

## Compte-rendu réunion de proximité de Mitry-Mory du 4 décembre 2003

*Participaient à la réunion :*

*Pour la Commission particulière du débat public :*

*Philippe MARZOLF, Président  
Jean-Paul PUYFAUCHER*

*Pour les porteurs de projet :*

*Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)  
Marie-Pierre BORY, Chef de projet, Département stratégies, Aéroports de Paris (ADP)  
Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF  
Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE*

*Pour les interpellateurs :*

*Jean-Pierre BONTOUX, Maire de Mitry-Mory  
Philippe MISRAHI, Président de l'antenne locale de Mitry-Mory du Mouvement National de Lutte  
pour l'Environnement (MNLE 77)*

*La réunion était animée par Jean-Paul PUYFAUCHER, membre de la Commission particulière du  
débat public.*

## **Introduction du débat**

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

Je vous souhaite la bienvenue.

Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission du débat public sur le projet CDG Express chargée d'organiser la réunion de proximité de Mitry-Mory. Jean-Paul Puyfaucher m'accompagne.

## **Ouverture**

**Monsieur BONTOUX**  
**Maire de Mitry-Mory**

Je vous souhaite la bienvenue et vous remercie pour votre présence. Je salue plus particulièrement les habitants des communes riveraines ainsi que les membres de la Commission particulière du débat public CDG Express, le maître d'ouvrage et Monsieur Misrahi, interpellateur de cette soirée.

Deux réunions se sont déjà tenues à Mitry-Mory sur le sujet qui nous rassemble ce soir, bien avant que la concertation nationale ne soit lancée. J'espère que cette soirée sera aussi riche en débats que les deux précédentes.

Je laisse le soin à Monsieur le Président de la Commission d'organiser le débat de ce soir.

## **Présentation du débat**

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

Notre soirée se déroulera ainsi :

- présentation du débat public sur le projet CDG Express ;
- présentation du projet par le maître d'ouvrage (RFF, SNCF, ADP et le GIE CDG Express) ;
- présentation de la position de la Mairie par Monsieur BONTOUX, Maire de Mitry-Mory ;
- intervention de Monsieur Misrahi, Président de l'antenne locale de Mitry-Mory du Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE 93) ;

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

Comme l'a rappelé Monsieur le Maire, une concertation préalable a déjà eu lieu. Cependant, le débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante du maître d'ouvrage et du projet.

Notre objectif est de diffuser une information complète et transparente concernant le projet du maître d'ouvrage. Des réponses à l'ensemble des questions posées sont exigées. Chacun peut donc s'exprimer. Nous garantissons que l'exposé de tous les points de vue, sans exception, sera possible.

Nous attendons une participation active de la salle pour permettre un dialogue constructif et argumenté. Plus de soixante personnes sont présentes ce soir.

### **II. Les conditions du débat public**

#### **1. Les principes du débat public**

Trois principes guident la Commission du débat public.

##### *a. le principe de transparence*

L'ensemble des documents nécessaires à une bonne compréhension du projet est mis à disposition du public, de façon à ce que chacun comprenne les tenants et aboutissants du projet.

##### *b. le principe d'équivalence*

Toute personne peut s'exprimer, quels que soient sa position et son statut.

##### *c. le principe d'argumentation*

La Commission particulière est indépendante du maître d'ouvrage et neutre par rapport au projet. C'est pourquoi nous ne donnons aucun avis. Notre rôle est de faciliter le débat entre le maître d'ouvrage qui propose son projet et le public.

Nous sommes garants de la bonne diffusion de l'information et du fait que chacun puisse s'exprimer.

Pour établir la mémoire du débat, la Commission est tenue de proposer un compte-rendu. Je vous rappelle que ce débat a débuté le 25 août dernier et qu'il s'achèvera le 15 décembre prochain. La dernière réunion de synthèse se déroulera le 12 décembre prochain. Notre compte-rendu permettra de réunir l'ensemble des propos tenus au cours du débat, des solutions alternatives proposées et des positions des différents participants.

## **2. Les moyens de diffusion de l'information**

Des documents d'information ont été largement diffusés, de façon à atteindre le plus grand nombre : présentations du débat public, dossier du maître d'ouvrage, synthèses et cahiers d'acteurs. Il s'agit là d'une nouvelle différence avec la concertation préalable. Le débat public offre la possibilité à des acteurs proposant des contributions écrites argumentées d'être publiés. Ces cahiers rassemblent des propositions qui nous sont apparues constructives pour l'avancement du débat public. Neuf cahiers d'acteurs ont d'ores et déjà été édités. Trois autres sont annoncés en début de semaine prochaine.

Enfin, il nous a semblé nécessaire d'insérer la synthèse du schéma d'amélioration du RER B dans les documents du débat public.

Quatre numéros du Journal du Débat public vous sont également proposés. Trois d'entre eux sont disponibles, alors que le dernier paraîtra en fin de mois.

## **3. Les moyens de consultation des informations**

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

- accueil dans les locaux de la Commission, Paris X ;
- site Internet CPDP-CDG Express ;
- plus de 400 000 courriers d'information distribués dans les boîtes aux lettres ;
- courriels envoyés à des entreprises et administrations ;
- numéro vert ;
- affiches et présentoirs dans les gares RER ;
- relations avec les médias : 125 articles parus.

Nous avons reçu aujourd'hui plus de 2 300 cartes T, demandant de la documentation ou nous interrogeant. 1 077 questions écrites ont par ailleurs été posées.

## **4. Les moyens de participation**

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

Quatre colloques thématiques ont ensuite eu lieu :

Compte-rendu réunion de proximité de Mitry-Mory du 4 décembre 2003

- le transport aérien et le projet (quel sera le développement de Roissy ?) ;
- les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie ;
- les autres infrastructures de transport – débat au cours duquel a été présenté le schéma d'amélioration du RER B ;
- la dimension socio-économique et financière.

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

Par ailleurs, des auditions d'acteurs ont été organisées. Enfin, neuf réunions de proximité se sont tenues au sein des différentes villes impactées par le projet. Mitry-Mory accueille la dernière d'entre elles, après Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Sevran ou encore Pavillons-sous-Bois ...

Des permanences d'écoute publique sont mises en place le lendemain de ces réunions. Ainsi, la mairie de Mitry-Mory accueillera la Commission et le maître d'ouvrage demain, entre 14 heures et 17 heures, afin de répondre à vos questions.

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

#### **1. L'opportunité du projet**

A dix jours de la clôture du débat, l'opportunité du projet n'a pas été contestée : il apparaît nécessaire d'améliorer la desserte de Roissy pour les passagers aériens, compte tenu de la congestion des autres moyens de transport, plus particulièrement des autoroutes. La rénovation de la ligne B du RER constitue également une nécessité.

#### **2. Les objectifs du projet**

Il s'agit de proposer un service spécifique aux passagers aériens. Aujourd'hui, le débat porte encore sur la nécessité de dédier un service aux passagers aériens, notamment avec la création d'un terminal avancé dans Paris, en gare de l'Est.

En revanche, de nombreuses oppositions sont exprimées contre la construction du tunnel et les risques géologiques qu'elle comporterait. Le choix de la gare de l'Est, la rentabilité du projet, mais aussi les risques financiers encourus par les porteurs sont également remis en question.

Des solutions alternatives sont rapidement apparues au cours du débat, à l'initiative d'associations d'usagers : utilisation des infrastructures LGV Est et interconnexion TGV ; utilisation de l'infrastructure existante entre Paris, Roissy et Mitry. Elles ont été étudiées et jugées pertinentes par les différents acteurs.

#### **3. Le déroulement du débat**

Jusqu'ici, les débats se sont déroulés de façon sereine. Nous souhaitons qu'il en soit de même au cours de cette soirée. Chacun prête attention aux propos tenus. Nous pensons être parvenus à établir

des conditions de transparence de l'information, mais également d'équité du débat. Ainsi, chacun peut s'exprimer.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage, comme les différents acteurs, semble attentif aux propos tenus.

L'opposition constructive que nous avons déjà évoquée est issue de la maîtrise d'usage, c'est-à-dire qu'elle est le fruit de la réflexion des usagers.

Le débat public semble conférer une légitimité à des solutions alternatives pertinentes. C'est pourquoi la CNDP a décidé, le 8 octobre dernier, de diligenter une expertise indépendante au cabinet suisse SMA, sur les deux propositions alternatives évoquées plus tôt. Elles définiront la faisabilité technique et financière de ces solutions, prenant en compte leur compatibilité avec les contraintes à respecter.

Les conclusions de l'expert seront révélées au cours de la réunion de synthèse du débat public du 12 décembre prochain, à la gare de l'Est.

Souhaitez-vous poser des questions quant aux modalités du débat ?

Vous êtes priés de poser votre question sur le formulaire à votre disposition. Ce procédé permet d'archiver l'ensemble des questions et de tenir ainsi la mémoire du débat public. Chacune de vos interrogations recevra une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage.

Vous pourrez donc vous exprimer.

### **De la salle**

Comment définissez-vous la maîtrise d'ouvrage ?

### **Philippe MARZOLF**

En ce qui concerne la Commission nationale du débat public, le maître d'ouvrage est celui qui, comme le définit la loi, est tenu de nous saisir dès lors que le montant du projet présenté est supérieur à 300 millions d'euros. La structure chargée de la réalisation des travaux est appelée maître d'oeuvre. RFF est donc le maître d'ouvrage pour ce projet. Plusieurs entreprises sont présentes car elles se sont regroupées en GIE.

### **De la salle**

Que signifie RFF ?

### **Philippe MARZOLF**

Veillez nous excuser pour l'utilisation de ces nombreux sigles. RFF signifie Réseau Ferré de France. Il s'agit de l'entreprise qui construit les infrastructures. Je ne vous expliquerai pas ce qu'est la SNCF. Quant à ADP, il s'agit des Aéroports de Paris.

**De la salle**

Qu'est-ce qu'un GIE ?

**Philippe MARZOLF**

Un groupement d'intérêt économique (GIE) rassemble des entreprises pour l'étude et l'élaboration d'un projet. Le maître d'ouvrage reviendra sur ces définitions.

Je lui laisse d'ailleurs la parole. Il dispose de près de treize minutes pour présenter son projet. Notez que l'ensemble des temps de parole est comptabilisé afin que l'équité d'expression soit respectée.

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

**Bernard Sulpis**

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

Réseau Ferré de France a été créé en 1997. Propriétaire du réseau ferré national, RFF est chargé de sa gestion et de son développement. La SNCF, de son côté, demeure l'exploitant traditionnel du réseau. Les trains qui vous transportent appartiennent à la SNCF. Ils roulent sur des rails qui sont la propriété de RFF.

Avant de vous présenter ce projet, je le replacerai dans son contexte.

### **I. Présentation du contexte général**

#### **1. Le nord-est francilien**

Nous nous situons dans le nord-est francilien. Ce secteur connaît une forte expansion notamment en termes d'emploi et de logements. Il accueille en outre des équipements majeurs pour la vie économique et touristique de l'Ile-de-France :

- l'aéroport Roissy-CDG (48 millions de passagers et 72 000 emplois) ;
- le Parc international des expositions de Villepinte ;
- l'aéroport du Bourget entouré de son Parc des expositions et du Musée de l'Air ;
- la Plaine-Saint-Denis ;
- le Stade de France.

