité du matériel, de propreté, de continuité du service et d'informations.

Jean-Michel GRADT

François ASCHER, Président du comité scientifique de l'Institut pour la ville en mouvement va évoquer la place des aéroports et les enjeux de leur desserte dans les grandes métropoles.

François ASCHER

Je ne suis pas un expert en matière aéroportuaire, mais il m'est arrivé de travailler sur l'accessibilité d'un certain nombre d'entre eux, en particulier à Genève.

En préambule, je dois faire part d'un regret : je regrette que ce débat public ne fasse pas appel à des experts étrangers. En effet, nous sommes tous plus ou moins parties prenantes dans le jeu social, institutionnel et intellectuel français. Peut-être serait-il pertinent de s'inspirer de la concertation qui avait été menée à propos de la gare d'Austerlitz, laquelle a associé des experts internationaux aux réflexions que nous avons menées. De fait, les experts étrangers effectuent des calculs d'une manière totalement différente et parfois très enrichissante.

Mon intervention se placera du point de vue de la collectivité, et non pas de celui de l'investisseur. Je souhaiterais ainsi évoquer la question de la compatibilité entre ce type de projet et le développement durable, lequel repose sur trois éléments indissociables :

- développement économique ;
- l'équité sociale ;

- la préservation des ressources naturelles non renouvelables.

Le développement économique

Du point de vue économique, la question de l'accessibilité de l'aéroport est une question clé. Cependant, il convient de distinguer quatre types d'accessibilité pour l'aéroport :

- l'accessibilité des activités directement liées à l'aéroport ;
- l'accessibilité des activités liées au transport aérien ;
- l'accessibilité des usagers fréquents ;
- l'accessibilité régionale de l'aéroport.

S'agissant du développement économique, les problèmes se posent essentiellement en termes de compétitivité, et notamment la compétitivité de la région Ile-de-France. Cette question prend une acuité particulière avec le rachat de KLM par Air France, dans la mesure où Air France achète surtout un *hub*.

L'équité sociale

Quel est l'impact d'une telle desserte sur l'économie de la région Ile-de-France ? Voulons-nous continuer à centraliser le développement sur Paris ou proposons-nous un projet de développement singulier pour la région Ile-de-France ? En effet, la collectivité doit se poser la question d'un aménagement volontaire à la lumière des nouvelles polarités de la région Ile-de-France. Même si la collectivité publique ne paye rien, les effets en termes d'aménagement du territoire seront très significatifs si le projet CDG Express voit effectivement le jour.

La préservation des ressources naturelles non renouvelables

La troisième question porte sur l'environnement et le report modal. Il s'agit là d'un enjeu de taille, notamment pour favoriser la diminution de l'utilisation de l'automobile. Ainsi que Chantal DUCHENE l'a indiqué, la question essentielle en la matière est la suivante : le projet CDG Express est-il susceptible d'entraîner un report modal significatif ?

Si je ne dispose pas de toutes les données qui permettent de répondre clairement à cette question, j'ai le sentiment que le projet CDG Express opère un ciblage spécifique sur une couche sociale très particulière. En outre, la question de l'accessibilité de la gare de l'Est est également patente : la création d'un *hub* à la gare de l'Est est-il susceptible de créer des effets positifs en termes environnementaux ? Si par hasard, ce projet ne concernait qu'une petite cible, même rentable, il courrait le risque de ne pas avoir d'effets significatifs du point de vue du report modal.

En conclusion, il convient sans doute de disposer d'études complémentaires sur trois points précis :

- l'accessibilité de Roissy du point de vue des différentes fonctions et activités qui y sont implantées ;
- la question de l'équité sociale dans un contexte stratégique de développement de la région Ile-de-France ;
- la question du report modal, dans la mesure où le comportement des usagers est très complexe.

Enfin, il est nécessaire de se demander si des scénarios alternatifs ont été envisagés en fonction du péage. A l'inverse, le montant du péage est-il une donnée intangible ?

Jean-Michel GRADT

A présent, nous allons passer aux questions de la salle. Je tiens également à vous indiquer que deux représentants de RFF sont également parmi nous : Hervé DE TREGLODE, directeur de la stratégie et du développement et Jean-Marie BERTRAND, directeur général.

Afin que le débat demeure intelligible, je vous invite à concentrer vos questions sur le comportement des usagers.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois et responsable des questions de développement durable pour les Verts de Seine-Saint-Denis

Les propos des intervenants appuient l'opposition des adversaires du CDG Express. Monsieur ASCHER a ainsi évoqué la question du développement durable. De fait, il règne un grand flou en matière d'études, notamment s'agissant des études en sous-sol.

En outre, les questions essentielles portent sur les usagers : le CDG Express va-t-il répondre aux besoins des usagers ? Dans la mesure où le prix du service s'élèvera à 15 euros par personnes, il est loisible de se demander par exemple si un couple ne préférera pas se rendre à Roissy par voie routière ou par le RER B.

De plus, la question de l'emploi demeure patente : résoudrons-nous l'accessibilité à l'emploi grâce au CDG Express, notamment pour les jeunes de Seine-Saint-Denis ? La réponse est indubitablement négative. Or nous savons que la *condition sine qua non* pour être embauché à Roissy est de pouvoir disposer d'une voiture.

Chantal DUCHENE

A partir de deux personnes, il est exact que le taxi devient une offre de substitution au CDG Express. Par conséquent, il convient de s'interroger sur le choix de l'utilisateur. S'il doit se rendre gare de l'Est, il prendra sans doute le CDG Express. Cependant, pratiquement tous les usagers seront confrontés à une rupture de charge. Ainsi, la clientèle d'affaire se rend soit dans le centre de Paris, soit à la Défense, soit au grand pôle en développement de Marne la Vallée. Il s'agit là d'un grand problème, sauf si un aménagement de taille devait voir le jour à la gare de l'Est.

Marie-Pierre BORY, Aéroports de Paris

La grille tarifaire envisagée pour le CDG Express est adaptée aux différentes populations qui seraient conduites à emprunter ce transport.

S'agissant du problème de l'accessibilité de Roissy pour les demandeurs d'emploi de la Seine-Saint-Denis, la réponse réside en partie dans le travail réalisé par ADP pour le comité de pôle de Roissy, dans le cadre de la démarche de plan de déplacement urbain (PDU).

A cet égard, je vous invite à consulter la synthèse du contrat de pôle signé récemment et qui vise à une amélioration à court terme de l'accessibilité à Roissy.

De fait, de nombreuses actions permettront d'améliorer cette accessibilité, à la fois pour les riverains, mais aussi les employés, et notamment ceux qui travaillent en horaires décalés. Même si CDG Express ne résout pas le problème de l'accès à l'emploi des habitants de la Seine-Saint-Denis, il convient d'observer qu'il permettra indirectement de désengorger la ligne B. Il s'agit donc bien d'un effet d'aubaine.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93

Le prix est effectivement un paramètre essentiel du dossier. Ainsi, notre association a demandé hier à Monsieur Jean-Paul HUCHON, président de la région Ile-de-France, d'entamer une révision des tarifs.

Par ailleurs, la question du prix du pétrole demeure patente, aussi bien pour les automobilistes que pour les passagers aériens. Or, les informations dont nous disposons envisagent une multiplication par un facteur deux ou trois du prix du pétrole dans les dix à vingt ans à venir.

Nous voulons favoriser le développement durable, grâce à l'émergence d'un véritable réseau francilien concernant toute la collectivité, et non pas une liaison dédiée, qui aurait un impact négatif sur l'effet de serre. Ainsi, de nombreux clients prendront par exemple le taxi pour se rendre à la gare de l'Est.

François ASCHER

La question de la desserte point à point doit être envisagée à l'échelle de la région Ile-de-France. Si nous voulons développer des transports collectifs et des services publics, il faut les envisager en fonction de la structure urbaine, économique et sociale de l'Ile-de-France.

A cet égard, l'expérience de transport à la demande « Allo bus » est particulièrement intéressante. Nous devons donc développer une série de services publics innovants. Il s'agit là d'une véritable exigence, dans la mesure où la région Ile-de-France tire sa force de la taille de son bassin d'emploi. Cette exigence de desserte porte-à-porte favorise aujourd'hui l'automobile, mais elle peut se concevoir différemment si la multimodalité est développée. En effet, il convient de se rapprocher le plus possible de la demande des gens qui se déplacent de points variables à d'autres points variables. Par exemple, je considère que nous n'avons sans doute pas suffisamment exploré les possibilités existantes en matière de navettes collectives ou de voies réservées à certaines heures.

Chantal DUCHENE

Monsieur CUZON a raison de parler de l'effet de réseau. Par conséquent, la manière dont la connexion au réseau s'effectue est extrêmement importante, y compris en termes tarifaires. Ainsi, il serait nécessaire d'améliorer le réseau existant, afin d'inciter les usagers de l'avion à prendre le RER B.

Je tiens d'ailleurs à vous faire part d'une expérience vécue la semaine dernière. Revenant d'Allemagne, j'ai constaté que la moitié des machines de billetterie du RER était en panne à Roissy. En outre, les portillons fonctionnent assez mal.

Au-delà des passagers aériens, Roissy est une plate-forme qui crée de nombreux emplois. Par conséquent, il convient de faire en sorte que cette plate-forme fonctionne de manière efficace, afin que tous ceux qui y travaillent puissent s'y rendre le plus facilement possible. Cette question concerne donc le RER B, mais également les réseaux de bus qui innervent cette partie de la région.

Jean-Marie TISSEUIL

Nous sommes tous conscients des exigences des passagers aériens en matière de desserte de porte-à-porte. Néanmoins, le projet CDG Express ne répond qu'à un besoin assez ciblé, c'est-à-dire les déplacements de Roissy vers le centre de Paris, lequel ne représente plus que deux millions d'habitants.

Par ailleurs, il convient également d'intégrer dans nos réflexions la question de l'étalement urbain : moins nous agissons pour essayer de limiter les effets de cet étalement, plus il sera difficile de mettre en place des schémas de desserte pour les transports collectifs.

La desserte de Roissy ne se conçoit pas seulement vis-à-vis de Paris : elle concerne également toute la région francilienne. Du point de vue des associations d'usagers, nous demandons une amélioration sensible des transports collectifs, notamment pour les relations Cergy-Roissy ou Creil-Roissy. N'oublions pas que la clientèle potentielle ne se limite pas aux seuls passagers aériens.

Guy BUISSON, Directeur-adjoint développement à la DIF, SNCF

En ce qui concerne l'accessibilité de la plate-forme de Roissy, et au-delà des travaux réalisés dans le cadre du PDU, je tiens à rappeler l'existence de services de nuit. Depuis la fin de l'année 2000, la SNCF a ainsi mis en place un service de bus de nuit au départ de Roissy, passant par Paris et se séparant ensuite en deux branches :

- une branche se dirigeant vers Corbeil ;
- une branche allant vers Saint-Quentin en Yvelines.

Xavier DUCLAIROIR, Directeur Projet, GIE CDG Express

Il ne faut pas laisser croire que le CDG Express est un transport exclusivement destiné aux deux millions de Parisiens. En effet, le projet a été conçu pour opérer un transport modal en faveur des passagers aériens. Or ces passagers aériens se dirigent en grande majorité vers le centre de Paris. C'est la raison pour laquelle nous considérons que la desserte point à point est opportune.