L'ensemble de ce secteur est accessible grâce à une desserte autoroutière radiale (A1 et A3) et de rocade (A104 et A86). En matière de transports en commun, cette zone est, pour l'essentiel, desservie par une seule infrastructure : la ligne B du RER. Celle-ci se divise en deux branches à partir d'Aulnay. L'une rejoint Roissy alors que l'autre conduit à Mitry.

Or, l'infrastructure existante a montré ses limites. Le réseau autoroutier est saturé, incapable d'assurer des temps de transports fixes. La ligne B, quant à elle, a montré depuis plus de 25 ans son inaptitude à résoudre l'ensemble des problèmes : trajets quotidiens, dessertes du Parc des expositions ou encore de l'aéroport de Roissy.

#### **2. Rappel historique**

En 1976, lors de la création de l'aéroport de Roissy, était créé Roissy-rail, qui reliait en 19 minutes les gares du Nord et de Roissy. Les passagers aériens et les employés de Roissy se montrèrent satisfaits de ce service.



En 1983, la ligne B du RER était créée. Les besoins de desserte du secteur nous conduisirent à intégrer Roissy-rail dans la ligne B. Le train fut contraint de marquer un certain nombre d'arrêts. Les riverains se félicitèrent de ce nouveau service, mais les passagers aériens se reportèrent, eux, sur la route.

En 1995, lors de l'ouverture de la seconde aérogare, les services directs furent rétablis en heures creuses comme en heures pleines. Cet aménagement créa de tels problèmes pour la desserte du secteur que, depuis 1997, les services directs ne sont finalement maintenus que durant les heures creuses.

Des expérimentations ont donc d'ores et déjà été menées pour permettre à la ligne B de satisfaire l'ensemble des besoins.

### **3. Les solutions proposées**

Suite à ces différentes expériences, les pouvoirs publics nous ont naturellement suggéré de nous orienter vers une nouvelle voie, envisageant une spécialisation des solutions proposées. La ligne B du RER devait être améliorée pour se consacrer intégralement aux passagers quotidiens. C'est pourquoi le 1<sup>er</sup> octobre dernier, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a adopté le schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER.

Pour satisfaire les autres besoins, des solutions spécifiques doivent être élaborées.

En ce qui concerne le Parc international des expositions de Villepinte, des études sont menées par la Chambre de commerce, la SNCF et RFF pour tenter de résoudre les problèmes posés par la desserte de cette structure.

Pour les liaisons de proximité avec Roissy, dans le cadre du plan de déplacement urbain, un comité de pôle a été créé.

Enfin, pour desservir Roissy au départ de la capitale, la solution proposée par CDG Express est destinée aux passagers aériens -près de 50 % des voyageurs se dirigent vers la capitale dès leur arrivée sur Roissy, mais également au personnel. Nous souhaitons attirer ces personnes vers le rail, dans l'objectif de désengorger les autoroutes et de limiter ainsi la pollution.

## **II. Présentation du projet**

### **1. Le maître d'ouvrage**

Notre projet vous a déjà été présenté en janvier 2002, lors des réunions de concertation préalable. Nous serons certainement amenés à nous revoir sur ce dossier car la concertation est un processus continu. Il est possible que nous ne puissions pas répondre aujourd'hui plus précisément qu'en 2002 aux questions posées car nous n'en sommes qu'au stade de l'étude préalable.

Trois établissements ont développé le projet CDG Express :

- Réseau Ferré de France que je représente ;
- Aéroports de Paris, représenté par Marie-Pierre Bory ;
- la SNCF, représentée par Olivier Picq.

Ces trois organismes se sont réunis, en 2000, au sein d'un groupement d'intérêt économique d'étude, le GIE CDG Express, regroupant leurs expériences et leurs missions pour trouver une solution à votre problème quotidien, la saturation des axes autoroutiers. Xavier Duclairioir représente cette entité.

Il s'agit donc de diminuer la part d'utilisation de la route entre Paris et Roissy. Aujourd'hui, 81 % des déplacements sur ce trajet sont effectués en véhicule (voiture particulière, taxi, autobus). 19 % sont opérés grâce au mode ferroviaire, c'est-à-dire par la ligne B du RER, malgré la mise en place de dessertes directes.

Notre objectif consiste à permettre un transfert modal significatif de la route vers le fer pour atteindre 35 % de déplacements entre Paris et Roissy par train, contre 19 % actuellement.

Nous avons commencé par rechercher les conditions qu'il convenait de réunir pour permettre un transfert des passagers aériens vers le fer. En effet, en ce qui concerne le personnel de la plate-forme de Roissy, nous avons déjà mené des études qui nous permettaient de connaître l'origine des employés et donc leurs besoins de déplacements. Ainsi, un projet de service a été élaboré, regroupant ces conditions.

Près de 10 000 voyageurs ont donc été interrogés. Cette étude a permis de dégager les obligations à satisfaire pour que les passagers aériens quittent la voiture pour prendre le train. Il s'agit d'un projet de service, étape nécessaire à la mise en place de tout nouveau transport en commun.

## **2. Les besoins des utilisateurs**

Les besoins des voyageurs aériens sont identiques aux nôtres : le service doit être rapide, régulier, fiable, mais aussi proposer une grande amplitude de fonctionnement – ce qui serait intéressant pour les employés de la plate-forme qui travaillent en horaires décalés. Ce service comporte un terminal aérien dans Paris permettant aux passagers de s'enregistrer.

Telles sont donc les conditions requises pour que le passager aérien accepte d'utiliser le train.

## **3. Les contraintes**

Ce service a été conçu en vertu de deux contraintes techniques imposées par les pouvoirs publics :

- ne pas dégrader les dessertes existantes ;
- ne pas limiter leurs capacités de développement et d'adaptation aux besoins futurs (urbanisation, contraintes du plan de déplacement urbain d'Ile-de-France qui tend à réduire de 5 % l'usage de la voiture en zone agglomérée, etc.).

Ce projet répond également à des contraintes économiques :

- réduire l'apport de la sphère publique, c'est-à-dire se passer de subventions publiques de façon à ce que les crédits publics permettent d'autres améliorations ;
- assurer une neutralité sur l'endettement des entreprises publiques pour laisser notamment à RFF la possibilité d'investir dans les autres opérations.

Deux contraintes d'ordre environnemental ont également été définies :

- respecter les secteurs traversés – c'est pourquoi une partie de la ligne serait souterraine ;
- limiter les perturbations durant les travaux.

Le montage financier du projet repose donc sur les recettes du service. Nous nous sommes assurés que le passager aérien s'acquitterait d'un ticket d'environ 15 euros pour un service direct entre Paris et Roissy, respectant ainsi les conditions précédemment citées. Ce tarif peut vous paraître élevé. Il convient de ne pas le comparer à celui du RER, mais de prendre en considération l'ensemble des services proposés. Des tarifs spécifiques seraient prévus pour les salariés de Roissy ainsi que pour les accompagnateurs. Sur ce sujet, des concertations restent à mener avec les employés, les employeurs de la plate-forme et le STIF.

Ce projet résulte d'un partenariat entre public et privé. Quels que soient les résultats enregistrés par la navette, les risques pour les établissements publics seraient strictement limités, quand bien même les prévisions des expertises et contre-expertises menées ne seraient pas atteintes.

L'investissement global s'élève à 800 millions d'euros, dont 610 millions pour les infrastructures – 500 millions seraient dédiés au seul tunnel.

Il s'agit d'un projet d'infrastructures. Après avoir tenté d'utiliser l'existant – bien que de nouvelles perspectives s'offrent aujourd'hui, notamment à partir du schéma directeur de la ligne B, ce schéma d'infrastructures consiste à réaliser une liaison de 25 kilomètres entre la gare de l'Est et Roissy. Il convient d'envisager cette gare remaniée dès 2007, intégrée dans un pôle global comprenant également la gare du Nord et Magenta. Une liaison mécanisée devrait d'ailleurs relier ces pôles. Notez que la distance entre le quai le plus à l'est de la gare de l'Est et le plus à l'ouest de la gare du Nord est similaire à celle séparant la place du 18 juin de la gare Montparnasse.

La ligne utiliserait l'infrastructure existante jusqu'à Noisy-le-Sec, en empruntant la ligne Paris-Bâle. Un tunnel serait ensuite prévu jusqu'à Tremblay où la ligne impacterait votre commune en rejoignant l'installation EDF, longeant l'A104 puis la ligne d'interconnexion. Elle arriverait à Roissy, utilisant les deux voies centrales de la gare TGV. Quatre voies resteraient disponibles pour le TGV, ce qui semble exploitable, compte tenu des prévisions à long terme dans ce secteur.

Pour la commune de Mitry-Mory, le projet prévoit donc une ligne au sol, le long de l'A104 et de l'interconnexion avant de se raccorder à cette ligne.

Si ce projet devait être poursuivi, le calendrier prévoit pour 2004 un avant-projet sommaire, ce qui implique un niveau d'étude largement supérieur à celui qui est atteint aujourd'hui. Une étude d'impact et un dossier d'enquête publique seraient également engagés. En 2005, les procédures d'utilité publique vous conduiraient à vous exprimer à nouveau sur ce dossier.

La déclaration d'utilité publique interviendrait en 2006 pour conduire à l'avant-projet puis au projet. Les travaux débuteraient en 2007 pour une mise en service en 2012.

La concertation préalable comme le débat public nous ont montré la nécessité de travailler de façon permanente avec les collectivités et les riverains pour que le projet soit le mieux intégré à l'environnement naturel et humain. Je m'engage encore une fois à ce que ce dialogue soit poursuivi.

## **La position de la mairie de Mitry-Mory**

**Jean-Pierre BONTOUX**  
**Maire de Mitry-Mory**

Je me félicite que ce débat public donne l'occasion de mettre à plat l'ensemble des interrogations concernant ce projet. Je souhaite que chacun puisse ce soir exprimer son point de vue, au regard de l'intérêt général.

L'enjeu essentiel de ce débat est de prouver l'opportunité du projet. De mon point de vue, il convient également d'exprimer nos désirs en termes de transport pour notre région. La légitimité de ce projet ne doit pas se justifier exclusivement par les difficultés pour accéder à Roissy pour les usagers du transport aérien. Monsieur Sulpis a finalement associé les salariés de Roissy, alors qu'ils n'étaient originellement pas prévus par le projet

Les retards du RER, les embouteillages, les nuisances sonores et la pollution dans notre région sont avérés. Ces désagréments ne doivent pas faire oublier que nous côtoyons un pôle en développement, peut-être source de richesses, mais certainement générateur de différentes difficultés.

Il est question de créer une nouvelle ligne qui accueillerait, selon les prévisions les plus optimistes, huit millions de passagers. Moyennant un ticket de 15 euros, les voyageurs aériens rejoindraient Roissy en quinze minutes, dans des conditions de confort incomparables à celles du RER. Pourtant, 45 millions d'usagers annuels utilisent quotidiennement le RER B. La réalisation du projet CDG Express ouvre la voie à une politique de transport à deux vitesses.

C'est pourquoi ce projet ne peut être dissocié de la problématique de requalification du RER B, compte tenu de la dégradation significative du service constatée sur cette ligne, qu'il s'agisse des retards quotidiens (de 5 à 45 minutes) et des trains supprimés, ou encore de l'insécurité. Dans les années 90, nous avons contacté la Direction Paris-Nord de la SNCF pour obtenir la réouverture des gares après 21 heures. Cet acquis avait permis des progrès, mais depuis, nous constatons de nouvelles dégradations sur l'ensemble de la ligne. Par ailleurs, un manque d'information se fait sentir dans les gares et les trains. L'attente est longue, notamment lorsque l'on travaille ou que l'on étudie. Le problème de l'inconfort doit enfin être évoqué : les usagers voyagent systématiquement debout. En effet, les retards et les trains supprimés triplent la quantité d'usagers dans une même rame.

La municipalité et l'association des maires pour la défense des usagers de la ligne B du RER ont choisi de donner la priorité à la modernisation du RER. Le schéma d'amélioration signé par le STIF avance des propositions qui ne répondent pas à l'urgence. Il s'agit de projets d'avenir qui verraient le jour dans cinq à sept ans. Pourtant, une politique ambitieuse en termes d'investissement semble nécessaire à l'amélioration de la ligne B. Le matériel roulant, les infrastructures et le réseau d'alimentation électrique qui subit des coupures de façon récurrente, doivent être modernisés.

Bien que nous nous situions sur une des lignes les plus empruntées au monde, la signalisation s'avère souvent défectueuse, comme j'ai pu le constater récemment, après dix minutes d'attente.

Le dispositif d'information doit être amélioré : il conviendrait d'être informé en temps réel des dysfonctionnements.

La rupture de charge en gare du Nord doit être supprimée. Ce point mérite une réflexion. Le projet CDG Express est ambitieux, financièrement et techniquement. Or en ce qui nous concerne, nous rencontrons un problème entre la gare du Nord et Châtelet. Lorsque la ligne B est arrêtée dans ce tronçon, l'ensemble du réseau est paralysé. Ce problème financièrement lourd mérite d'être rapidement traité.

Il n'est pas raisonnable de reporter cette décision à la signature de contrats de plan hypothétiques dénoncés dès leur signature. Il est unanimement reconnu que ce passage pose problème.

Nous pensons qu'une amélioration notable du RER B pourrait répondre aux besoins des usagers quotidiens et des passagers aériens. Si notre ligne était moderne, accueillante et rapide, comme elle l'a été à l'occasion des championnats du monde d'athlétisme où des rames dédiées reliaient la Cité universitaire au Stade de France, elle satisferait parfaitement les différents besoins.

La mise en place du débat initié est jugée positive. Les documents proposés par la Commission s'avèrent très intéressants. En effet, ils démontrent que des alternatives pour rejoindre Roissy existent. La mobilisation des associations, des usagers et des élus a conduit la CNDP à mandater un bureau d'études pour étudier plus sérieusement les solutions proposées, notamment celle prévoyant l'utilisation des infrastructures existantes. Elle relaie une ancienne revendication mitryenne qui préconise d'utiliser les couloirs. Nous serions ainsi plus respectueux de notre environnement.

Le renforcement des infrastructures existantes incluant l'amélioration de la ligne B du RER correspond au point de vue unanime du conseil municipal de Mitry-Mory. Il s'agit d'une priorité absolue que nous souhaitons voir reconnue. Néanmoins, les élus de Mitry-Mory attendent les conclusions de votre rapport qui devrait être présenté le 15 décembre prochain.

Si ce projet devait être maintenu, malgré les oppositions affirmées par les différentes villes, nous tenons à préciser qu'en termes de nuisances, si nous ne sommes pas concernés par les risques liés au tunnel, nous sommes néanmoins impactés en termes paysagers.

En effet, le CDG Express viendrait s'ajouter aux nombreuses infrastructures qui grèvent notre paysage, en cœur de ville. Nous sommes impactés, souvent au nom de l'intérêt général. Or cette fois-ci, nous ne voyons pas où se situe l'intérêt général sur ce projet.

Le conseil municipal du 27 novembre dernier a refusé unanimement le projet CDG Express. Il s'oppose à tout financement public qui serait réservé à ce projet qui nous semble privé.

A titre personnel, en tant qu'individu, mais aussi en tant que maire et conseiller général, je réaffirme mon opposition à ce projet pour les Mitryens, au regard des réactions des habitants du canton de Mitry-Mory qui utilisent le réseau ferré. Nous sommes résolus à ce que les investissements nécessaires à l'amélioration de la vie quotidienne des usagers des transports en commun soient engagés.

Je vous remercie pour votre attention.

## **La position du Mouvement national de lutte pour l'environnement 77**

**Philippe MISRAHI**

**Président de l'antenne locale du Mouvement national de lutte pour l'environnement 77**

Quelle est l'utilité d'une nouvelle ligne radiale alors que plus de la moitié des déplacements en Ile-de-France sont des déplacements de rocade ? Cette action s'inscrit-elle réellement dans une politique d'aménagement du territoire tournée vers le développement des transports en commun ?

Par rapport au tracé de la ligne du CDG Express, qui utilisera des voies du RER E, ne devons-nous pas évoquer les velléités engendrées par la concurrence entre RATP et SNCF ? Les besoins des usagers ont-ils été réellement pris en compte ?

En ce qui concerne la tarification, deux catégories de réseaux émergent : le premier concerne les clients – ceux qui paient – et le second les usagers – bénéficiaires de la carte Orange.

La méthodologie adoptée tente de faire passer le projet CDG Express pour la condition à l'amélioration de la ligne B, ce qui n'est pas justifié.

Ces aspects rejoignent la problématique constatée lors de l'élaboration du projet privé Orlyval. A l'image de ce dernier, il est donc envisageable que l'exploitation de CDG Express soit déficitaire. Les entreprises publiques devront alors rembourser les dettes grâce aux impôts.

Pour améliorer les conditions de transport des voyageurs quotidiens, mais aussi des passagers aériens, plusieurs conditions doivent être réunies. Il convient de veiller à l'amélioration des infrastructures, comme l'a rappelé Monsieur le Maire. Pourquoi ne pas profiter de ces travaux pour allonger la ligne B jusqu'à Dammartin ? Cette mesure serait bénéfique pour notre région. Elle profiterait à de nombreux riverains.

Par ailleurs, il convient d'améliorer la maintenance des infrastructures fixes et du matériel roulant. De légères variations climatiques provoquent régulièrement des dysfonctionnements.

En outre, il semble nécessaire d'améliorer les conditions de transport. La mise en service de trains à deux étages pourrait notamment être intéressante. L'entrée en gare du Nord pourrait être réaménagée, de façon à séparer les tunnels des lignes B et D. Les fréquences aux heures creuses pourraient également être augmentées.

Enfin, une meilleure coopération entre les différents services publics de transport, notamment pour la gestion du changement de conducteur en gare du Nord, rendrait le trafic plus cohérent. Les correspondances seraient facilitées pour les usagers transitant de mode à mode. La fluidité du trafic serait ainsi améliorée, offrant une meilleure qualité de service aux voyageurs.

Selon moi, le projet de rocade RER en cinquième zone est le plus intéressant pour la région. Si une infrastructure nouvelle devait être développée, c'est celle-ci qu'il conviendrait de choisir.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Je propose au maître d'ouvrage de répondre à quelques-unes des questions posées par Messieurs Bontoux et Misrahi. La parole sera ensuite donnée à la salle.

Dix questions ont d'ores et déjà été posées. Je vous propose de les traiter dans leur ordre d'arrivée.



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

**Bernard Sulpis**

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

Je répondrai à certaines questions avant de laisser la parole à Monsieur Jourdan, Directeur des lignes B et D du RER, qui apportera des éléments plus précis sur certains points.

Nous avons certainement commis plusieurs erreurs de communication dans la présentation du projet CDG Express. En effet, les salariés de Roissy n'ont jamais été oubliés par ce projet. Néanmoins, leurs besoins étaient mieux cernés que ceux des passagers aériens, grâce à de nombreuses études menées précédemment. C'est pourquoi nous avons commencé par l'analyse des besoins des passagers aériens, déduisant que les salariés de la plate-forme se satisferaient d'un service fiable, régulier et proposant une grande amplitude d'horaires.

Il semblerait que nous n'ayons pas suffisamment insisté sur le fait que CDG Express est un service public, accessible à tous.

En ce qui concerne la modernisation du RER B et le schéma directeur qui a été signé, vous regrettez que le processus soit trop lent et que l'ensemble des moyens financiers ne soient pas engagés. Je vous rappelle que dès 1998, la SNCF et RFF se sont manifestés auprès des pouvoirs publics lors de l'élaboration des contrats de plan pour indiquer notre priorité : faire fonctionner correctement l'existant parallèlement à la création de nouvelles lignes. Nous rappelions la nécessité de consacrer des investissements publics à des aménagements du réseau existant pour lui permettre de mieux fonctionner. Or nous n'avons pas été entendus. Votre action a permis de réveiller l'intérêt des pouvoirs publics sur cette problématique.

Vous évoquez le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord. Si cet aménagement doit être étudié rapidement, il est naturel que sa réalisation ne soit pas une priorité. En effet, avant de construire ce nouveau tunnel, nous devons être en mesure, dans les tronçons de lignes extérieures, de prendre en compte le surplus de capacité que permettrait le doublement de ce tunnel. Pour permettre ces travaux, les schémas directeurs des lignes B, D et C sont présentés au STIF, prévoyant l'aménagement de terminus ou d'installations qui permettront d'accueillir le moment venu les capacités supplémentaires créées par le doublement du tunnel. L'ensemble du réseau ne peut aujourd'hui profiter d'une telle installation. Je suis donc convaincu que le schéma directeur traite les questions dans un ordre cohérent.

Vous citez le dispositif mis en place lors des championnats du monde d'athlétisme qui se sont déroulés au mois d'août dernier, période creuse dans les transports en commun. Ce dispositif ne peut être maintenu durant l'année car dès lors que des trains directs sont instaurés - c'est notamment le cas avec les navettes vers Roissy, les gares intermédiaires ne sont plus desservies correctement. Ne confondons pas ce qui est envisageable en période exceptionnelle, en termes de service au client ou d'exploitation ferroviaire.

En ce qui concerne la méthodologie, pour la SNCF comme pour RFF, l'amélioration de la ligne B du RER ne va pas de pair avec CDG Express.

Quelle que soit la décision prise à l'issue du débat quant à ce projet, les équipes de la SNCF et de RFF sont d'ores et déjà mobilisées pour accélérer le processus initié par le STIF qui consiste à établir un schéma de principe dans les dix-huit mois à venir.

Néanmoins, il convient de reconnaître que la réalisation de CDG Express éliminera le besoin en trains directs sur la ligne B. Ce projet libérerait ainsi des capacités supplémentaires pour satisfaire les besoins.

Enfin, en ce qui concerne le RER en cinquième zone, vous faites allusion au programme des tangentiels. Le contrat de plan a programmé les tangentiels nord, sud et ouest en première phase de réalisation. La tangentielle Est est, elle, en étude. CDG Express respecte la faisabilité de la tangentielle Est. Son itinéraire n'empêche en aucun cas ce nouveau projet, très demandé en Seine-et-Marne.