De la salle, un habitant de Sevran

La question du tarif me semble fondamentale pour la viabilité économique de cette infrastructure lourde. Ainsi, la plaquette qui nous a été remise à l'entrée vante « *l'amélioration sensible de l'offre et de la qualité de la ligne B du RER* ».

Or le service de CDG Express entrera en concurrence directe avec le RER B. Jusqu'à quel niveau de tarif faudra-t-il augmenter le prix de la ligne B pour que le projet CDG Express propose une offre compétitive ?

Par ailleurs, il est aujourd'hui impossible pour un possesseur d'une carte de famille nombreuse d'acheter des tickets à une billetterie automatique à Roissy. La rupture de charge est donc considérable...

Jean-Michel GRADT

Je tiens à vous indiquer que Monsieur FOURTUNE, du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) présentera le plan d'amélioration du RER B dans quelques minutes.

Guy BUISSON

Il ne s'agit pas d'opposer les grilles tarifaires du RER B et celles du CDG Express. Le schéma directeur d'amélioration du RER B a ainsi été approuvé par le Conseil d'administration du STIF. Les tarifs du RER sont des tarifs publics, ce qui signifie que l'autorité responsable – le STIF – décide de la tarification. Il n'est donc pas possible d'opposer le prix envisagé pour le CDG Express, qui est un « prix privé » par rapport au prix public qui est appliqué sur les liaisons du RER.

Jean-Michel GRADT

Il nous faut poursuivre ce débat. Je cède donc la parole à Emmanuel GAMBET, du Centre d'étude sur les réseaux, les transports et l'urbanisme. Monsieur GAMBET va évoquer la thématique du comportement et des attentes des passagers aériens.

Emmanuel GAMBET

Mon propos a pour objet de vous relater les conclusions d'une étude réalisée auprès d'une quinzaine d'aéroports de province en France. Cette étude est ainsi consacrée à l'analyse de la desserte de ces infrastructures. Les objectifs de cette étude étaient multiples.

- Dresser un état des lieux critique de cette desserte en qualifiant l'offre, les fréquences et les tarifs et en appréciant les offres concurrentielles.
- Estimer l'usage qui est fait de cette offre de transport par les usagers.
- Approfondir l'aspect organisationnel, c'est-à-dire la réponse à la question « *Qui prend en charge l'organisation de ces transports ?* ».

Coûts et tarification

Un aller-retour en transport collectif en direction de l'aéroport coûte en moyenne une journée de stationnement sur place ; un aller simple coûte 20 % d'une course de taxi. Cependant, les situations ne sont pas homogènes.

Ainsi, en rapportant le coût de la navette au coût du taxi, le rapport est relativement stable, quel que soit l'aéroport. En revanche, en matière de stationnement, des écarts significatifs ont été enregistrés selon les aéroports. Par exemple, le stationnement à l'aéroport de Nice est particulièrement onéreux.

Offre et parts modales

L'étude a permis de montrer une progressivité de la qualité des dessertes en fonction de la taille des aéroports.

- **les aéroports de plus de cinq millions de passagers**
Il s'agit des aéroports de Nice, Marseille, Toulouse et Lyon. Dans ces aéroports, il existe une desserte cadencée environ toutes les vingt minutes.
- **les aéroports de deux à cinq millions de passagers**
Dans ce cas, la desserte est également cadencée, mais la fréquence est bien moindre.
- **les aéroports de moins de deux millions de passagers**
Dans ce cas, la desserte est concentrée sur certains vols.

Par conséquent, il est loisible de constater que les parts modales croissent avec le niveau d'offre proposé.

Des services pour quels passagers ?

Il convient de distinguer les résidents – par exemple les habitants de la région parisienne dans le cas de Roissy – des « visiteurs ».

S'agissant des résidents, le bassin d'habitat est marqué par une grande diffusion. Par conséquent, il existe un problème de pertinence de l'offre de transports proposée. S'agissant des visiteurs, nous avons constaté une plus grande concentration des destinations. En effet, le centre-ville représente plus de 50 % des destinations.

Les différentes attentes des passagers aériens

En la matière, la question essentielle porte sur la crédibilité du système :

- la desserte doit être marquée par une bonne amplitude des offres ;
- la desserte doit être fiable ;
- les tarifs de la desserte doivent être compétitifs par rapport aux tarifs des modes alternatifs ;
- le système doit pouvoir s'abstraire des aléas de congestion.

Jean-Michel GRADT

Pouvez-vous préciser la liste des aéroports qui ont été pris en compte dans cette étude ?

Emmanuel GAMBET

Une quinzaine d'aéroports a été étudiée. Je n'ai cité que les aéroports les plus importants, mais il faut relever que des aéroports comme Mulhouse, Nantes ou Metz-Nancy-Lorraine ont également été pris en compte.

Jean-Michel GRADT

Monsieur Alain MEYERE, Directeur Transports et Infrastructures de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), va évoquer les possibilités de transferts modaux. Son intervention se concentrera plus particulièrement sur la tarification.

Alain MEYERE

En préambule, je vous indique que je souscris largement aux propos qui ont été exposés par les précédents intervenants. Mon intervention se concentra sur le comportement des passagers aériens.

La question du transfert modal des passagers aériens est fondamentale.

- Les attentes et exigences des passagers sont intégrées dans le cahier des charges, lequel conditionne directement la solution technique proposée.
- Le bilan socioéconomique du service et le bilan financier de ce service est établi en fonction du volume de trafic prévisionnel.

Des prévisions marquée par une forte incertitude

Les prévisions de trafic dépendant de nombreux paramètres, elles sont marquées par un grand degré d'incertitude. Ainsi, le trafic du CDG Express dépendra notamment du trafic aérien enregistré par l'aéroport de Roissy. Or le rachat de la compagnie KLM par Air France va peut-être entraîner délocalisation partielle de la fonction *hub* de Roissy vers Amsterdam. Le trafic dépendra également de la conjoncture économique, de l'éventualité d'un troisième aéroport et du rôle des aéroports de province.

La sensibilité de la clientèle cible aux attributs du service

Les attributs du service sont de divers ordres :

- le prix ;
- le temps de parcours ;
- la régularité de la desserte ;
- les conditions de voyage et notamment le confort.

A cet égard, il convient de constater que le GIE CDG Express a abordé le sujet avec une grande attention. Ainsi, les premières prévisions de trafic ont été confiées à un bureau d'études anglais, puis d'autres prévisions ont été élaborées par le bureau d'études Thales. En outre, des contre-expertises ont été menées par un troisième bureau d'études, à la demande du ministère des

Transports. Ces prévisions s'échelonnent dans une fourchette de 6 millions à 10 millions de passagers.

Le calcul de la rentabilité socioéconomique a été établi à partir de ces hypothèses, mais il est loisible de se demander s'il en a été de même pour l'évaluation financière du projet. Ainsi, nous pouvons avoir l'impression que seules les deux hypothèses les plus hautes ont été retenues pour l'évaluation financière.

Exigences et attentes des passagers aériens

Les exigences et attentes suivantes sont consignées dans le cahier des charges :

- un service ferroviaire dédié ;
- une desserte directe ;
- un temps de parcours de vingt minutes au maximum ;
- une fréquence maximale d'un quart d'heure ;
- un terminal aérien pour les passagers de Roissy,
- un niveau de service adapté en termes de confort ; d'accueil et d'informations ;
- un niveau de fiabilité élevé.

En revanche, le dossier n'évoque pas le poids de ces différentes composantes. Prenons l'exemple du terminal aérien : si celui-ci n'est pas créé, quelle est la répercussion en termes de trafic de clients ? Cela entraînerait-il une perte de 50 % des clients prévus ou une perte de seulement 10 % ? Or cet élément conditionne directement le cahier des charges et la solution technique. En effet, c'est en invoquant la nécessité d'un terminal aérien dans Paris que le projet écarte l'utilisation de la gare du Nord.

Si l'existence du terminal aérien dédié n'est pas essentielle, les solutions alternatives au projet CDG Express sont peut-être plus importantes qu'on ne l'imagine. Ainsi, il est loisible d'étudier une solution utilisant les voies de surface de la gare du Nord, puis se branchant sur les lignes TGV pour arriver à Roissy. Dans ce cas, le projet technique serait certainement moins onéreux, et pourrait donc permettre des tarifications moins élevées.

Cette question est essentielle pour l'examen de la rentabilité socioéconomique et financière du projet, mais également l'examen des solutions alternatives. Or je pense que l'ensemble des personnes qui sont intéressées par ce projet veut être convaincu que toutes les solutions alternatives ont bien été examinées, afin de pouvoir opérer un choix éclairé.

Jean-Michel GRADT

Votre exposé a donné à un certain nombre de questions qui feront l'objet de réponses de la part des responsables du GIE CDG Express.

Je demande à Monsieur Guy BUISSON, Directeur-adjoint du développement de la SNCF d'intervenir sur la question des transferts modaux.

Guy BUISSON

L'ensemble des intervenants a déjà évoqué les principaux facteurs déclenchant du transfert modal :

- le gain de temps ;
- la qualité de la prestation fournie ;
- le coût du service.

Les actions entreprises par la SNCF

La SNCF s'efforce d'agir en améliorant la qualité, même si cette action peut naturellement faire l'objet de critiques. En matière de régularité, neuf trains sur dix arrivent à l'heure. Seulement, une personne subissant le retard du dixième train a raison de considérer que cette carence est inadmissible. Néanmoins, il convient de ne pas noircir la situation : les comparaisons menées entre l'Ile-de-France et les grandes métropoles internationales ne sont pas nécessairement en défaveur de la SNCF.

Cet été, la SNCF a également mené une enquête auprès des clients du Transilien. Il ressort que plus de trois-quarts des clients de la SNCF se déclarent satisfaits du service offert par les trains et les gares d'Ile-de-France. Surtout, une majorité de voyageurs a perçu, au cours des dernières années, une amélioration du service. Nous avons également relevé que les clients attendent des améliorations dans les domaines de la sûreté, l'information et la régularité.

En matière de transfert modal, la qualité constitue bien l'axe de travail de la SNCF. Il s'agit notamment du programme Transilien entamé en 1999, avec l'aide du STIF et du Conseil régional. Ainsi, à la fin de l'année, 233 gares auront été rénovées. Il s'agit également de la rénovation des trains, l'objectif étant d'atteindre une rénovation ou un renouvellement de 40 % du parc de 4 000 trains au début de l'année 2005. Enfin, le dernier volet concerne l'amélioration des lignes elles-mêmes. Cette question sera plus particulièrement abordée lors de la deuxième table ronde.

Le transport modal

S'agissant de la question du transport modal, il convient de relever que 14 % des habitants de l'Ile-de-France déménagent chaque année. Parmi les autres, certains changent de travail ou de lieux d'études, ce qui provoque un vaste brassage, lequel complique l'évaluation des transferts et des fréquentations de chaque ligne.

Par ailleurs, la question de la modification des rythmes de vie doit également être évoquée. Ainsi, nous sommes confrontés à l'élargissement de la plage horaire des déplacements. Tous les acteurs du transport constatent en effet une demande croissante sur les flancs d'heure de pointe. De la même manière, la demande est beaucoup plus importante qu'elle n'était auparavant sur les heures creuses en milieu de journée. Ainsi, le RER B est confronté à une hyper fréquentation en heures creuses.