### **Jean-Louis JOURDAN, Directeur des lignes B et D du RER**

Les difficultés d'exploitation sont évidentes. C'est pourquoi des schémas d'amélioration et des schémas directeurs d'investissement sont élaborés. La ligne B, victime de son succès, arrive à saturation sur différents aspects.

La suppression des trains a été évoquée. Sur 20 400 trains ayant circulé depuis le début de l'année, 500 ont été supprimés, soit 2,5 % de la circulation totale. Le STIF, autorité organisatrice, ne nous permet pas de dépasser les 3 %. Au-delà de ce chiffre, nous sommes redevables de pénalités. Il s'agit donc d'une comptabilité précise.

En ce qui concerne les retards, il convient de noter les phénomènes saisonniers. Les mois de mars et octobre sont les plus mauvais de l'année. En moyenne sur l'année, 10,5 % des trains arrivent avec plus de cinq minutes de retard au terminus. Ce calcul est réalisé quotidiennement, en heures de pointe. Ce chiffre est exactement identique sur les branches sud et nord de la ligne B.

Quant à la coopération entre la RATP et la SNCF, sachez que la ligne B est exploitée communément par les deux entreprises. Nous travaillons systématiquement ensemble en nous rencontrant chaque semaine. Nos règles d'exploitation sont très proches. Depuis 1999, nous menons une démarche de certification. Néanmoins, subsiste la problématique de la gestion de la gare du Nord où une relève de l'agent de conduite est réalisée. Ce changement d'environ deux minutes, chronométré tous les trois mois, est pénalisant.

Ce temps perdu alors que nous nous trouvons dans la gare la plus chargée d'Ile-de-France - la plus importante d'Europe, perturbe les RER B et D à cause de la saturation du tronçon commun où 32 trains circulent par heure et par sens. Il s'agit du tronçon le plus chargé en Ile-de-France. Nous ne pouvons réduire l'irrégularité si les trains ne se présentent pas avec vingt à trente secondes d'écart par rapport à leur horaire théorique. Cette horlogerie complexe implique que des améliorations sur une ligne favorise la seconde.

Depuis un an, nous travaillons à l'élaboration d'un schéma d'amélioration de la ligne B en deux temps. Des opérations plutôt lourdes pour fluidifier le réseau seraient d'abord engagées. Ce schéma a été approuvé par le STIF, le 1er octobre dernier.

Dans un second temps, nous prévoyons la remise à plat de l'exploitation à l'horizon 2008 afin de proposer une meilleure régularité grâce à une refonte complète de la desserte.

En effet, nous étudions une liaison de type métro entre gare du Nord et Aulnay. Tous les trains seraient omnibus et passeraient toutes les trois minutes jusqu'à Aulnay, puis un train sur deux partirait vers Roissy alors que le second rejoindrait Mitry. Cette solution simple offre de plus grandes capacités. Elle avantagerait une partie importante de la population, bien que les habitants d'Aulnay seraient privés de trains directs.

Néanmoins, la ligne B présente une particularité gênante : elle ne connaît pas le phénomène de pointe constaté sur les autres lignes. En heures creuses comme en heures de pointe, les trains sont surchargés. Alors que 127 rames sont exploitées par la RATP, nous ne pouvons procéder au doublement des rames en heures creuses sans remise à plat du processus d'exploitation. Il s'agit d'une option que nous approfondissons. Elle permettrait de proposer plus de capacité en milieu de journée.

Enfin, le schéma directeur voté par le STIF prévoit la rénovation du matériel pour un montant compris entre 150 et 300 millions d'euros – sa fixation dépendra du cahier des charges final des aménagements intérieurs du matériel. Cette somme qui sera consacrée aux 127 rames de la ligne B est considérable. Nous rédigeons actuellement le cahier des charges. Il permettra d'établir, en fin d'année prochaine, une première maquette puis une chaîne industrielle pour moderniser les rames. Dans ce processus, il est impossible d'envisager des rames à deux niveaux. Cette solution capacitaire nécessiterait des investissements et une organisation radicalement différentes.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

D'autres questions pourront vous être posées ultérieurement.

Nous allons à présent aborder les 18 interventions de la salle, dans leur ordre de réception.

## **Débat avec la salle**

### **Jean-Jacques MASSON, Mitry-Mory**

Pourquoi ne pas avoir mis en place des navettes tournantes perpétuelles qui assureraient une rentabilité de la ligne dans les deux sens ? Moins de cinquante kilomètres séparent Roissy de Mitry. La rentabilité de la ligne aurait été permanente, dans un sens comme dans l'autre. Ainsi, les habitants de la Seine-et-Marne auraient pu rejoindre Roissy sans passer par Aulnay. La boucle ainsi décrite rappellerait l'exploitation opérée au sud de la ligne.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

Vous faites bien allusion à un train qui passerait par Mitry pour rejoindre ensuite Roissy avant de descendre vers Paris ?

### **Bernard SULPIS**

Il n'existe pas d'exploitation en boucle au sud de la ligne. Une branche se dirige vers Sceaux alors que la seconde rejoint Saint-Rémy. L'idée que vous évoquez existe dans le cadre d'un projet de boucle sud déposé au SRIF. Plusieurs options sont développées. L'une se dirige vers le nord avec un terminus à CDG 2, une autre arrive par la boucle en terminus, etc.

Je ne crois pas que cette idée de boucle Roissy-Mitry ait jamais figuré dans les plans des établissements ferroviaires ou dans des schémas directeurs d'Ile-de-France. Nous pourrions demander à Monsieur Bory de la DREIF de s'exprimer sur ce sujet.

Les établissements ferroviaires pour la région Ile-de-France et les services franciliens sont de simples exécutants de la volonté politique. Je ne crois pas que cette solution ait déjà été envisagée.

### **Monsieur BORY, Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France**

L'ancien schéma directeur de 1965, comme celui de 1994 ne prévoit pas de boucle complète, à l'image de celle que vous évoquez. La problématique de la boucle sud s'entendait dans le cadre d'un prolongement vers l'ouest pour opérer une liaison entre Cergy et Roissy. Aucun document du SRIF ne prévoit cette boucle.

### **Bernard SULPIS**

En revanche, un projet de tangentielle existe. Elle partirait de Roissy pour se diriger vers Melun. Il suffirait de créer une gare à Mitry-Mory, qui pourrait côtoyer celle de Mitry-Villeparisis pour assurer une correspondance, pour permettre une liaison entre Mitry et Roissy.

Je retiens cette proposition qui pourrait être étudiée, non pas dans le cadre de CDG Express, mais à l'occasion de l'analyse du tracé de la tangentielle Est.

**Monsieur BORY**

Les études de la tangentielle Est prévoient bien une gare d'interconnexion avec le RER B pour rejoindre Roissy par la tangentielle est.

**Christian GRANDAY, Mitry-Mory**

Je constate avec surprise que le financement de CDG Express prévoit des fonds publics. Par ailleurs, Monsieur Jourdan évoque les retards réguliers de la ligne B en heures de pointe. Cette situation pose problème aux personnes utilisant la ligne pour se rendre sur leur lieu de travail. Nous sommes très inquiets quant à la vétusté du matériel, au point de nous interroger sur un éventuel retour à la vapeur des trains SNCF.

**Xavier DUCLAIROIR**

La réalisation d'une infrastructure ferroviaire dépend habituellement de financements publics. Les collectivités financent ce type de travaux dans leur intégralité. Or l'une des contraintes initiales fixées au promoteur est d'exclure l'idée d'un financement exclusivement public. Nous avons donc réfléchi à un financement respectant cette contrainte, imposant que les seuls utilisateurs directs financent ce projet. C'est pourquoi la tarification que nous avons fixée peut être considérée comme élevée. Elle correspond au prix que les passagers aériens se disent prêts à déboursier. Elle permettrait d'assurer le financement de l'ensemble pour couvrir à la fois les coûts d'investissement et d'exploitation.

Le schéma prévoit donc un partenariat public-privé : ADP et SNCF apporteraient environ 20 % du projet. L'apport des milieux financiers représenterait les 80 % pris en charge par le secteur privé. Dans ce montage, RFF n'est pas impliqué de façon à lui permettre d'assurer ses investissements sur d'autres projets, notamment en Ile-de-France.

**Jean-Louis JOURDAN**

Vous évoquiez la vétusté du matériel. Les 127 rames du RER B acquises dans les années 80 appartiennent pour moitié à la RATP et à la SNCF. La RATP entretient la totalité du parc dans ses ateliers de Massy-Palaiseau. Quant aux investissements de modernisation, ils sont financés à 100 % par le STIF et la région Ile-de-France. Ce projet de modernisation avait déjà été évoqué quelques années auparavant. Pour des raisons d'étalement des investissements, il a pris deux ou trois années de retard. Néanmoins, comme je vous l'expliquai plus tôt, il a été validé dans son principe. Les modalités restent à fixer pour répartir les 150 à 300 millions d'euros prévus pour cette opération. Encore une fois, le STIF pilote la modernisation de ce type de matériel.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Les rames ont été acquises par la RATP et la SNCF, mais leur renouvellement ne dépend pas de ces entreprises. Pourriez-vous reprendre votre explication afin que nous comprenions bien qui est propriétaire et qui paie les rénovations ?

**Jean-Louis JOURDAN**

Le matériel est financé et organisé par le STIF et la région Ile-de-France. Ils paient le matériel et sa modernisation. Les exploitants demeurent propriétaires du parc. En ce qui concerne la ligne B, RATP et SNCF se partagent la propriété.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Le renouvellement est donc opéré par le STIF.

**Bernard SULPIS**

Les lignes de transport en commun en Ile-de-France vivent sous la tutelle d'un contrat avec une autorité organisatrice. En ce qui concerne les infrastructures, RFF remplit ses propres devoirs. Sur la ligne B, comme sur d'autres, nous réalisons des opérations de régénération : tractions électriques, signalisation, etc. Nous disposons d'un programme payé par les fonds propres de RFF de rénovation du réseau. Il contribue à la fiabilité de l'ensemble de la ligne. Pour le reste, qu'il s'agisse du développement, de la modernisation ou de l'accélération des programmes, nous agissons sous l'autorité du STIF, avec la participation financière de la région, de l'Etat et parfois, des départements.

A titre d'exemple, la SNCF ne peut mettre en place un nouveau service que si le STIF donne son accord puisque c'est lui qui va rémunérer la ligne. Nous ne sommes donc pas les seuls décideurs en ce qui concerne les transports en commun.

**Benoît PENEZ, Mitry-Mory**

Membre des Verts, je fais partie du groupe de Meaux. Je vous propose un plaidoyer contre le projet.

Sur la forme, nous pouvons saluer la Commission du débat public d'avoir organisé une concertation. Nous pensons que les débats contribuent à la démocratie participative. Nous espérons néanmoins que les riverains seront entendus et que le résultat ne révélera pas une parodie de dialogue.

Sur le fond, pour accompagner le développement du trafic aérien, ADP, Air France et les pouvoirs publics ont fait le choix de porter l'aéroport de Roissy en tête des grandes plates-formes européennes. Ce choix s'est opéré au détriment de la qualité de vie de nombreux franciliens : bruit, pollution atmosphérique et perturbations hydrauliques.

Pour favoriser la desserte, l'Etat a engagé sur notre partie du département des travaux sur la RD212, l'A104 et bientôt sur le raccordement sur l'A1, l'A104 et la N2. Le réseau routier en Ile-de-France est congestionné. Nous mesurons tous le choix du « tout routier » porté par les pouvoirs publics, poussés par les entreprises du BTP et de l'industrie automobile.

Aujourd'hui, un projet de 800 millions d'euros nous est présenté pour la construction d'une ligne ferroviaire dédiée aux voyageurs aériens pour rejoindre la capitale. A première vue, nous pouvons dire que nous préférons la ligne ferroviaire à l'autoroute à péage.

Néanmoins, nous pensons que ces établissements publics font le jeu d'opérateurs privés, alors que l'utilisateur quotidien souffre des conditions dégradées des lignes B et D du RER et des conditions inhumaines sur la ligne A.

Les établissements publics ont pourtant pour mission première d'offrir un service public pour le plus grand nombre. Le projet présenté exclut le salarié, les élèves et étudiants ou encore les familles qui devront se contenter des mauvaises conditions actuelles.

Au regard du schéma directeur d'Ile-de-France, cette liaison n'apparaît pas. En revanche, les tangentielles nord et est sont prévues, constituant une ceinture autour de Paris qui pourrait répondre aux besoins des passagers aériens et des Franciliens.

Au niveau de la Seine-et-Marne, la ligne débouche en aérien à un endroit déjà fragilisé par les travaux d'infrastructure : piste de Roissy, ligne TGV, A104, N2, zones d'activités ou encore poste du Sausset. Nous avons d'ores et déjà pu constater des désordres hydrauliques importants sur cette partie de la commune de Mitry-Mory ainsi que dans le quartier du Bourg.

Sur le plan financier, la SNCF et RFF accusent un lourd passif. Les quelque 800 millions d'euros devraient plutôt être consacrés à l'amélioration des transports ferroviaires existants.

Lors des différentes rencontres, il nous est assuré qu'en parallèle, un schéma directeur piloté par le STIF prévoit un ensemble de grands travaux pour une vague échéance en 2015. On nous répond que l'amélioration de la ligne B et le projet CDG ne sont pas liés. D'un côté, il s'agit du STIF donc de l'Etat et de l'autre, les entreprises publiques (SNCF, RFF et ADP) qui, pour l'heure, appartiennent également à l'Etat. A notre sens, le lien est étroit.

Le financement du projet est assuré pour partie par nos entreprises publiques et pour une autre, par une nébuleuse pilotée par le Crédit Lyonnais. S'il s'avère que le nombre de clients et les quinze euros ne suffisent pas, nos entreprises publiques s'engagent à combler le déficit.

Pourquoi s'obstiner ? A qui profite le crime ? Pourquoi un système à deux vitesses ? Avec la même somme prévue, il serait possible de percer un tunnel entre la gare du Nord et Châtelet, de rénover la gare de Mitry ou encore de remplacer le matériel.

Cette modernisation permettrait de répondre à l'intérêt général. Les Franciliens et les clients d'ADP pourraient disposer de rames spécialisées et d'un embarquement adapté à Magenta et/ou Châtelet.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

Je ne crois pas avoir entendu de question dans votre intervention. Il s'agit d'une position que nous prenons comme telle. Je vous suggère donc d'aborder la question suivante.

**Franck SUREAU, Mitry-Mory**

Utilisateur quotidien du RER B, je tiens à vous faire part de la colère des usagers. Ce ressentiment a conduit des personnes à descendre sur les voies à Sevran, l'an dernier.

A l'occasion de comités d'usagers tenus, il y a une dizaine d'années, des débats similaires s'étaient déroulés. Or la situation est aujourd'hui identique. C'est pourquoi le projet CDG Express s'apparente à une provocation.

Nous sommes tous ici d'accord pour voir le transport en commun développé, limitant ainsi la part de véhicules. Aujourd'hui, il est possible pour les Parisiens de rejoindre Roissy en transport en commun, grâce à la ligne B. En revanche, lorsque l'on vient de la banlieue, la situation est catastrophique. Pourtant, j'ai le sentiment que de nombreux voyageurs aériens se dirigent vers la banlieue.

Le développement du transport de rocade semble la solution d'avenir. Les chiffres concernant le mode de déplacement des Franciliens révéleraient certainement de très nombreux déplacements de banlieue à banlieue pour rejoindre l'aéroport. Puis-je disposer de données à ce sujet ? Sur les huit millions de passagers de Roissy, combien viennent de la banlieue ?

SNCF et ADP amènent 160 millions de francs. Combien de millions sont concrètement prévus et actés pour la ligne B, dans les années à venir ? Je crois la somme dérisoire. Cette situation pose de véritables problèmes car il s'agit bien d'argent public.

Les 45 millions de passagers de la ligne RER paient des impôts. Un retour de l'Etat pour les infrastructures semble essentiel. L'Etat paie les routes des automobilistes. Pourquoi ne provisionne-t-il pas les infrastructures nécessaires au passage des trains ?

Je me rappelle les débats tenus, il y a près de deux ans. Il s'avère nécessaire d'aboutir sur le projet CDG Express. Or je connais peu de personnes qui défendent aujourd'hui ce projet qui ne répond pas à l'intérêt général, compte tenu de son coût et des investissements nécessaires par ailleurs.

Quel sera l'investissement pour la ligne B du RER dans les années à venir ? Quelle part occupent les passagers de l'aéroport qui ne viennent pas de Paris ? Je suis convaincu que la réalisation d'une rocade permettrait de dégager les routes franciliennes, répondant mieux aux différents besoins.

**Xavier DUCLAIROIR**

En 2001, les dernières enquêtes révélaient que plus de 55 % des voyageurs aériens rejoignaient le centre de Paris, soit 17,5 millions de passagers. 14 millions se dirigent vers la banlieue. Parmi eux, une partie utilise le TGV au départ de Roissy vers la province, d'autres rejoignent une gare parisienne pour emprunter un train à destination de la province.

Votre question s'avère donc opportune puisque les riverains d'Ile-de-France éprouvent le besoin de rejoindre Roissy. Notre objectif est bien d'attirer le plus de personnes vers le fer, mais nous ne pouvons résoudre l'ensemble des besoins grâce à une seule solution. Les rocades sont essentielles, mais le taux d'utilisation de la route entre Paris et Roissy offre une marge de progression importante pour le transport ferroviaire.



Ce type de service ne satisfera donc pas les besoins des Franciliens, mais d'autres projets sont prévus à leur encontre. L'ensemble de ces projets permettra de répondre à tous les besoins. Un seul service ne peut satisfaire l'ensemble des besoins.

### **Bernard Sulpis**

Sur les investissements, en ce qui concerne la ligne B et les opérations spécifiques désignées par le schéma directeur, une centaine de millions d'euros est d'ores et déjà prévue sur 2002-2005. A cette somme s'ajoute les sommes engagées par RFF au titre de la régénération. Je ne connais pas précisément le chiffre. A titre d'exemple, nous avons réalisé de nombreux travaux en gare du Bourget où les rails, les traverses et le ballast ont été changés, comme nous le faisons régulièrement, notamment sur la ligne B, plus en proie à l'usure que les autres lignes.

D'autres programmes sont subventionnés par le STIF, à l'image de la télésurveillance des points sensibles. Ce dispositif permet d'intervenir plus rapidement en cas d'incident et d'opérer de la gestion préventive, c'est-à-dire de détecter les défauts de signalisation, les problèmes de joints isolants, etc.

Pour 2006-2010, trois opérations sont financées par le STIF sur le produit des amendes : suppression du tronçon commun de Mitry-Claye – la fameuse quatrième voie, redécoupage ponctuel du bloc de signalisation entre Aulnay et le Bourget et installations de contre-sens qui permettront d'assouplir l'exploitation et d'éviter le blocage du système entre Aulnay et Roissy. Néanmoins, les ressources découlant du produit des amendes demeurent limitées.

Enfin, en ce qui concerne la rénovation du matériel roulant, la desserte renforcée de la ligne B ainsi que tout ce que prévoient les différents contrats, c'est l'argent public qui doit être utilisé, comme l'a rappelé le Président de RFF au STIF. Cet argent peut provenir de la négociation à mi-plan qui interviendra prochainement, par redéploiement des sommes non-utilisées sur des opérations qui ont pris du retard, par exemple.

### **Jean-Paul Puyfaucher**

A titre d'information, vous trouverez à la sortie la synthèse du schéma directeur d'amélioration de la ligne B, édité par le STIF au cours du débat.

### **Alain Amédro, Aulnay-sous-Bois**

Co-auteur du cahier d'acteurs des Verts d'Ile-de-France, j'utilise également la ligne B du RER. Je souhaite revenir sur l'actualité du projet CDG Express, c'est-à-dire sur le déplafonnement de l'aéroport de Roissy annoncé cet été par le gouvernement. Cette situation s'avère inquiétante, d'autant qu'elle s'ajoute à l'éventualité de la construction d'une cinquième piste proposée par le député UMP Gonnot. Cette proposition démontre que Roissy se trouve aujourd'hui dans une politique d'extension.

Le projet CDG Express accompagne cette expansion, augmentant les désagréments alors qu'il conviendrait de s'opposer aux nuisances causées par cet aéroport.

Monsieur Sulpis affirme que parmi les contraintes imposées au projet, se trouve l'interdiction d'impacter les infrastructures existantes. *Quid* du RER E ? Le responsable de cette ligne me confirmait, il y a dix jours, que le RER E connaît des problèmes de saturation sur les lignes que CDG Express emprunterait sur le tronçon entre la gare de l'Est et Noisy-le-Sec.

Qui paiera la saturation ? D'ores et déjà, certains trains ne peuvent s'arrêter à Pantin à cause de cela. CDG Express impactera considérablement cette ligne.

Par ailleurs, les trains picards seront également sanctionnés, comme nous l'a rappelé une représentante du Conseil régional qui s'est entendu dire qu'aucun nouveau train ne pourrait entrer à Roissy avec la création de CDG Express. *Quid* de ce point ?

Vous évoquez les problèmes de bagages des passagers aériens. Or les expériences étrangères, à l'image d'Heathrow Express démontrent que ce service ne répond ni aux besoins des compagnies aériennes, ni à ceux des passagers.

En outre, d'autres projets seront remis en cause. L'investissement en temps et en argent sur ce projet s'est opéré au détriment d'autres études. Vous évoquez le RER B alors que vous vous placez en position de juge et partie. Vous vous retranchez derrière votre incapacité à proposer un service de qualité sur cette ligne pour en construire une bien meilleure. Cet argument est difficile à entendre.

En ce qui concerne le déficit, il s'avère que 380 millions d'euros seront pris en charge par les collectivités – selon le rapport des Ponts et Chaussées. Or les collectivités ne désirent pas investir dans CDG Express. Jean-Paul Huchon, Président du Conseil régional, a affirmé le 5 novembre dernier qu'il prendrait toutes les garanties nécessaires pour qu'aucun centime ne soit versé sur ce projet, s'il devait voir le jour, ce qu'il ne souhaite pas.