En matière de prévisions de trafic, nous disposons de modèles sophistiqués, même s'il ne s'agit naturellement pas d'une science exacte. Ainsi, certaines prévisions de trafics peuvent être bonnes, d'autres sont étonnantes. Par exemple, la fréquentation de la gare François Mitterrand est supérieure aux estimations qui avaient été réalisées, mais le trafic du RER E est tout à fait conforme aux prévisions établies avant sa mise en service. A l'inverse, la gare de la porte de Clichy est moins fréquentée que les estimations ne l'avaient laissé supposer.

Nous sommes conscients du travail prioritaire qu'il convient de réaliser sur les lignes existantes, mais également de la nécessité de proposer des offres nouvelles, à l'exemple du CDG Express. Il s'agit également du projet tram-train entre Aulnay et Bondy ou de la tangentielle nord.

Jean-Michel GRADT

La séance de question est désormais ouverte. J'imagine que l'intervention d'Alain MEYERE suscite un certain nombre de réponses...

Xavier DUCLAIROIR

Monsieur MEYERE a justement rappelé que trois scénarios de trafic ont été pris en compte :

- un scénario à six millions de passagers ;
- un scénario à huit millions de passagers ;
- un scénario à dix millions de passagers.

En revanche, je dois corriger un élément : il n'est pas vrai que les scénarios à huit et dix millions de passagers ont été pris en compte dans les études financières. Le montage financier se fonde en effet sur les scénarios à six et huit millions de passagers.

Vous avez également rappelé les nombreuses études qui ont été réalisées, auxquelles il convient d'ajouter deux autres études sur l'appréciation des attentes des passagers aériens en matière de service ferroviaire :

- une étude quantitative datant de 1998 ;
- une étude qualitative réalisée en 2001.

Cette dernière étude a ainsi été établie autour des discussions libres avec les passagers aériens. Lors des entretiens, il est clairement apparu que le service d'enregistrement des bagages figurait parmi les premiers éléments de service qu'attendaient les passagers aériens. Cependant, nous ne nous sommes pas contentés de prendre acte de cette demande : nous avons également testé l'attraction du service CDG Express selon qu'il proposait ou non un service d'enregistrement des bagages. Or les études ont montré que l'absence de ce service entraînait une perte de trafic non négligeable. Je tiens d'ailleurs à préciser que ces études sont consultables sur le site Internet de la Commission du débat public.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ajoute que les études sont également consultables au siège de la Commission particulière. En outre, des Cd-rom ont également été fabriqués.

De la salle, un usager des transports aériens

En tant que client et usager, ma première requête concerne la fiabilité du service. Cette question est particulièrement patente dans le cas du RER B.

Mes questions sont les suivantes :

- De quelle manière le montant de 15 euros a-t-il été arrêté ?
- Comment assurer la fiabilité de ce service ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Etant donné le nombre de personnes qui souhaitent poser une question, il est nécessaire de bien cibler vos interventions sur le sujet qui nous réunit aujourd'hui, c'est-à-dire les effets du projet CDG Express sur les autres infrastructures de transport. Je vous rappelle que le prochain colloque thématique traite justement des aspects socioéconomiques et tarifaires du projet. Néanmoins, votre question est extrêmement intéressante, et je propose qu'une réponse vous soit donnée en fin de séance par le Maître d'Ouvrage.

Gilles KUJAWSKI, habitant de Sevrans

Je constate avec déplaisir que le projet semble pratiquement achevé et qu'il ne s'agit désormais que de mettre au point des modalités d'application. Si notre époque a perdu ses référents, il apparaît que le passager aérien est devenue une nouvelle icône, un grand totem devant lequel nous sommes tous invités à nous prosterner. Tout en mesurant le côté parfaitement « rétro » de ma position, je tiens à vous faire part de la réflexion suivante : si l'on envisage la rénovation de la ligne B en considérant uniquement le nombre de passagers existants, je crains que cette « cinquième roue du carrosse » qu'est l'amélioration du RER B ne soit jamais efficiente.

Néanmoins, l'essentiel aura été sauvegardé : nous aurons CDG Express...

Jean-Paul PUYFAUCHER

La deuxième table traitera de l'amélioration du RER B. N'anticipez pas.

Gilles KUJAWSKI

La question du CDG Express doit être envisagée à une plus grande échelle : le véritable objet consiste à sauvegarder la compétitivité de Roissy par rapport aux grandes infrastructures aéroportuaires européennes. Dans cette perspective, de grands sacrifices sont consentis en termes d'environnement. Je tiens simplement à rappeler que la contradiction entre l'extension des zones aéroportuaires et l'extension des zones habitables est de plus en plus conflictuelle. Je crains qu'à trop raisonner en termes de confort et de satisfaction de ce passager aérien iconographique, nous ne finissions par perdre de vue l'essentiel, c'est-à-dire une vie de citoyen. Enfin, pour avoir pris quatre fois l'avion en 2002 entre Paris et des villes de province, j'ai pu constater que les appareils étaient tous à moitié voire aux trois-quarts vides.

Jean-François BAILLON, Conseiller régional Ile-de-France et maire adjoint de Sevrans

Je tiens à réagir aux propos qui ont été tenus par le représentant de la SNCF. Je rappelle ainsi que la ligne du RER B est complètement abandonnée par la SNCF depuis 1960. De fait, cette table ronde

ne doit pas être consacrée exclusivement aux passagers aériens : il faut surtout prendre en compte les usagers du RER B, lesquels sont victimes de la mauvaise qualité de service de cette ligne.

Malheureusement, les 60 millions d'euros alloués par le STIF à la rénovation de la ligne B doivent être comparés aux 800 millions d'euros qui seront consacrés au projet CDG Express.

En outre, l'abandon du contrat de Plan Etat-région par le gouvernement actuel n'incite pas à l'optimisme. Ainsi, la tangentielle nord entre Cergy et Roissy se voit retardée, l'ouverture de la ligne des Coquetiers ayant été repoussée à 2006, alors qu'elle devait initialement intervenir en 2004.

Nous avons l'impression que le projet du Maître d'Ouvrage est considéré comme le seul projet viable, alors que l'étude de solutions alternatives à moindre coût est abandonnée. De fait, je déplore que la question soit d'ores et déjà tranchée. A cet égard, le Préfet LANDRIEU a indiqué lors de l'ouverture du débat public que le gouvernement était très attaché à ce projet et qu'il souhaitait sa réalisation. Nous ne voulons pas que le débat soit tronqué : nous demandons une étude des projets alternatifs en direction de la population de la Seine-Saint-Denis. Je signale ainsi de plusieurs référendums locaux vont être réalisés et j'invite les citoyens à demander à leurs conseils municipaux d'organiser de tels référendums d'initiative locale.

De la salle

Le RER B propose déjà un service de liaison entre Paris et l'aéroport CDG Express. Je suis donc étonné par la présentation du projet CDG Express.

Monsieur BUISSON nous a indiqué que la qualité du RER B allait s'améliorer. Si tel est le cas, quelle sera l'utilité du projet CDG Express ? Néanmoins, je crains qu'aucune amélioration notable ne soit enregistrée pour la ligne B.

Par ailleurs, je tiens à vous faire part d'un élément troublant. Tout le monde sait que le RER B se sépare en deux branches à partir d'Aulnay-sous-Bois :

- une branche en direction de Mitry ;
- une branche en direction de l'aéroport CDG Express.

Pendant les grèves, nous nous sommes aperçus que le trafic de la branche de Mitry était totalement perturbé, alors que la branche à destination de Roissy réussissait à « survivre »... Si la qualité ne s'améliore pas et que le projet CDG Express voit le jour, je crains qu'en cas de grève, seul le trafic du CDG Express soit assuré.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Ainsi que je l'ai déjà indiqué, la deuxième table ronde traitera spécifiquement de ce sujet. Je vous suggère donc de limiter vos questions aux comportements des usagers et au transfert modal.

Didier KUNIAN, Association Vivre sans CDG Express

Les prévisions de trafic de passagers font état de deux hypothèses : un scénario à six millions de passagers et un scénario à huit millions. Or, je pense que ces prévisions reposent sur des estimations anciennes qui avaient été réalisées pour les projets concurrents à Londres ou Stockholm. Ainsi, alors que les prévisions du Heathrow Express faisaient état de 10 millions de passagers, il n'y en a eu que de 4,9 millions en 2002. De la même manière, le projet Arlanda Express envisageait 7,5 millions de passagers, mais ils ne furent en réalité que 2,3 millions en 2002. Où allons-nous trouver six millions de passagers pour Roissy ?

Par ailleurs, je tiens également à revenir sur les problèmes de grèves dans les transports, et notamment le RER B. Quelqu'un a indiqué que la ligne du RER B avait été « abandonnée » depuis les années 60. Peut-être s'agit-il là d'une conséquence des grèves à répétition ?

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Ile de France et Champagne-Ardennes

Un grand nombre des questions qui viennent d'être posées sera traité à l'issue des exposés de la deuxième table ronde.

S'agissant des comparaisons entre les prévisions de trafic et les résultats obtenus, je tiens à rappeler deux points. Tout d'abord, nous nous sommes fondés sur un trafic de 55 millions de passagers. Ensuite, s'agissant des comparaisons avec Arlanda et Heathrow, il convient de ne pas sous-estimer les périodes de montée en charge. Ainsi, nous n'avons jamais indiqué que le trafic serait de 6 ou de 8 millions à l'issue de la première année de fonctionnement de CDG Express. Par conséquent, il ne faut pas comparer les prévisions de trafics fondées sur des régimes de croisière avec les trafics actuellement constatés sur des services assez récents, lesquels sont d'ailleurs en phase de montée en charge.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je tiens à vous remercier de votre participation et de la qualité de vos questions. Je remercie également tous les experts présents à la table ronde pour être intervenus de manière extrêmement intelligible. En effet, nous avons trop souvent affaire à des experts qui s'adressent à d'autres experts en oubliant de parler au public.

Nous avons également entendu la question de l'examen de solutions alternatives. Je rappelle qu'un atelier sera organisé sur ce thème le 7 octobre, dans le Salon du Relais de la gare de l'Est. J'ajoute que le débat public offre la possibilité d'une expertise complémentaire, si elle est décidée par la Commission nationale du débat public. Nous nous interrogeons donc actuellement sur la pertinence de demander à la Commission nationale du débat public de statuer sur une expertise complémentaire.

Evolution des infrastructures de transport desservant Roissy

Table Ronde

Ont assisté à la table ronde :

Stéphane GATIGNON, Président de l'Association des maires pour le RER B, Maire de Sevran

Roger CHEVALIER, Secrétaire général de l'Association « Vivre sans CDG Express »

Pascal BOULANGER, Directeur adjoint du RER B, SNCF

Laurent FOURTUNE, Directeur des projets d'investissement du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

François POUPARD, Directeur-Adjoint Infrastructures et Transport, Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France :

Elie ARNAL, Service projet de développement Réseau ferré de France (RFF)

Didier SEGAL-SAUREL, Vice-Président Conseil Général de la Seine-Saint-Denis

La table ronde a été animée par Jean-Michel GRADT, journaliste, Le Moniteur.