Enfin, nous sommes d'accord avec le diagnostic établi sur le RER B. Or seuls 87 millions d'euros ont été programmés. Pourtant Monsieur Sulpis, vous savez comme moi que nous rencontrons d'ores et déjà des difficultés pour financer les réalisations, notamment entre Aulnay et le Bourget. La question du financement n'est donc pas réglée.

Nous insistons sur l'importance d'investir massivement dans la ligne B. En effet, le schéma directeur ne répond pas à l'urgence constatée sur le terrain.

Qui décide de ces opérations ? J'ai lu qu'un Préfet, représentant le gouvernement, s'est prononcé favorablement à ce projet lors de l'ouverture de ce débat. Certes, il n'avait pas encore entendu la position des riverains.

Depuis six ans, la région investit considérablement dans les transports en commun. Le STIF se compose pour moitié de représentants de l'Etat et pour l'autre, d'élus de la région et des départements. Avant le débat, le STIF s'est prononcé en faveur de ce projet, par l'intermédiaire des représentants de l'Etat qui le composent. Il convient de retourner la question aux élus, comptables devant leurs électeurs. Ils doivent donner leur avis sur ce projet.

Pour notre part, nous combattons ce mauvais projet, en termes d'aménagement du territoire, mais aussi en termes environnemental et économique. Je reste par ailleurs convaincu que sa réalisation s'opérera au détriment du RER B.

Prochainement, la gestion du STIF devrait revenir à la région. Les élus, épaulés par des autorités organisatrices de proximité, prendront les décisions. Or dans le projet CDG Express, je suis choqué par le fait que le maître d'ouvrage, à l'issue du débat, prenne la décision de la poursuite du projet. Une autorité politique élue serait plus légitime pour se prononcer. Nous considérons que le STIF, dans sa version nouvelle, doit pouvoir décider de l'arrêt de CDG Express.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

Je rappelle que la Commission nationale du débat public ne décide pas de la suite à donner au projet. Parfaitement neutre, son rôle se cantonne à l'animation du débat.

Si le maître d'ouvrage doit se prononcer, trois mois après la publication du compte-rendu de la Commission, sur sa volonté de maintenir son projet, c'est le ministère des Transports qui est chargé de l'évaluation du projet. Le STIF n'est, lui, apparu sur aucun des schémas qui nous a été présenté.

### **Bernard Sulpis**

Je ne répondrai qu'à votre dernière question, sans reprendre les propos inexacts que vous avez tenus. De plus, j'ai déjà apporté des éléments de réponse concernant les impacts sur les trains picards, etc. Les réponses que je pourrais vous donner aujourd'hui sont similaires à celles que j'ai apportées lors des précédentes réunions. Elles sont rappelées dans les actes du débat. Ceci me permet de ne pas me voir reprocher la longueur de mes propos.

Notre actionnaire et autorité de tutelle est bien l'Etat. Notre projet d'infrastructure ferroviaire nécessite l'approbation du ministère des Transports, après déclaration d'utilité publique en Conseil d'Etat. Néanmoins, à l'issue du débat, nous sommes chargés d'exprimer devant l'Etat notre volonté de maintenir ou non notre projet.

Le STIF décide des liaisons à créer en Ile-de-France. C'est pourquoi il serait appelé à se prononcer au stade d'avant-projet, avant l'approbation du ministère.

Au nom du maître d'ouvrage, je me permets de vous apporter des éléments sur la prise de décision. Néanmoins, je ne me substituerai en aucun cas à l'Etat, à la région ou à tout autre organisme que je n'ai pas mission de représenter. Vos questions leur seront transmises. Les réponses vous seront ainsi apportées.

### **Philippe MARZOLF**

Imaginons que le STIF se prononce favorablement sur ce projet, alors que le ministère s'y opposerait. Le projet serait-il bien rejeté ?

### **Bernard Sulpis**

Le Syndicat des transports parisiens doit approuver le projet de service. Il donne son avis sur l'opportunité de desservir un site et habituellement, se prononce sur sa volonté de payer

l'exploitation. Sur CDG Express, il ne doit pas se prononcer sur ce dernier point puisque aucun financement ne lui est demandé. *In fine*, le ministre approuve les projets ferroviaires.

Dans le cas d'un projet de métro ou de tramway, c'est en revanche le STIF qui donne son approbation.

Nous sommes ici dans le cas de la création d'une infrastructure nationale qui nécessite une approbation ministérielle.

### **Sylvie LETAILLEUR, Mitry-Mory**

Je souhaite revenir sur les contraintes que vous exprimiez plus tôt. Parmi celles-ci, il était prévu de ne pas provoquer de gêne durant les travaux. Pourquoi cette contrainte ne pourrait-elle pas se transformer en une obligation d'améliorer l'existant ?

Comment pouvez-vous nous assurer que les travaux ne provoqueront aucune gêne, alors que des trains sont quotidiennement supprimés sur la ligne E, suite aux travaux qui ont notamment provoqué des effondrements ?

### **Bernard Sulpis**

Ne pas dégrader les services existants signifie que nous ne pouvons contraindre les lignes actuelles pour réaliser notre projet. Rétablir des services directs en heures de pointe sur la ligne B dégraderait le service existant pour les usagers quotidiens. Cette proposition alternative ne pourrait donc être retenue.

Durant les travaux, notre projet n'aurait aucune incidence sur les lignes existantes, puisqu'il s'agit de créer une infrastructure nouvelle. Deux points mériteront néanmoins toute notre attention : le raccordement à Noisy-le-Sec et celui avec l'interconnexion. Dans ces deux cas, des dispositions sont prises pour travailler en période creuse (été, nuit, etc.), ce qui pose moins de problème aux riverains.

Je ne prétends pas que nous ne serons pas contraints de demander une limitation de la vitesse des trains, par exemple, mais ces impacts seront extrêmement limités. La contrainte exigeant qu'il n'existe pas de gêne durant les travaux visait essentiellement notre obligation à mettre en place une protection phonique et d'autres dispositifs nécessaires pour limiter les nuisances subies par les riverains.

### **Françoise Bontoux, Mitry-Mory**

Vous avez évoqué des expertises d'usage demandées sur des solutions alternatives apparues au cours des débats. Je m'étonne que ces propositions alternatives n'aient pas été étudiées plus tôt puisque certaines d'entre elles sont antérieures au débat.

Lorsque l'on emprunte le RER au départ de la gare du Nord, en direction de Mitry-Mory, nous constatons que les rames directes pour Roissy sont vides. Pourquoi alors nous présenter un projet qui demande autant de travail sans avoir étudié cette question ?

Par ailleurs, 10 % des trains seraient en retard en heures de pointe. Or j'ai noté dans un carnet l'ensemble des retards rencontrés sur la ligne B. A titre d'exemple, le 18 septembre dernier, à 7 heures 39, des retards étaient annoncés. Une affiche sur le quai affirmait que neuf trains sur dix étaient à l'heure, mais qu'il était ennuyeux de se trouver dans le dixième. Les usagers qui se trouvaient près de moi ont partagé cette réflexion : « Il nous arrive souvent de nous trouver dans le dixième ! » Sans prendre le train à la même heure chaque jour, je me trouve régulièrement dans ce dixième train.

Par ailleurs, à Mitry-Claye, nous utilisons souvent les trains crépis. Lorsqu'il fait froid, le chauffage ne se met pas en route. Le soir, il y fait trop chaud. De plus, les retards sont récurrents.

Pourquoi les rames directes vers Roissy sont-elles vides ?

### **Bernard SULPIS**

Avant d'aboutir au projet, nous avons examiné de nombreuses solutions exposées dans notre dossier. Elles s'appuyaient sur les lignes B et D ainsi que sur le réseau est. Nous avons choisi cette solution car aucune autre ne s'avérait meilleure. Nous ne prenions aucun plaisir à envisager la construction d'un tunnel de onze kilomètres. L'expertise en cours permettra de dégager d'éventuelles solutions qui nous auraient échappé. En ce qui concerne le projet utilisant la ligne est, il n'a pas pu aboutir à cause de problèmes de saturation de la ligne entre Noisy et Chelles.

En outre, sur la ligne B du RER, un élément nouveau est apparu. Contenu dans le schéma directeur de la ligne B, il prévoit la possibilité de transférer les trains sur deux des quatre voies existantes. Cet élément conduira peut-être l'expert à la conclusion que cette alternative représente la meilleure solution. Néanmoins, cette possibilité n'était pas envisageable lors de l'élaboration de notre projet.

### **Marie-Pierre BORY**

Vous avez évoqué les trains directs mis en service fin 1996. Nous avons tenté grâce à ces dessertes d'améliorer le service proposé aux passagers aériens. Parallèlement, nous avons amélioré le système d'information. Un stand commun avec la SNCF a été créé en gare du Nord. Par ailleurs, la signalisation a été modifiée dans les aérogares et en gare du Nord. Ainsi, nous avons gagné quelques points de parts de marché sur la voiture, pour atteindre un taux de 19 % de passagers aériens utilisant le train. Depuis ces années-là, nous constatons une certaine stagnation.

Le service ne répond pas complètement aux besoins des passagers aériens. Encombrés par des bagages, ils ne connaissent pas pour la plupart le réseau Transilien. Le tiers d'entre eux visite pour la première fois la région. Les trains directs ne correspondent pas à leurs besoins. Les résultats nous ont donc déçus.

Il convient de noter que les passagers aériens partent avec le premier train qui se présente, sans savoir s'il est direct.

**De la salle**

Avez-vous réalisé des sondages auprès des passagers aériens ? Ces voyageurs sont chargés de bagages et reviennent de vols parfois très longs. Fatigués, ils préfèrent monter dans un taxi.

Votre projet s'apparente à un train de luxe que peu de personnes emprunteront.

Mon avis est partagé par un grand nombre de personnes.

Par ailleurs, j'insiste auprès de Monsieur Jourdan pour qu'il prévoie une formation destinée aux conducteurs afin que ceux-ci nous informent des dysfonctionnements. Il est plus agréable d'entendre un conducteur s'exprimer, même s'il ne sait pas pourquoi son train ne fonctionne plus que de passer 45 minutes à l'arrêt sans savoir ce qui se passe, comme cela m'est arrivé récemment. Les passagers sont descendus sur le ballast, obligeant le conducteur à prendre enfin la parole pour leur demander de ne pas quitter la rame, mais le mal était fait.

**Jean-Louis JOURDAN**

Sur le fond, je partage votre avis concernant la nécessité d'entendre le conducteur s'exprimer. Cette pratique émergente est insuffisamment répandue. Durant de longues années, nous demandions au conducteur d'assurer exclusivement sa conduite, sans s'occuper du reste. Suite à de nombreux incidents liés à l'incivilité – des signaux d'alarme ou des alertes radio déclenchés –, il a été récemment décidé la prise en charge des voyageurs par le chauffeur. Dès 2004, cette mesure devrait être appliquée. Nous avons d'ailleurs élaboré des guides d'annonce pour que les conducteurs puissent prendre la parole plus aisément. Distribués durant l'été dernier, ces guides produiront prochainement leurs effets.

Pendant que nous parlons, le RER B est paralysé car un colis suspect a été trouvé à Sevrans-Livry. 60 % des problèmes sur cette ligne sont causés par ce type d'incidents : colis suspects, malaises, suicides, signaux d'alarme, etc.

Certes, nous devons prendre nos responsabilités en réglant notamment les questions relevant de la saturation que nous évoquons plus tôt. Néanmoins, l'essentiel des problèmes est causé par ce type d'incivilités qui fragilisent l'exploitation.

**Philippe HOINVILLE, Villeparisis**

Je rejoins les propos de Madame Bontoux qui affirmait que les rames directes rejoignant Roissy sont vides.

Cet après-midi, en me rendant sur le site Internet de la RATP, je ne suis pas parvenue à trouver de trains directs vers Roissy. Seuls des omnibus circulent. Pourquoi ces trains auraient-ils été supprimés ? N'est-ce pas parce que personne ne les emprunterait ?

**Bernard SULPIS**

Si vous déduisez ce fait des temps de parcours observés, vous commettez une erreur. Si une navette directe vient après un train omnibus, elle ne pourra être plus rapide que le train qui la précède.

A certaines heures, les trains circulent sur les deux mêmes voies. Leurs temps de parcours sont donc quasiment identiques. Ce point pose problème. Il fait partie des raisons pour lesquelles le service actuel n'est pas très attractif.

**Philippe HOINVILLE**

Vous certifiez que des trains relient actuellement Paris et Roissy, en service direct ?

**Bernard SULPIS**

En heures creuses, des trains directs relient Paris à Roissy.

**Philippe HOINVILLE**

En ce qui concerne la contrainte qui vous a été imposée de ne pas gêner la circulation, j'ai lu que pour le percement du tunnel, vous travaillerez quotidiennement durant trois ans. 200 camions transiteraient chaque jour pour évacuer les déblais du tunnel. Est-ce vrai ?

**Bernard SULPIS**

Le projet prévoit une base de chantier dans le secteur de la Poudrette, à Pavillons-sous-Bois, à proximité du canal de l'Ourcq. La voie fluviale serait donc préférée à la voie routière pour l'évacuation des déblais et l'alimentation des chantiers. Une seconde base se situerait à la sortie de Tremblay-en-France, à la sortie du tunnel. Les premières études menées avec les collectivités locales prévoient d'utiliser les matériaux de déblai pour le remodelage paysager du secteur situé autour de l'A104. Ceci permettrait de limiter le nombre de camions utilisés.

Certes, des camions circuleront, mais nous nous sommes engagés sur cette voie dans l'objectif de respecter l'obligation de limiter la gêne durant les travaux.

**Alain FROMAL, Mitry-Mory**

Le plan de Mitry-Mory fait apparaître de très nombreuses voies qui traversent la ville. Autoroutes, gazoducs, etc. s'ajouteraient à ce nouveau projet. En contrepartie, les personnes désireuses de rejoindre l'aéroport ne disposent d'autres solutions que de passer par Aulnay. Une nouvelle voie impacterait notre commune, sans nous offrir aucun avantage. L'approche jacobine est toujours de mise.

J'attends donc après de nouveaux projets plus intéressants pour les Mitryens et les habitants des communes voisines.

**Marie-Pierre BORY**

Un déficit de transport pour rejoindre Roissy est effectivement constaté. Nous répondons mal aux besoins des employés qui travaillent en horaires décalés. Nous travaillons dans le cadre du comité de pôle, piloté par ADP. Certains couloirs importants ont été identifiés. Nous attendons les propositions des transporteurs dès 2004, pour proposer des améliorations de ce type de dessertes.

**Jean-Pierre BONTOUX**

Nos deux gares RER desservent les cantons de Mitry et de Claye-Souilly. Près de 60 000 habitants seraient concernés par ce projet, auxquels s'ajouteraient les habitants d'une partie importante des cantons de Dammartin. C'est pourquoi Monsieur Misrahi proposait le prolongement de la ligne B du RER. 100 000 habitants pourraient bénéficier de cet aménagement, avec de grandes zones d'activités (Mitry-Mory-Compans, ZAC de la Feuchère, ZAC du Parc, ZAC de la Vilette-Ozone, secteur de Claye-Souilly). Ces aménagements rassemblent une population salariée et riveraine dense qui mérite une desserte cohérente.

Aujourd'hui, les trains directs qui quittent la gare du Nord presque vides précèdent les trains vers Mitry annulés au dernier moment. Il nous est arrivé, un samedi, de compter quatre trains directs vers Roissy avant un train supprimé vers Mitry. A ce propos, les chiffres évoqués par Monsieur Jourdan quant à la suppression des trains m'étonne.

Par ailleurs, lorsque les trains arrivent en retard, il est difficile de prendre les correspondances par bus. Des queues s'allongent devant les cabines téléphoniques. C'est pourquoi ce projet frustre et déclenche la colère des usagers. L'envie de disposer de conditions de transport modernes sur cette ligne empêche la réalisation de tout autre projet.

Enfin, il convient également d'évoquer de nombreux problèmes de sécurité rencontrés après une certaine heure pour rejoindre Paris.

**Sylvie LETAILLEUR**

Je ne suis pas convaincue par vos réponses concernant les nuisances. J'utilise le RER chaque jour et habite entre Tremblay et Mitry. Si je ne suis pas gênée par les camions qui passent la journée, je le serai par ceux qui transiteront le soir.

Par ailleurs, je constate que l'argent public est disponible pour CDG Express, mais pas pour la ligne B.

Enfin, pourquoi la ligne sort-elle de terre à Tremblay et pas plus loin ?

**Bernard SULPIS**

La construction d'un tunnel représente un investissement coûteux. De plus, elle comporte des risques que les riverains ne souhaitent pas subir.



Nous nous sommes permis de sortir en aérien lorsqu'il nous a semblé que le secteur le plus construit prenait fin. A Tremblay, en longeant l'A104 derrière l'installation EDF et l'interconnexion, la zone n'est pas constructible. Il nous semblait donc envisageable de revenir en surface. En effet, le regroupement de nuisances n'impactaient que peu de personnes puisque les constructions n'étaient pas autorisées.

J'ai conscience néanmoins qu'il s'agit de terres agricoles. En travaillant avec les collectivités - sans que cela ne les engage sur le projet, nous avons tenté de regrouper les infrastructures pour limiter les impacts. Ainsi la zone située entre l'installation EDF, la Francilienne et l'interconnexion est déjà enclavée et donc inutilisable. Economiquement comme techniquement, il ne nous semble pas justifié de choisir une autre solution que l'aérien.

Notre projet respectera intégralement les dispositions phoniques que j'évoquais plus tôt. Il prévoit également un aménagement paysager. Dans ce secteur, le terrain nous permet d'assurer des protections phoniques réalisées grâce au remodelage de terres plus efficace et agréable que des murs antibruit. Toutes ces mesures sont comprises dans le projet. Dans le cas contraire, nous n'obtiendrons pas d'approbation.

Vous avez raison de ne pas me croire puisque vous avez vécu des expériences douloureuses lors de la réalisation des précédentes infrastructures. Je tiens néanmoins à vous indiquer que les réglementations dans ce domaine ont été considérablement renforcées. Infrastructures routières comme ferroviaires ne peuvent y échapper.

En ce qui concerne les zones où des infrastructures ont été réalisées avant l'apparition des nouveaux textes appliqués strictement depuis trois ou quatre ans, des programmes spécifiques de rattrapage – appelés « suppression des points noirs bruit » – sont mis en oeuvre pour réparer les erreurs passées.

### **Philippe HOINVILLE**

J'ai du mal à croire que CDG Express n'engendrera aucune baisse de service sur la ligne B, notamment sur la branche rejoignant Mitry. Preuve en sont les mouvements sociaux intervenus au mois de juin qui ont paralysé le transport sur notre commune. Plus un seul train ne circulait durant dix jours entre Mitry et Aulnay. En revanche, les trains vers Roissy fonctionnaient. Lorsque le RER B ne sera plus le seul moyen de rejoindre Roissy, la situation sera certainement pire.

### **Jean-Louis JOURDAN**

Durant quinze jours au mois de juin, la branche de Mitry était paralysée par les 53 conducteurs riverains de la commune, fermement opposés au service minimum mis en place sur la branche de Roissy.

Nous avons donc fait constater par huissier l'impossibilité d'exploiter ce tronçon. Des conducteurs du Bourget et de Paris ont conduit sur le tronçon vers Roissy.

Par ailleurs, le STIF a refusé le remboursement de la carte Orange durant le mois d'août. La proposition de geste commercial n'a pas été retenue.

**Madame PITTION, Mitry-Mory**

Je suis un usager de la ligne B. Mes employeurs me menacent de ponctionner mes retards sur mes RTT, mes congés et maintenant sur mon salaire. Pouvez-vous agir auprès des employeurs en leur certifiant que le problème vient bien de la ligne B du RER ? Puis-je obtenir un justificatif ?

**Jean-Louis JOURDAN**

Les voyageurs peuvent disposer en gare de justificatifs, sur simple demande.

**Madame PITTION, Mitry-Mory**

Nous procédons ainsi chaque matin, mais les employeurs ne se satisfont plus de cela.

**Jean-Louis JOURDAN**

Si vous souhaitez obtenir un justificatif plus détaillé sur un mois précis, vous pouvez vous rapprocher du service clientèle.

Nous discutons depuis trois heures des insuffisances de la ligne B qui accueille aujourd'hui 280 000 passagers quotidiens sur des infrastructures saturées. Le matériel d'exploitation, vieux de vingt ans, est à bout de souffle. En outre, la gare du Nord est la première gare d'Europe avec ses 500 000 voyageurs quotidiens. Enfin, l'agressivité de l'environnement a évolué depuis vingt ans.

Pour pallier ceci, nous élaborons des schémas directeurs, recherchons des financements et les planifions. Nous tentons de redresser la qualité du service.

**De la salle**

Depuis que les usagers sont considérés comme des clients, le service s'est considérablement dégradé.

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Votre problème particulier mérite un traitement spécifique. Je vous suggère de vous rapprocher de Monsieur Jourdan, après la réunion, pour obtenir les renseignements qui vous seront utiles.

**Josiane HAZANE, Mitry-Mory**

Ce projet ne vise-t-il pas à permettre la privatisation de la SNCF ?

**Olivier PICQ**

La privatisation de la SNCF ne dépend pas de l'entreprise, mais de l'Etat. Sans préjuger des décisions que pourrait prendre le Ministre des Transports, ce processus ne semble pas à l'ordre du jour.

CDG Express constituerait un service exploité par la SNCF, comme les autres lignes de notre pays. La loi impose une exploitation par notre société. Il s'agit là de notre cœur de métier : exploitation ferroviaire, maintenance de la voie, commercialisation des billets.

Aujourd'hui, ce projet n'implique pas d'exploitation privée. Au contraire, il s'agit bien d'un service situé au cœur de la SNCF.

La SNCF n'est pas l'autorité organisatrice des transports en région. La SNCF passe des contrats de transport avec les autorités régionales pour organiser une desserte ferroviaire. Sur CDG Express, la SNCF disposera là encore d'un contrat de transport. Elle sera rémunérée pour cette prestation, en fonction de sa qualité de service, à l'image de ce qui est pratiqué avec le STIF en Ile-de-France.