Jean-Michel GRADT

La première table ronde nous a permis de constater que les questions relatives à la qualité de service du RER B étaient au cœur des attentes. A présent, Laurent FOURTUNE, Directeur des projets d'investissement du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) va intervenir pour évoquer le schéma d'amélioration du RER B.

Laurent FOURTUNE

Le Conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France est composé à parité de deux types d'administrateurs :

- des représentants l'Etat, à la tête desquels est placé le Préfet de région ;
- des élus des conseils généraux et du Conseil régional d'Ile-de-France.

Le STIF est notamment chargé du financement des transports en Ile-de-France : lorsque vous achetez un ticket de RER ou de métro, vous payez environ le tiers de son coût réel.

Mercredi dernier, le Conseil d'administration du STIF a approuvé le schéma directeur de la ligne B et il a fixé des objectifs d'amélioration de cette ligne, lesquels interviendront quelle que soit l'issue du projet CDG Express.

Présentation du schéma directeur

Le schéma directeur est animé par trois entreprises : la RATP, la SNCF et Réseau ferré de France.

Un constat : de nombreuses difficultés

Le RER B ne fonctionne pas toujours bien, ainsi que cela a déjà été évoqué. Les problèmes concernent tout d'abord les heures de pointe : lors de ces plages horaires, le fonctionnement diffère

entre le nord et le sud de la ligne. Par exemple, un train en gare d'Aulnay se dirige soit vers Saint-Rémy, soit Orsay, soit Robinson. De fait, la différence de destinations a des conséquences majeures en cas de perturbations : les usagers ne retrouvent plus « leurs » trains.

Par ailleurs, le RER B est marqué par une augmentation importante de son trafic : + 23 % entre 1997 et 2001. Nous nous réjouissons de cette augmentation, dans la mesure où elle signifie que la politique en faveur des transports en commun a entraîné un réel effet sur le choix des usagers de se déplacer en transports collectifs.

Malheureusement, cette augmentation se traduit également parfois par des taux très élevés de remplissage des trains. Par exemple, en gare d'Aulnay, le train en provenance de Mitry et passant par le Stade de France est toujours surchargé, alors que d'autres sont quasiment vides. De fait, l'organisation du service n'est pas optimale à l'heure actuelle.

Il convient également de remarquer que la régularité tend à se dégrader avec l'augmentation de la charge. En outre, nous sommes également confrontés à un accroissement d'actes ralentissant le service, comme l'utilisation inopportune du signal d'alarme. Enfin, les infrastructures ne sont pas toujours adaptées.

L'observation détaillée du fonctionnement de la ligne B fait apparaître sept points durs. L'existence de ces « feux rouges » fragilise l'engagement pris auprès des usagers en termes de régularité. Ces points durs sont notamment liés au fait que les trains utilisent des voies différentes. Par conséquent, lorsqu'une perturbation survient, nous « perdons » les trains et il n'est donc pas possible d'offrir un service convenable aux usagers.

Les objectifs du STIF

Face à ce constat, le STIF s'est fixé deux objectifs.

- **L'amélioration de la desserte**

Par exemple, les usagers de Villepinte ont raison de s'étonner de l'irrégularité des trains : deux trains peuvent se suivre en trois minutes, alors qu'il faut parfois attendre pendant douze minutes pour le même trajet. En outre, dans certaines gares, il n'existe qu'un train tous les quarts d'heure, ce qui représente une faible fréquence lors des heures de pointe. En conséquence, certains usagers choisissent de prendre le bus pour se rendre à Paris, notamment depuis La Courneuve.

- **L'amélioration de l'exploitation**

Il s'agit de faire en sorte que l'exploitation fonctionne de manière plus efficace. Il est ainsi nécessaire de proposer des trains plus fréquents, afin d'éviter les attentes et les congestions. En outre, il convient d'améliorer le confort des voyageurs en termes de ponctualité, de sûreté, d'informations et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Dans ce dernier cas, il s'agit de proposer des entrées à plat du quai au train.

Ces objectifs ont été traduits dans un plan d'action qui distingue plusieurs temps :

- les actions à court terme ;

- les actions à moyen terme ;
- les actions à long terme.

Les actions de court terme

Les actions à court terme concernent les aspects suivants :

- la rénovation des gares ;
- l'information des voyageurs dans les trains ;
- la sûreté, notamment à travers quelques actions de vidéosurveillance ;
- l'amélioration de la gestion opérationnelle ;
- l'organisation de la certification de l'exploitation entre la RATP et la SNCF ;
- le renforcement de la fiabilité de l'infrastructure.

Je ne rentre pas dans le détail de ces mesures, qui seront sans doute évoquées plus précisément par Monsieur BOULANGER, directeur adjoint du RER B.

Les actions de moyen terme

Les actions de moyen terme sont au nombre de trois.

- **le changement de l'infrastructure**

A l'heure actuelle, les RER B utilisent une voie unique entre les gares de Villeparisis et Mitry. Cette situation est fortement génératrice d'irrégularités, lesquelles perturbent l'exploitation et empêchent de densifier la desserte. D'ici 2006-2010, des opérations de grande envergure devraient intervenir pour résoudre ce problème.

Il s'agit d'un travail lourd puisqu'il implique notamment de poser de nouvelles caténaires et de déplacer des postes d'aiguillages. Néanmoins, la pose d'une deuxième voie permettra de fluidifier l'exploitation. De la même manière, la signalisation va être modifiée, afin que les trains voient leur fréquence accrue et que les perturbations soient moins pénalisantes pour les usagers.

- **l'amélioration du matériel roulant**

Cette amélioration est nécessaire, mais difficile à mettre en œuvre. A l'heure actuelle, environ 120 rames sont utilisées pour le service voyageurs du RER B. Ainsi, il n'est pas possible de rénover simultanément six ou sept rames sans dégrader fortement le service. Cette rénovation ne pourra donc pas se réaliser de manière rapide.

En outre, elle nécessite d'élaborer un cahier des charges et de procéder par appel d'offres. Par conséquent, l'horizon réaliste de cette rénovation se situe à plusieurs années : fin 2010, tous les trains auront pu être rénovés. Si une telle rénovation est onéreuse, elle a néanmoins été clairement demandée par le Conseil d'administration du STIF.

- **le renforcement de la desserte du RER B sur voies dédiées au nord**

Cette opération a pour objectif de supprimer les « feux rouges » qui ont été évoqués précédemment et de faire fonctionner la ligne de manière régulière. Le renforcement de la desserte devra ainsi permettre une amélioration de la fréquence et de la régularité des RER.

Compte tenu des contraintes, ce renforcement ne pourra pas intervenir avant 2010 et il sera affecté par un coût significatif, puisqu'il s'établit entre 200 et 400 millions d'euros.

Il s'agit de dédier deux voies au RER B au nord du faisceau, à partir de la gare de La Courneuve, lors des heures de pointe. Cette opération aura pour effet la suppression des conflits de cisaillement et des conflits de convergence. De fait, le système permettra une exploitation beaucoup plus aisée sur la quasi-totalité de la ligne. Ainsi, il ne subsisterait plus qu'un « feu rouge » : le fameux tunnel entre la gare du Nord et Châtelet, lequel voit passer les RER B et les RER D.

Grâce à cette opération de mise sur voies dédiées, plusieurs avantages clients apparaissent :

- la synchronisation des cadencements ;
- la diminution de l'incertitude – pour chaque gare entre gare du Nord et Mitry ou Roissy, il y aurait un train en gare toutes les six minutes pendant l'heure de pointe, à l'image du métro ;
- l'amélioration de la régularité ;
- l'amélioration du confort dans les trains ;
- l'accroissement de la capacité.

Les actions de long terme

Le schéma directeur aborde également les opérations de long terme pour lesquelles des mesures de conservation ont été prises :

- la création d'une troisième voie au sud entre Massy-Palaiseau et Les Baconnets ;
- la préservation du tunnel entre Châtelet et la gare du Nord pour le RER D.

En conclusion, il est nécessaire de rappeler que l'amélioration du RER B est indépendante du projet CDG Express. Elle intéresse 250 millions de voyages par an et l'effet des opérations permettra d'attirer dix millions de passagers de plus sur la ligne du RER B, grâce au renforcement des dessertes.

Enfin, le schéma directeur du RER B concerne un transport public, disponible à tous et non pas ciblé sur les passagers aériens. L'amélioration de cette ligne laisse entière la question de savoir s'il existe un besoin de service dédié aux passagers aériens, de type CDG Express.

Jean-Michel GRADT

Pascal BOULANGER, Directeur adjoint du RER B à la SNCF va nous indiquer en quoi la création de CDG Express apporterait un plus aux passagers du RER B. Il nous fournira également quelques précisions sur les actions de modernisation de cette ligne.

Pascal BOULANGER

Mon intervention s'attachera aux actions décidées à court terme qui contribueront à l'amélioration de l'exploitation de la ligne B.

La question des gares

Un programme de rénovation des gares a débuté et se poursuivra d'ici 2005, afin que onze des quinze gares de la ligne soient complètement rénovées. Il s'agit également d'améliorer l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite : dans un premier temps, nous réglerons la question de l'accessibilité de la voirie aux quais. Dans un second temps, nous devons également renforcer l'accessibilité du quai au train.

Par ailleurs, il s'agit également de réfléchir à la question de la multimodalité des gares. Nous travaillons ainsi avec les municipalités sur la problématique des parkings et du positionnement de la gare routière, afin de faciliter au maximum les trajets des clients.

De plus, nous travaillons au renforcement de la sûreté des gares. Ainsi, la gare de Sevan Beaudottes a fait l'objet en 2003 d'un test de vidéosurveillance. Cette vidéosurveillance sera étendue en 2004 à huit gares supplémentaires. Nous organiserons un rapatriement des images à notre PC de surveillance générale, de manière à disposer d'une réactivité accrue en cas de problèmes.

L'enjeu de la régularité

La régularité sera traitée de deux manières.

• des opérations réalisées sur les infrastructures

Ces opérations consistent dans un premier temps à revoir toutes les aiguilles de la zone d'Aulnay-sous-Bois à partir du mois de novembre. Dans la mesure où il s'agit d'une action de grande envergure, nous serons obligés d'interrompre la circulation des trains entre Aulnay et Roissy pendant certains week-ends.

Dans un second temps, la télésurveillance de l'ensemble des installations fixes nous permettra d'avoir une connaissance quasi-immédiate des dysfonctionnements.

• la mise en place d'un centre de surveillance Transilien

Lorsque des perturbations interviennent, nous avons besoin d'être extrêmement réactifs pour éviter que les clients soient trop pénalisés. Nous allons mettre en place une structure, le centre opérationnel Transilien.

Ainsi, trois personnes seront chargées de surveillance de la circulation des trains en temps réel, une d'entre elles étant chargée de rebâtir en temps réel un plan de transport.

Une deuxième personne, le gestionnaire de moyens, sera chargée de vérifier que les modifications du plan de transport sont bien compatibles avec le matériel et avec le conducteur. La troisième personne sera chargée de l'information des voyageurs. Ce centre opérationnel entrera en vigueur au début de l'année 2004.

Enfin, quel sera l'apport de CDG Express au RER B ? Le projet CDG Express permettra de libérer le sillon Paris-Charles-de-Gaulle aller-retour et de réfléchir à une desserte différente qui répondra aux besoins des clients.

Jean-Michel GRADT

François POUPARD, Directeur-adjoint Infrastructures et Transports à la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France va nous présenter le futur plan de desserte routière et autoroutière.

François POUPARD

La Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France est chargée de mettre en œuvre les politiques de transport de court et long terme. La philosophie générale de ces politiques se concentre sur deux aspects particuliers :

- la suppression des goulets d'étranglement présents sur les radiales menant à Paris ;
- le bouclage de deux rocade, l'A 86 C et de la Francilienne.

La Direction régionale de l'Équipement est également chargée d'établir un schéma directeur de plan de déplacement en Ile-de-France, lequel prévoit l'amélioration d'un certain nombre de lignes de transports collectifs. L'objectif recherché consiste à opérer un transfert modal de la voiture vers les transports collectifs de l'ordre de 3 %. Ce plan de court terme se décline en une multitude d'actions, qui sont consultables à l'adresse suivante : www.pduif.org.

Le contrat de plan Etat-région 2000-2006

Le contrat de plan Etat-région prévoit la réalisation d'un certain nombre de projets à l'horizon 2006, lesquels sont financés les deux partenaires du contrat de plan, mais également par les Conseils généraux de la région, dans le cadre d'une convention. Ainsi, une liste d'infrastructures de transports collectifs est intégrée dans le contrat de plan, comme la ligne des Coquetiers ou la tangentielle nord.

Jean-Michel GRADT

Pouvez-vous nous indiquer de quelle manière s'effectue la répartition des montants ?

François POUPARD

Le contrat de plan prévoit une enveloppe de 16 milliards de francs pour les transports collectifs et 11 milliards pour la route.

Une réunion entre l'Etat et la région est prévue en 2004 pour modifier éventuellement les montants inscrits et leur répartition, en fonction des évaluations de plus en plus précises qui auront été réalisées sur ces projets.

Les infrastructures routières

Le secteur de Roissy concentre une série de projets.

- **l'aménagement de l'autoroute A 1 au Blanc-Mesnil**

Cet aménagement concerne plus précisément l'élargissement et la couverture de l'autoroute A 1 au Blanc-Mesnil. En effet, ce projet a pour objet d'améliorer le goulet d'étranglement existant sur ce site – le passage de quatre à trois voies au Blanc-Mesnil – qui est source d'encombres quotidiens dans le secteur. L'objectif de ce projet consiste à éliminer le goulet et à améliorer l'accessibilité de Roissy. Cet élargissement de l'autoroute A 1 prévoit dans le même temps de réaliser des protections phoniques diverses, à la demande de l'ensemble des partenaires. Le coût du projet est estimé à 108 millions d'euros et sa mise en service interviendra en 2005.

- **le boulevard intercommunal du Parisis (BIP) Est, section RN 1- RN 370**

L'objectif de ce projet est de rabattre l'ensemble des usagers habitant autour du BIP sur l'A 1, et notamment tout le secteur de Gonesse. Ceci permettra de décharger les voiries locales et de développer sur ces voiries des modes alternatifs à la voiture. Il s'agira d'une deux fois deux voies urbaine qui pourra être élargie à deux fois quatre voies. Le coût du projet est estimé à 45 millions d'euros et sa mise en service interviendra en 2006.

- **l'amélioration du diffuseur entre le RD 900 et l'autoroute A 1**

L'amélioration du diffuseur entre le RD 900 et l'autoroute A 1 a pour objectif d'améliorer la desserte du Parc d'exposition de Villepinte et de la zone fret de Paris.

- **l'amélioration de l'échangeur entre l'A 170 et la RN 2**

Cette amélioration devrait permettre de sécuriser cet axe, notamment au niveau de la RN 2, qui constitue un « point dur » d'accidents.

- **le contournement de l'aéroport de Roissy**

Ce contournement est prévu au contrat de plan, pour une mise en service en 2006. Le projet permettra de contourner l'aéroport par l'est.

L'ensemble de ces projets routiers vise à améliorer la circulation et l'accessibilité du nord de l'Ile-de-France et du secteur de Roissy. Il ne s'agit pas de projets concurrents à CDG Express, mais de projets qui concourent à l'amélioration globale du secteur. Ces projets ont d'ailleurs été pris en compte lors des différentes études qui ont été menées sur le projet CDG Express.

Jean-Michel GRADT

Un représentant de l'association Vivre sans CDG Express va à présent intervenir.

Bruno VERNET Association Vivre sans CDG Express

Je remplace Roger CHEVALIER, Secrétaire général de notre association, qui n'a pu se rendre à ce colloque pour des raisons de santé. L'association Vivre sans CDG Express réunit depuis deux ans des riverains hostiles au projet CDG Express.

Parmi les mécontents, nombreuses sont les personnes qui utilisent le RER et qui doivent voyager dans de mauvaises conditions. Nous ne comprenons pas qu'il soit proposé de faire voyager des personnes entre Paris et Roissy en dix-neuf minutes, alors qu'il nous faut parfois une heure et quart pour nous rendre à Paris...

L'association a beaucoup travaillé et a proposé un certain nombre de solutions pour améliorer la ligne du RER B. A cet égard, j'ai été agréablement surpris par la présentation du STIF sur les améliorations votées pour le RER B, dans la mesure où la plupart de ces propositions se trouvent dans le document édité par notre association. Il s'agit d'un document de soixante-dix pages, dont la moitié est consacrée à la modernisation du RER B.

Plus globalement, notre recherche visait également à savoir comment améliorer les transports dans cette partie nord-est de l'Ile-de-France. Nous sommes convaincus que le perfectionnement de cette desserte ne doit pas être réservée aux seuls passagers aériens, mais qu'il doit être étendu à l'ensemble de la collectivité.

Il convient également de rappeler qu'il ne fallait que dix-sept minutes pour effectuer le trajet Paris-Roissy en 1976, pour le prix d'un billet de RER. Aujourd'hui, le projet de CDG Express propose un trajet de dix-neuf minutes pour le prix de 15 euros ! L'association suggère ainsi quelques pistes de réflexion qui prennent en compte l'implantation de grands pôles industriels, comme Le Bourget, et le Parc des Expositions. Pourquoi construire une infrastructure qui servira seulement à certains mais coûtera une fortune à tous ?

Jean-Michel GRADT

Il est temps de passer aux questions de la salle. Je vous demande de concentrer vos interventions en posant des questions ciblées, afin que tous puissent participer et nourrir le débat.

Jean-Pierre COTEAU Aulnay Environnement

Ma question s'adresse à Monsieur BOULANGER et à Monsieur POUPARD. Elle ne concerne pas directement le RER B, mais l'amélioration des gares, dont j'ai entendu avec plaisir qu'elle correspondait à un objectif de la SNCF.

La commune d'Aulnay a établi un projet de pôle-gare, qui n'en finit pas de demeurer au stade du projet. Or, nous souhaiterions que ce projet devienne réalité, comme en témoigne notre assiduité aux réunions qui se déroulent sur le sujet depuis plusieurs années.

Nous espérons que la gare d'Aulnay sera transformée en plate-forme intermodale, dans la mesure où chaque jour, 30 000 personnes ont une correspondance RER ou bus à Aulnay.

Il est ainsi question d'améliorer les gares routières nord et sud, notamment en instaurant des sites propres pour les bus, mais ces projets restent dans les cartons. Par conséquent, je souhaite savoir à quel horizon ce projet sera réellement être mis en œuvre.

Monsieur PRINCE Mouvement national de lutte pour l'environnement de Seine-Saint-Denis

Ma question s'adresse à Messieurs POUPARD et FOURTUNE. L'élargissement de l'autoroute A 1 de trois à quatre voies sera achevé en 2006. Or comment se fait-il que les travaux d'amélioration de la ligne B n'interviennent qu'à partir de 2006 ? Ainsi, de 2003 à 2006, il va uniquement s'agir d'adoucir la pénurie actuelle. Comment justifiez-vous une telle inégalité de traitement entre la route et le RER B ?

Roger-Pierre SORET, habitant de Villepinte et membre de l'association Vivre sans CDG Express

La création de CDG Express aura-t-elle une influence sur le trafic de la gare de l'Est, et plus particulièrement sur les infrastructures ?

Jean-Michel GRADT

Une question écrite porte également sur l'expérimentation de taxis empruntant des voies réservées sur l'autoroute A 1.

Pascal BOULANGER

La SNCF réfléchit à la meilleure manière d'améliorer l'intermodalité sur un site donné. De fait, la SNCF appartient à un comité de pôles qui étudie les meilleures solutions à mettre en œuvre pour résoudre la problématique dans sa globalité. Par conséquent, nous sommes des partenaires de cette démarche, mais nous n'en sommes pas les organisateurs.

François POUPARD

S'agissant de l'amélioration de la gare d'Aulnay, je n'ai malheureusement pas en mémoire le planning qui a été établi. En revanche, depuis le début du PDU, nous nous sommes préoccupés, non seulement de l'amélioration de la gare en elle-même, mais également de l'amélioration de ses accès et des autres modes de transports collectifs. A l'heure actuelle, le projet est bien engagé entre la SNCF et la commune.

S'agissant de la question du traitement différent entre les routes et les transports collectifs, l'amélioration des routes ne nuit pas aux transports collectifs. En d'autres termes, les deux modes ne sont pas concurrents mais complémentaires. Or l'amélioration de l'A 1 date du plan précédent alors que celle du RER B est issue du plan actuel.

Enfin, l'expérimentation de taxis ou de bus empruntant des voies réservées sur l'autoroute A 1 n'a pas été étudiée sérieusement pour le moment. Là aussi, nous devons tenir compte du fait que cette autoroute est extrêmement fréquentée par les véhicules particuliers.

Didier SEGAL-SAUREL, Vice-Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

Certains pays ont décidé de réserver une voie distincte pour les transports collectifs et les taxis. Par conséquent, tout ceci est avant affaire de volonté politique.

Je dois concéder de vives inquiétudes au sujet des conséquences de CDG Express sur les lignes de la gare de l'Est. En effet, le faisceau de la gare de l'Est va être extrêmement encombré : aux grandes lignes, aux lignes de trains de banlieue et de RER vont se rajouter les lignes du TGV Est. Je crains ainsi qu'un sillon soit exclusivement réservé au CDG Express et que ce transport soit privilégié si un problème devait survenir sur les autres lignes, au détriment des autres voyageurs. J'espère que les représentants de RFF ou de la SNCF pourront lever ces inquiétudes.

Je tiens également à indiquer qu'une réunion du comité d'axe de la 615 est organisée le 9 octobre.

Jean-Michel GRADT

La deuxième partie de cette table ronde débute par l'intervention de Monsieur Stéphane GATIGNON, maire de Sevran et Président de l'association des maires pour le RER B. Monsieur GATIGNON traitera plus particulièrement de la perception du projet de CDG Express par les élus, ainsi que leurs attentes.

Stéphane GATIGNON

En guise d'introduction, je tiens à vous part du sentiment des élus après le lancement des Assises sur le RER B. Les élus ont ainsi l'impression que les véritables enjeux ne sont pas traités. Il ne faut surtout pas accepter un discours qui consisterait à dire que le projet CDG Express doit être accepté puisque des efforts vont être consacrés à la ligne B. De fait, le traitement des deux questions doit être impérativement séparé.

L'amélioration du RER B, une impérieuse nécessité

Nous sommes convaincus de la nécessité d'un investissement important pour modifier les conditions de transport sur la ligne B du RER. En effet, la ligne B constitue la colonne vertébrale de l'ensemble des transports du nord de l'Ile-de-France. Par exemple, le RER B est essentiel pour les parties les plus septentrionales de la Seine-et-Marne. Par conséquent, à l'heure actuelle, puisque le réseau routier et autoroutier est totalement saturé dans notre secteur, le réseau du RER B est encore plus incontournable.

Il est également loisible de se demander si la modernisation du RER B n'offre pas une alternative pertinente au projet CDG Express. Je rappelle que les problèmes rencontrés par le RER B sont nombreux et qu'ils concernent essentiellement les points suivants :

- la ponctualité ;
- les conditions de transport ;
- les tarifs.

Le principal problème tient au fait que la ligne B du RER n'a pas fait l'objet d'investissements depuis de nombreuses années. En effet, depuis des années, nous avons laissé cette ligne devenir une des principales lignes au monde en termes de fréquentation sans que le service proposé soit en

adéquation. En outre, les zones desservies par le RER B verront leur fréquentation augmenter dans de grandes proportions lors des prochaines années.

De plus, l'accroissement du nombre de salariés va se poursuivre, notamment avec le développement de Plaine de France, du Bourget, de Roissy et de zones environnantes. En effet, plus d'une centaine d'hectares industriels vont être vraisemblablement être implantés sur la commune de Mitry-Mory. En outre, la zone d'activité internationale de Tremblay-en-France occupera entre cinquante et soixante-dix hectares. Enfin, le triangle de Gonesse est également concerné. Par conséquent, des dizaines de milliers de salariés s'installeront dans le secteur dans les années à venir. De fait, les services de transports collectifs seront d'autant plus sollicités. Il est donc impératif de lancer un certain nombre d'investissements pour pouvoir répondre à toutes ces questions.

Des problèmes récurrents

Fondamentalement, les problèmes sont récurrents, depuis de nombreuses années. Or ce secteur nord-est de la région Ile-de-France poursuit son développement. La gare de Sevrans Beaudottes souffre ainsi d'un manque de financement. S'agissant des conditions de transport, je ne vois pas comment il est possible d'attendre 2006 pour entamer une amélioration du RER B. En février 2002, des usagers mécontents ont envahi les voies de la gare de Sevrans pour dénoncer leurs conditions de transport. Par exemple, les conditions climatiques à bord d'un RER sont parfois catastrophiques, les personnes ayant voyagé cet été pouvant aisément en témoigner.

Je le répète : comment expliquer à nos concitoyens qu'il faudra attendre 2006, alors que nous savons depuis longtemps qu'une telle opération est urgente ? Il faudra donc essayer de travailler le plus rapidement possible. Enfin, je suis également inquiet lorsque j'entends que des travaux sur le tunnel entre Châtelet et la gare du Nord n'interviendra qu'à partir de 2015. Or nous savons pertinemment que l'amélioration de ce point noir étayerait encore plus les arguments de ceux qui prônent l'utilisation de la ligne B. Enfin, je tiens à réitérer mes demandes d'investissement.

Jean-Michel GRADT

Je vous propose maintenant d'entendre Elie ARNAL, adjoint au Chef de la division du développement Ile-de-France chez RFF. Ce dernier traitera plus particulièrement du maillage des différents réseaux ferroviaires.

Elie ARNAL

Nous avons pleinement conscience que le RER B est au cœur du débat actuel. L'exposé de Laurent FOURTUNE a permis de souligner les enjeux qui sous-tendent la décision de l'Assemblée générale du STIF. Il est désormais possible d'avoir une vision plus claire du financement et de la réalité des études. Par ailleurs, les plannings qui ont été évoqués sont liés à la technicité des objets techniques à réaliser.

L'attention portée à la ligne du RER B

Je tiens à vous indiquer que nous n'avons pas attendu 2006 pour commencer nos études. Ainsi, certaines études sont d'ores et déjà réalisées ; elles seront rapidement complétées par d'autres.

Nous n'attendons donc pas l'issue du débat sur le CDG Express pour intervenir, ce qui confirme le caractère indispensable de ces aménagements. Comme il vous l'a déjà été indiqué, ces investissements sont actés quoi qu'il advienne.

Néanmoins, il est important de rappeler que la ligne B du RER joue plusieurs rôles :

- la desserte de Roissy ;
- l'accès des territoires de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne à Paris.

La complémentarité de CDG Express et du RER B

Les perspectives de croissances évoquées par Stéphane GATIGNON conduisent le RER B à devoir assurer à l'avenir une desserte de plus en plus fréquente de ces territoires. Il convient également de noter que la réalisation de CDG Express permettrait également de soulager la ligne B d'une des deux missions qui lui sont confiées et qui demeurent antagonistes et sources de difficultés. Ainsi, les trains directs des heures creuses consomment aujourd'hui un tiers de la capacité de la ligne B entre Paris et Aulnay.

Demain, ces problèmes ne se poseront plus. En effet, la création de CDG Express associée aux opérations d'aménagement de la ligne B permettra d'améliorer sa desserte, au bénéfice des territoires concernés par son tracé.

Par ailleurs, je tiens à vous rappeler que plusieurs études ont déjà été menées dans le cadre du projet CDG Express. Ces études permettent d'ouvrir le champ des possibles et d'explorer certaines pistes. Néanmoins, le tracé proposé par RFF vise à répondre à deux objectifs :

- limiter la consommation de capacité du réseau ferroviaire pour assurer la fonction d'accès à Roissy ;
- établir un raccordement aux voies de la gare de l'Est de manière la moins pénalisante possible pour les flux circulant sur cet axe.

En conclusion, je tiens à évoquer le site de la gare de l'Est, dont le trafic demeure moins dense que dans d'autres gares parisiennes, et notamment la gare du Nord. La gare de l'Est est ainsi raccordée au réseau du métro et l'espace disponible devant la gare permet d'envisager un certain nombre de réalisations. En outre, des réflexions sont menées pour pouvoir connecter directement la gare de l'Est au site de la gare du Nord, grâce aux RER B, RER D et RER E. Il s'agit en effet de créer un grand pôle permettant l'accès à tous les services de la gare de l'Est dans des conditions proches de celles de la gare du Nord.

Jean-Michel GRADT

Didier SEGAL-SAUREL, Vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis va clore les interventions de cette table ronde. A l'issue de son exposé, la parole sera donnée au public pour une séance de questions-réponses.

Didier SEGAL-SAUREL

Le cadre général du STIF

Je tiens à vous faire part des interrogations que je me pose, en tant qu' élu de la Seine-Saint-Denis et administrateur du STIF. A cet égard, je vous indique que le Conseil d'administration du STIF rassemble 34 membres, dont la moitié est composée d'élus ; l'autre moitié étant constituée par les représentants des ministères. En outre, le STIF est présidé par le Préfet de région. Par conséquent, lorsque le gouvernement décide d'initier un projet, l'ensemble des représentants de l'Etat vote en faveur du projet. De fait, il est extrêmement rare que différents ministères s'opposent au sein du STIF.

En résumé, si les élus se prononcent en défaveur d'un projet qui a l'appui du gouvernement, ce projet a cependant toutes les chances de se poursuivre. De fait, il est difficile de gérer convenablement le STIF. Si la loi de décentralisation prévoit le transfert du STIF à la région, nous n'en savons pas plus pour le moment : nous ignorons quel sera le nombre de représentants du Conseil général de la Seine-Saint-Denis au sein du STIF. Nous ne savons pas non plus si les autorités organisatrices de proximité seront représentées au sein du STIF.

Le CDG Express ne constitue pas la priorité

Avant de parler de l'opportunité de CDG Express, je tiens à ce que tous les moyens financiers disponibles soient affectés à l'amélioration des structures existantes, afin de réaliser les objectifs inscrits dans le contrat de plan. Ce contrat de plan correspond à un contrat signé entre l'Etat et la région pour définir un certain nombre d'infrastructures. Le contrat de plan actuel couvre la période 2000-2006. Ainsi, puisque le contrat actuel a été signé en 2000, je me demande pourquoi la modernisation de la ligne B du RER n'a pas été prise en compte lors de ce contrat.

Je souhaite donc que les infrastructures existantes soit d'abord améliorées et prolongées. Ensuite, il sera possible d'effectuer un état des lieux, afin de voir si le projet CDG Express présente une véritable opportunité. L'amélioration des transports en Ile-de-France doit être le fruit d'une concertation et d'une réflexion partenariale, afin de disposer d'une vision prospective de la nouvelle offre de transports à un horizon plutôt lointain.

En tant qu'administrateur du STIF, je tiens à ce que l'ensemble des projets prévus aux contrats de plan Etat-région – notamment en Seine-Saint-Denis – soient effectivement réalisés en 2006. Il s'agit par exemple de la ligne des Coquetiers, dont les travaux devraient s'achever en 2006. Ainsi, lorsqu'il avait été prévu d'organiser une exposition internationale en Seine-Saint-Denis, j'avais demandé que cette ligne soit terminée pour l'année 2004.

En outre, je souhaite que tous les travaux qui ont été prévus soient effectivement réalisés. Il convient ainsi d'améliorer la liaison Cergy-Roissy ou de construire le barreau de Gonesse qui reliera le RER B au RER D. Associée à la ligne des Coquetiers, la construction de ce barreau améliorerait grandement la desserte du pôle de Roissy. En résumé, nous devons d'abord réaliser ces projets, à l'issue desquels il sera toujours possible de nous interroger sur la pertinence d'une desserte particulière pour les clients de Roissy.

En tant qu' élu, je suis particulièrement soucieux des usagers, dont je fais également partie. Ainsi, nombre de mes concitoyens se rendent à ma permanence pour déplorer que le RER E ne s'arrête pas toujours en gare de Pantin, alors même que l'affichage l'annonce.

De fait, il est loisible de se demander si CDG Express ne va pas nuire au bon fonctionnement des lignes de voyageurs de grande banlieue.

Enfin, je suis soucieux de l'argent public et de l'intérêt général. Selon moi, le projet CDG Express n'est pas une priorité. Réalisons les travaux inscrits dans le contrat de plan, réalisons le schéma directeur. Je tiens à ce que nous nous fassions entendre pour que l'amélioration du RER B voit le jour le plus rapidement possible.

Réalisons d'abord ce qui est inscrit au contrat de plan, nous verrons ensuite s'il existe une opportunité pour CDG Express.

Eric JACQUOT

Je m'interroge sur la pertinence du projet CDG Express. Monsieur ARNAL a donné une partie de la réponse lorsqu'il a indiqué que le but était de libérer des capacités. Néanmoins, Monsieur POUPARD a souligné qu'il lui semblerait curieux de réserver une voie pour les taxis sur l'A1 alors que les autres automobilistes n'auraient pas cette chance. Par conséquent, est-il pertinent de bloquer les usagers du RER B – notamment en cas de grève – alors que les clients du CDG Express pourront poursuivre leur trajet sans encombre ?

Jacques BAUDRIER, élu de Paris et représentant le collectif de transports des élus communistes parisiens

Le collectif de transports des élus communistes parisiens est opposé au projet CDG Express pour diverses raisons. La première de ces raisons tient au fait que des besoins en infrastructures nouvelles de transport ont été chiffrés de longue date à plusieurs dizaines de milliards d'euros. Or accorder la priorité à un projet qui ne concerne qu'une clientèle très privilégiée et peu nombreuse me semble déplacée alors que des axes comme le RER B sont empruntés par des centaines de millions de passagers.

Par ailleurs, du point de vue parisien, notre première priorité concerne le développement des infrastructures de transports en banlieue, afin d'assurer une véritable cohérence sur l'ensemble de l'Ile-de-France. En outre, nous sommes attachés à la réalisation de deux projets :

- le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Brochant ou La Fourche ;
- le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord pour le RER B et le RER D.

De ce point de vue, le schéma directeur du RER B qui a été voté par le STIF nous semble renvoyer aux calendes grecques les grands projets d'investissement et d'amélioration de desserte. Avant de prolonger l'examen du CDG Express, nous proposons donc qu'une véritable étude soit menée sur les solutions alternatives.

Jean-Claude GIROUDON, vice-président de l'association Vivre sans CDG Express sur la commune de Sevrans

Ma question s'adresse à Monsieur ARNAL ou à Monsieur BOULANGER. Nous savons tous que les grandes gares qui desservent Paris sont affectées par des zones d'étranglement.

Pouvez-vous m'indiquer le nombre de voies existantes dans la zone d'étranglement maximal ? Votre réponse me permettra en effet de peaufiner ma réflexion. Je souhaiterais ainsi pouvoir obtenir une réponse immédiate, afin de développer mon point de vue.

Elie ARNAL

Je n'ai pas en tête le nombre exact de voies à la gare du Nord. En revanche, sept voies partent de la gare de l'Est en direction de Noisy-le-Sec.

Jean-Claude GIROUDON

Puisque nous ne disposons que de sept voies, comment est-il possible de dédier deux voies aux trains suivants :

- les navettes du CDG Express ;
- les TGV Est ;
- les trains de banlieue ;
- les grandes lignes.

En outre, le projet CDG Express prévoit de proposer, à terme, trente rames à l'heure. De plus, la gare de l'Est étant une gare butoir, la liberté de mouvement des rames est grandement diminuée.

De fait, de nombreuses interrogations demeurent sans réponse.

Par ailleurs, dans le cadre de l'amélioration de la ligne B, ne serait-il pas judicieux de créer en Seine-et-Marne une superstructure SNCF reprenant les voies des trains en provenance de Picardie ? En effet, les clients pourraient ainsi être directement reliés au grand réseau de RER et de métro. Or, pour le moment, ils pénalisent la circulation des lignes entre Mitry et la gare du Nord tout en étant contraints de passer en sous-sol en gare du Nord.

Enfin, j'imagine que le service CDG Express offrira à ses passagers un service de qualité, avec notamment l'utilisation de rames climatisées. Par conséquent, je souhaiterais savoir quelles sont les perspectives de climatisation des rames du RER B.

Jean-Michel GRADT

Dans la mesure où le temps nous est compté, je permets de synthétiser ces interventions en cinq questions.

- une question relative aux grèves ;
- une question sur le prolongement de la ligne 14 du métro et le doublement du tunnel entre Châtelet et la gare du Nord ;
- une question concernant la zone d'étranglement à la gare de l'Est ;

- une question relative au transfert des lignes picardes pour accéder à la station Châtelet-Les Halles ;
- une question sur la climatisation.

Jean-Louis JOURDAN, Directeur des lignes B et D, SNCF

S'agissant du problème de la grève, plusieurs remarques sont à prendre en considération. Tout d'abord, je souhaite que chacun soit conscient que mes collaborateurs et moi-même sommes particulièrement affligés lorsque le service public est interrompu. Nous ne pouvons donc que partager votre désolation.

Ensuite, l'activité Ile-de-France s'efforce de mettre en place, d'annoncer, d'afficher et de réaliser un service réduit en cas de grève. Cela n'est pas toujours chose aisée si, au mois de juin, la ligne D n'est jamais descendue en dessous de 30 % de son nominal, il n'en a pas été de même pour la ligne B. Je ne manierai pas la langue de bois : les raisons sont historiques.

En effet, nous sommes confrontés à un point dur à Mitry : le site de Mitry a toujours été un point de turbulence au niveau de l'organisation du trafic. Au mois de juin, la cinquantaine d'agents de conduite travaillant sur le site était gréviste à 100 %. Compte tenu des exactions qui ont été déplorées à Mitry, nous avons préféré supprimer l'intégralité du trafic entre Aulnay et Mitry plutôt que de faire courir des risques à nos personnels et à nos usagers.

De fait, nous sommes conduits à prendre des dispositions sur d'autres répartitions de charge. Ainsi, la pérennité de l'emploi sur le site de Mitry dépendra de la fiabilité du service qui sera attendue de cet établissement de production.

Ceci étant dit, et sans m'immiscer dans le débat de nature politique et législative sur le service minimum, je répète que la SNCF a essayé de bâtir et de faire connaître le plus possible un service réduit qui soit le plus fiable possible.

Jean-Michel GRADT

Je souhaiterais obtenir une réponse à la question relative au prolongement de la ligne 14 et au doublement du tunnel du RER B entre Châtelet-Les Halles et la gare du Nord.

Laurent FORTUNE

Le prolongement de la ligne Meteor pour pallier la charge de la ligne 13 jusqu'à Brochant ne figure pas au contrat de plan. En revanche, le prolongement de Meteor vers Saint-Lazare ouvrira avant Noël.

Le projet d'un tunnel commun entre les RER B et D est de grande envergure et occasionnera des dépenses importantes. En outre, ce projet devra également faire l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public. Ce dossier intéresse en priorité le RER D (12 trains à l'heure actuellement), même s'il a également un impact sur le RER B (20 trains à l'heure actuellement).

Néanmoins, il convient préalablement d'éliminer les bouchons, les points rouges. Ainsi, il est nécessaire de commencer par la modernisation des branches pour pouvoir ensuite modifier le tunnel.

Les conclusions du récent audit mené sur les grandes opérations ferroviaires indiquent qu'un projet passant par le Commission nationale du débat public voit son délai s'établir à dix ans. Pour le moment, il n'est pas possible d'envisager de tels travaux avant 2015, compte tenu de la technicité du projet et des caractéristiques du sous-sol parisien. Ainsi, je vous rappelle que les travaux d'Eole se sont déroulés dans des conditions extrêmement difficiles.

Jean-Michel GRADT

Monsieur SULPIS, pouvez-vous répondre à la question relative au nombre de voies de la gare de l'Est.

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Ile de France et Champagne-Ardennes

Dans le projet, CDG Express occupe deux voies et un quai en gare de l'Est, à un endroit où il existe trente voies. Dès qu'il quittera la gare de l'Est, le CDG Express ne bénéficiera pas de voies réservées entre Paris et Noisy-le-Sec : sur ce trajet, CDG Express – comme Eole ou le TGV Est – circulera sur les voies existantes. Les deux voies seront uniquement réservées en gare, pour le service d'accueil, de montée et de descente des voyageurs.

Jean-Michel GRADT

Sera-t-il possible de concilier tous les services dans cet entonnoir ?

Bernard SULPIS

Le projet CDG Express a été établi après avoir vérifié que la capacité des voies ferroviaires entre Paris et Noisy-le-Sec le permettait. Je vous rappelle en effet que ce secteur est orienté vers deux grandes directions :

- la direction de Strasbourg ;
- la direction de Bâle

S'il est exact que les voies en direction de Strasbourg seront extrêmement chargées, les voies en direction de Troyes et Bâle offriront plus de capacité. Ainsi, nous jouons sur la totalité de la capacité pour permettre le passage de CDG Express.

Jean-Paul PUYFAUCHER

En tant que membre de la Commission particulière du débat public, je ne peux pas laisser dire que la participation du public ralentit les projets.

Bien au contraire, elle aurait plutôt tendance à les accélérer et à éviter qu'un certain nombre de projets soient définitivement abandonnés. Je rappelle également que le débat public ne dure au maximum que quatre mois.

Marc BLACHERE, journaliste à L'Humanité Ile-de-France

Je tiens à poser deux séries de questions au sujet du RER B. Tout d'abord, quelles sont les garanties de financement des travaux du schéma directeur au-delà de 2006 ? Quel est l'arrondi du futur contrat de plan au-delà de 2006 ? En effet, tous les budgets des transports publics sont actuellement diminués.

Ma deuxième série d'interrogations porte sur le doublement du tunnel entre Châtelet et la gare du Nord. Monsieur FOURTUNE nous a indiqué que l'amélioration du RER B serait engagée, quelle que soit l'issue du projet CDG Express. Je demeure néanmoins dubitatif, échaudé par l'expérience d'Orlyval. En effet, malgré toutes les garanties qui avaient été fournies sur ce projet, Orlyval s'est révélé être une catastrophe financière. La puissance publique a ensuite repris l'exploitation et s'en est à peu près tirée, en faisant payer les banques associées au projet.

Ainsi que le Préfet LANDRIEU l'a rappelé, CDG Express est un projet dont le financement fera appel à des fonds privés. Compte tenu du précédent d'Orlyval, il est loisible d'imaginer que les banques exigeront des garanties publiques. Si CDG Express ne rencontre pas le succès escompté, la puissance publique devra « cracher au bassin ». Qu'en sera-t-il alors des autres financements sur les projets parallèles ? Par conséquent, les projets de 2015 font plus figure de vœux que de projets concrets.

Ma dernière question sera plus technique. A l'occasion de la conférence d'ouverture de la Commission particulière du débat public, il a été indiqué que la ligne du RER B pourrait améliorer la desserte de Roissy, à condition qu'elle soit modernisée dans son intégralité. Le service d'enregistrement mis à part, je ne comprends pas pourquoi il est impératif de créer CDG Express puisqu'une amélioration complète du RER B pourrait suffire à répondre à toutes les attentes. Je trouve que la contradiction est flagrante.

Robert IZEBATEN

L'amélioration du RER B est impérative, mais elle doit tenir compte d'un certain nombre de contraintes. En outre, j'ai été surpris de constater que l'étude de faisabilité du CDG Express sera réalisée entre 2003 et 2006, ce qui constitue en quelque sorte un record mondial.

Je m'interroge également sur la durée de réalisation programmée entre 2007 et 2012. Si vous respectez vos engagements, il sera possible d'améliorer nettement le RER B. Ceci nous aidera également à nous forger une opinion plus réfléchie vis-à-vis du CDG Express.

Par ailleurs, le respect des plannings et des budgets alloués doit également constituer une préoccupation de premier ordre. En résumé, il serait nécessaire de réaliser d'importants travaux sur la ligne B avant 2006, voire 2007. Enfin, la modernisation du RER B est liée à la concrétisation d'un service minimum.

Jean-Michel GRADT

Je propose de prendre une dernière question avant de céder la parole aux intervenants.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93

Le projet Eleonor, qui consiste en une ligne grande vitesse Normandie – Val de Seine, doit également être évoqué, dans la mesure où il fera l'objet d'un débat public. En effet, le projet consistera notamment à creuser un tunnel pour cette ligne grande vitesse jusqu'à Saint-Lazare, de reprendre le sillon d'Eole et repasser par le CDG Express. Le problème des trains partant à vide en direction de Roissy est également patent.

Par ailleurs, les représentants de la SNCF et du GIE sont conscients que les trains à vide ne servent à rien. De la même manière, la proposition de tunnel en 2015 pour le RER B en échange d'un tunnel pour le CDG Express apparaît comme une forme de chantage. En effet, je rappelle que les propositions d'amélioration de la ligne B n'ont pu voir le jour que grâce à la mobilisation des associations, lesquelles ont ensuite été relayées par les élus et les pouvoirs publics. En résumé, cette initiative est à mettre au crédit de la population.

Jean-Michel GRADT

Monsieur SEGAL-SAUREL, pouvez-vous apporter une réponse concernant les délais de réalisation, les études de trafic et les financements ? Quelles sont les garanties ?

Didier SEGAL-SAUREL

Mon intervention ne concerne que les financements de l'amélioration de la ligne B. Ces derniers proviennent du produit des amendes. Par conséquent, si les automobilistes respectaient les règles de stationnement, il serait impossible de financer les améliorations.

Il s'agit là d'une véritable incongruité dénoncée par tous les administrateurs élus du STIF. En conclusion, garez-vous mal et vous pourrez vous offrir les améliorations du RER B...

Laurent FORTUNE

Le produit des amendes permet effectivement de financer les 68 millions d'euros qui figurent sur la tranche (2006-2010) dédié à l'amélioration du RER B.

Certaines personnes du public ont déclaré qu'il est proposé de conditionner le financement du tunnel RER B-RER D à la réalisation CDG Express. Je m'inscris totalement en faux contre une telle affirmation : il n'existe aucun conditionnement entre les deux projets.

Il est exact que les bons projets trouvent de l'argent et que seuls les mauvais projets perdent du temps lors de la procédure de débat public. Il ne sert à rien de construire un tunnel RER B et RER D si le nord du tronçon ne fonctionne pas correctement. Par conséquent, il est impératif de résoudre ce problème en priorité.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF

Le débat de ce matin témoigne de l'intérêt que nous portons tous à l'amélioration des conditions de fonctionnement du RER B. Réseau ferré de France considère ainsi que ce projet constitue un élément essentiel de sa planification dans le nord-est de l'Ile-de-France. En d'autres termes, l'amélioration du RER B est pour nous une priorité qui n'entre pas en concurrence avec CDG Express. Avant d'envisager le doublement du tunnel de Châtelet, un certain nombre d'investissements préalables doivent être effectués :

- le doublement des voies à Mitry ;
- la construction d'installations permanente de contresens entre Charles-de-Gaulle et Aulnay ;
- la modification de la signalisation entre Aulnay et Le Bourget.

De telles opérations sont incontournables, mais elles ne suffisent pas : l'exploitation en elle-même doit également s'améliorer. A cet égard, la décision du STIF est essentielle.

De notre point de vue de Maître d'Ouvrage, le projet CDG Express s'inscrit dans une vision de l'amélioration du trafic dans le nord-est de l'Ile-de-France. Ainsi, il n'existe pas de concurrence, mais bien une complémentarité entre le projet CDG Express et les autres investissements, notamment les investissements d'amélioration du RER B.

Afin d'optimiser l'amélioration complète du RER B, nous considérons qu'une liaison dédiée entre le centre de Paris et l'aéroport de Roissy est une nécessité. En effet, il est nécessaire de libérer de la capacité pour le RER B. De plus, les conditions de transports des passagers aériens et des voyageurs du RER B ne sont pas de même nature.

Ainsi, au début de cette matinée, Madame DUCHENE a insisté sur le fait que la qualité de l'offre constituait un élément majeur pour les voyageurs. En l'espèce, nous devons satisfaire deux offres de nature différente et nous pensons avoir besoin d'une infrastructure dédiée pour répondre aux attentes des passagers aériens. Je le répète : il n'y a pas concurrence, mais complémentarité entre le projet CDG Express et le programme d'amélioration de la ligne B. Cette complémentarité comporte d'ailleurs un volet financier.

Selon nous, l'intérêt du CDG Express réside dans son financement, lequel est majoritairement assuré par des capitaux privés. Par conséquent, ce financement permet de ne pas altérer les sommes qui seront consacrées au RER B. De ce point de vue, la différence de modalité de financement est fondamentale.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois

Je rappelle que la mission de RFF est d'abord une mission de service public. Or ce service public a déjà du mal à réaliser les missions que nous lui avons confiées par l'intermédiaire de nos élus, comme l'amélioration urgente et concrète de la ligne B du RER... A cet égard, les usagers du RER sont tout à fait disposés à profiter des mêmes conditions de transport que les passagers aériens...

Pouvez-vous nous rappeler le montant de la dette de RFF ? Que deviendrait la dette de RFF si ce projet était lancé ? Nous sommes porteurs d'une certaine idée du service public et je suis très étonné qu'une entreprise de service public se comporte de la sorte.

Jean-Michel GRADT

Je vous indique que RFF a « hérité » d'une partie de la dette de la SNCF. Le débat de ce matin n'a pas pour objet de traiter cette question.

De la salle

Je ne comprends pas pourquoi il est plus aisé de construire le CDG Express que d'améliorer le RER B. De plus, le document de l'association *Vivre sans CDG Express* évoque l'éventualité de faire passer CDG Express sur l'emprise la ligne B. Cette solution ne ferait perdre que deux minutes aux passagers aériens et elle aurait l'avantage d'être bien moins onéreuse.

Jean-Michel GRADT

Je vous propose de prendre quelques questions avant de clore cette matinée.

Fouad EL KOURADI, adjoint au maire à Aulnay-sous-Bois

Je tiens à réagir aux propos du Directeur général de RFF. Celui-ci a indiqué que les lignes CDG Express et RER B n'étaient pas de même nature, tout en soulignant la complémentarité de ces deux modes de transport. J'aimerais connaître les entreprises qui se cachent derrière les « capitaux privés » qui ont été évoqués. Pour le moment, nous n'avons entendu parler que de l'ADP, de RFF et de la SNCF, c'est-à-dire des établissements publics.

Jean-Paul PUYFAUCHER

La question du financement sera traitée lors du prochain colloque du 9 octobre. Je vous invite également à consulter le dossier du Maître d'Ouvrage, puisqu'il évoque cette question dans ses dernières pages.

Jean-Claude GIROUDON

Je tiens à revenir sur la question de l'implantation d'une superstructure à Mitry ou en Seine-et-Marne, afin d'anticiper la pression urbanistique qui verra le jour dans cette région. Il serait peut-être envisageable de supprimer par la suite la circulation des trains en provenance de Picardie. Enfin, la climatisation des rames n'a pas été évoquée.

Pascal BOULANGER

Je doute que les Picards acceptent votre proposition, dans la mesure où ils ont déjà le sentiment que le RER B les envahit. Par conséquent, il n'est pas possible d'envisager cette solution uniquement sous l'angle du RER B. La SNCF doit en effet prendre en compte les lignes picardes, mais également le transport de fret.

Jean-Claude GIROUDON

Il est bien évident que cette proposition s'intègre dans un schéma plus global.

Laurent FOURTUNE

Je tiens à vous indiquer qu'à l'occasion du lancement du schéma de principe de desserte renforcée sur les voies dédiées au nord, des concertations seront organisées ville par ville. Il s'agira en effet de traiter les questions qui ne manqueront pas d'être posées par les associations et habitants de ces communes. L'objectif de l'amélioration est de faire en sorte que toutes les gares puissent profiter de trains toutes les six minutes. Il s'agit donc d'un objectif ambitieux qui nécessitera une vraie concertation de détail.

Enfin, je vous indique que le périmètre de concertation de la solution évoquée dans le dossier de l'association *Vivre sans CDG Express* est aujourd'hui bien plus large que celui qui est proposé dans le débat qui nous réunit aujourd'hui. Personnellement, je ne pense pas que les Picards soient enclins à accepter la proposition de cette association.

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public

Je tiens à préciser que le projet Eleonor a pour objet la construction d'un tunnel entre Pont Cardinet et Hausmann-Saint-Lazare. La Commission nationale du débat public a effectivement été saisie de ce projet. Si elle n'a pas décidé d'organiser un débat public, elle a demandé au Maître d'Ouvrage de mettre en œuvre une concertation recommandée. Or cette concertation ne débutera qu'à l'issue du débat public sur le CDG Express. En résumé, il existe un lien entre les projets CDG Express et Eleonor. Enfin, j'ajoute que le document de présentation d'Eleonor est disponible à la Commission nationale du débat public.

De la salle

En tant que simple citoyenne, je paye des impôts et j'aime savoir ce qui est fait de mon argent. Or j'ai constaté que le colloque consacré à la dimension socioéconomique et financière du projet sera organisé un jeudi à Paris. De fait, je me demande ce qu'il advient du débat public, puisque de nombreux salariés ne pourront pas se rendre à cette réunion pour des raisons professionnelles.

Je m'interroge d'autant plus sur la nature réelle de ce « débat public » que nous avons été peu informés. En ce qui me concerne, j'ai reçu le premier document en juillet, comme s'il s'agissait d'une simple publicité : le pli n'était pas sous enveloppe, contrairement à ce qui a été fait dans d'autres lieux du département.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je peux vous assurer que notre Commission s'interroge constamment pour pouvoir proposer le meilleur débat public possible, compte tenu des diverses contraintes de calendrier. Néanmoins, je tiens à vous indiquer que vous pouvez obtenir facilement ce document auprès de la Commission particulière du débat public. En outre, le Maître d'Ouvrage s'est engagé à répondre à toutes les questions qui seront posées par l'intermédiaire de la Commission.

Enfin, des réunions de proximité sont également organisées, afin de répondre aux attentes des citoyens. En l'espèce, une réunion de proximité est prévue à Aulnay dans cette même salle de Chanteloup, le 16 octobre.

La Commission particulière du débat public s'est également fixée l'objectif de proposer des horaires les plus différenciés possible, pour essayer de répondre à toutes les attentes : les réunions peuvent aussi bien se dérouler le matin que l'après-midi ou en soirée. Quoi qu'il en soit, il faut que vous soyez bien convaincus que nous sommes prêts à écouter tous les avis.

Clôture

Jean-Paul PUYFAUCHER
Membre de la Commission particulière du débat public

Il m'incombe désormais de conclure cette matinée. Je tiens ainsi à remercier les 153 personnes qui se sont déplacées pour participer à cette réunion. Plus précisément, je tiens à les remercier pour leur patience et la qualité de leurs questions. Enfin, je tiens à saluer les experts qui sont intervenus.

Ce colloque consacré aux effets du projet sur les autres infrastructures de transport a permis de confronter des positions extrêmement différenciées et légitimes.

Enfin, je vous rappelle que la Commission particulière du débat public maintient sa position de neutralité à l'égard de tous.