Par ailleurs, votre priorité pour le RER B rejoint celle de la SNCF. Monsieur Jourdan ne se félicite pas de constater les retards des trains. La priorité est partagée par tous. La qualité de service n'est pas aujourd'hui suffisante, comme cela a été dit à l'occasion des assises du RER B, en présence des usagers, des élus, de la SNCF et de RFF.

Louis Gallois, notre Président, rencontre les élus de tout bord en Ile-de-France. Il ne manque pas de leur indiquer l'urgence d'agir sur le RER B. Il convient d'engager des investissements pour améliorer la qualité de service.

Le constat est donc partagé par tous.

Enfin, il n'existe pas de concurrence entre le RER B et CDG Express.

**Isabelle BONNAUD, Paris**

Je m'interroge sur la pertinence du projet présenté ce soir. Si les conditions de transport sur la ligne B sont améliorées, la desserte de l'aéroport sera meilleure. Je comprends encore moins le choix de la gare de l'Est, malgré votre explication qui justifiait cette décision par la saturation de la gare du Nord. Pourtant, cette dernière gare accueille trois lignes de RER et des lignes de métro. Vous tentez de créer une ligne de transport en commun qui devrait limiter la circulation routière or la gare de l'Est ne compte que deux lignes de métro. Comment les passagers rejoindront-ils cette gare ?

**Bernard SULPIS**

Comme je vous l'ai expliqué plus tôt, la gare du Nord est la plus importante d'Europe, mais elle est aujourd'hui saturée. En 2007, la gare de l'Est ne sera plus le pôle isolé que nous connaissons aujourd'hui, mais l'un des éléments d'un pôle englobant les gares du Nord et Magenta. Un projet de liaison mécanisée est d'ailleurs étudié. Il devrait se concrétiser dès 2007, avec l'arrivée du TGV

Est. La liaison devrait arriver sur la mezzanine de Magenta, dans le prolongement de la gare du Nord.

En ce qui concerne l'amélioration de la ligne B, notre projet vise la mise en place d'une sorte de ligne de métro. Si le schéma directeur est respecté, il ne peut plus exister de service direct vers Roissy. Les rames directes sont aujourd'hui peu occupées car leur configuration répond mal aux besoins des passagers aériens. Cet aménagement répondrait encore plus mal à ces besoins. Il laisserait le champ libre à la voie routière.

Vu la croissance des emplois et du nombre d'habitants sur la zone, il semble que les différents besoins nécessitent l'utilisation de la ligne B dans sa totalité comme ligne de métro, dans l'objectif d'assurer les besoins des Franciliens dans leurs déplacements quotidiens.

C'est cette conclusion qui nous a conduit à séparer les missions pour améliorer la capacité de la ligne B, destinée aux déplacements du domicile au lieu de travail ou de loisirs. Une autre solution devra être trouvée pour le Parc des expositions ainsi que pour Roissy.

### **Philippe MISRAHI**

La SNCF dit attendre après le STIF. Pourtant, elle a su prendre des parts de marché dans le réseau de bus pour concurrencer la RATP, au lieu d'améliorer son réseau en travaillant aux côtés de cette entreprise. Les stratégies politiques semblent intéressantes à étudier.

Par ailleurs, vous prévoyez de transformer la ligne B en ligne de métro. Cette initiative doublera les temps de parcours des usagers de Mitry.

### **Bernard SULPIS**

Cela ne doublera pas les temps de parcours. Certes, le passage en omnibus peut créer un allongement de ces trajets. C'est pourquoi le STIF a demandé l'établissement d'un schéma de principe. Dix-huit mois nous ont été accordés pour sa réalisation, mais nous tenterons de le boucler plus rapidement. Parallèlement, l'exploitation doit être améliorée (signalisation, etc.) pour permettre la réduction des allongements de temps de parcours dus au passage en omnibus. Cette mission est menée par la SNCF et la RATP, avec le concours de la DRE et du STIF.

La ligne B du RER ne sera transférée sur ses voies bis dans son intégralité que dans la mesure où il s'agirait d'une véritable amélioration. Dans le cas contraire, nous devrions trouver une autre solution. Ceci rendrait d'ailleurs impossible une des variantes à notre projet proposée qui prévoit l'utilisation des voies rapides pour CDG Express.

Il est hors de question que ces améliorations se traduisent par des allongements des temps de parcours non compensés par une amélioration des fréquences.

**Augustin FERTE, Amiens**

Ma question dépasse la problématique de Mitry. Les Picards s'inquiètent de ce que le projet CDG Express consommera la totalité des capacités disponibles de la gare TGV de Roissy, empêchant ainsi l'arrivée de trains de Picardie. Ne serait-il pas envisageable de prévoir dans les études de prolonger certains CDG Express jusqu'à Creil ? Nous n'attendons pas de réponse aujourd'hui, mais souhaitons voir cette question étudiée.

La Picardie n'est ni favorable ni opposée au projet CDG Express. En effet, nous ne sommes pas directement concernés. Néanmoins, si ce projet aboutissait sous une forme ou une autre, nous souhaiterions ne pas être oubliés.

**Olivier PICQ**

Un très grand nombre de demandes ont été recensées quant à l'accès ferroviaire à Roissy. Il conviendra ensuite de retenir une configuration optimale, répondant aux besoins de chacun.

Nous ne pouvons pas vous apporter de réponse aujourd'hui. Le tracé de la navette permettra de mieux définir les possibilités. Il s'agit d'une réflexion globale que la SNCF et RFF doivent mener. Nous ne souhaitons pas exclure les Picards, c'est pourquoi votre demande est prise en considération.

**Jean-Pierre BONTOUX**

Par tradition, Mitry-Mory ne s'oppose à aucun territoire. Compte tenu du développement du nord de l'Ile-de-France et du sud de la Picardie, nous avons intérêt à agir ensemble pour l'amélioration des transports en commun. En effet, la grande banlieue s'étend aujourd'hui jusqu'à Creil, Compiègne et Beauvais.

**Vincent GAUTHERON, Mitry-Mory**

J'interviens en tant que salarié de la RATP et utilisateur de la ligne B.

Le coût supporté par les voyageurs est passé de 40 à 50 % en l'espace de dix ans. Parallèlement, les conditions de transport n'ont cessé de se dégrader. Il nous est présenté aujourd'hui le projet CDG Express, simultanément au schéma directeur de la ligne B. Cela sous-entend une politique commune d'investissement de la part de SNCF et RATP. Cette dernière élabore actuellement son projet d'entreprise pour 2004-2007. Or le RER n'apparaît pas dans ce projet.

Lors de l'élaboration du contrat quinquennal entre la RATP et le STIF, les élus régionaux ont été exclus du débat. Les négociations se sont déroulées entre la Direction de la RATP et les représentants de l'Etat au STIF. Ces éléments sont en défaveur des usagers. Ils conduisent à s'interroger sur la neutralité de la décision quant à l'avenir du projet présenté ce soir.

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

Nous avons déjà débattu sur le fonctionnement du STIF, notamment en ce qui concerne ses limites et la répartition entre représentants de l'Etat et élus.

En outre, le maître d'ouvrage ne peut se substituer à l'Etat pour répondre à sa place.

Enfin, en ce qui concerne le fonctionnement de la RATP, personne n'est présent ce soir pour vous répondre.

Vos deux questions ont donc d'ores et déjà été traitées. Lors du colloque qui s'est tenu le 4 octobre dernier, Didier Ségal-Saurel avait apporté de nombreuses précisions quant au fonctionnement du STIF et à la mise à l'écart des élus dans cette assemblée.

### **Madame BIDOT, Villeparisis**

Votre projet me paraît efficace pour l'environnement et la pollution. Il conviendrait simplement d'améliorer le réseau de la ligne B du RER. Plusieurs personnes ont constaté que l'aéroport est déjà desservi. Une intervenante constatait que deux trains directs vers Roissy sur trois étaient vides, alors que les trains pour Mitry sont régulièrement pleins.

Les usagers sont fatigués par cette situation.

Si les trains ont une vingtaine d'années, il convient de les améliorer. Pourquoi ne pas remettre en place des trains à étage, comme cela se pratiquait auparavant ?

Avant de créer un réseau, il convient de songer à améliorer l'existant, notamment en le prolongeant vers la Picardie.

Enfin, encore une fois, l'utilisateur fera les frais de ces nouvelles décisions.

### **Bernard SULPIS**

Je prends acte de votre déclaration. Les réponses à vos questions ont déjà été apportées, aussi, si vous me le permettez, je ne reprendrai pas mes propos.

### **Arnaud SEVE, Villeparisis**

A l'image des voitures, les voies et les trains méritent d'être régulièrement entretenus. Une meilleure maintenance leur permettrait certainement de mieux passer l'hiver et les mois de mars et octobre que vous citiez plus tôt.

Par ailleurs, un retard de deux minutes conduit à manquer un bus et engendre ainsi quinze minutes de retard. Vos statistiques qui se vantent de ce que les trains n'enregistrent que rarement plus de cinq minutes de retard vous permettent d'imprimer de belles affiches, mais en ce qui nous concerne, arriver deux minutes après le départ de sa correspondance constitue déjà un retard gênant.

En outre, le site Internet de la SNCF diffusait jusqu'en juin dernier des informations valables. Or depuis septembre dernier, sa mise à jour devient aléatoire. Les informations données ont trois jours de retard. Mon employeur prend généralement en compte la feuille de retard que j'imprime sur le site de la SNCF, mais ce sont désormais les retards du lundi qui sont affichés le mercredi.

Je suis également surpris que les études de rentabilité sur CDG Express aient révélé que les salariés d'ADP rentabiliseraient la navette. Une personne de Mitry ne rejoindra certainement pas Paris pour emprunter le CDG Express. Aucune solution ne lui est proposée. Les lignes sont radiantes, rien de circulaire n'est prévu pour les trajets de banlieue à banlieue. Cette situation est d'autant plus illogique que la saturation du marché immobilier parisien n'offre pas de nombreuses possibilités aux éventuels salariés d'ADP en recherche de logements.

Enfin, Monsieur Sulpis expliquait que l'élargissement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord n'améliorerait pas le trafic. Plus tard, Monsieur Jourdan affirmait que les trains se trouvaient bloqués par ce tronçon commun. Où est la vérité ?

### **Bernard SULPIS**

J'ai dû mal m'exprimer. Je n'ai jamais voulu dire que le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord serait inutile. Néanmoins, j'ai affirmé que pour bénéficier du complément de capacités apporté par cette opération, des adaptations devaient être préalablement mises en place en banlieue. Ceci n'empêche pas de commencer les études destinées à la construction de ce tunnel.

Par ailleurs, je vous assure que les voies sont réellement entretenues par la SNCF, dans le cadre d'une convention permanente avec SNCF. Preuve en est le projet porté par l'association Vivre sans CDG Express qui nous reproche d'immobiliser dans la journée une partie des voies pour les travaux de maintenance répartis entre les différentes équipes, nuit et jour.

### **Marie-Pierre BORY**

Les études de trafic ont tenu compte de la clientèle de passagers aériens puisque notre objectif était de proposer un service qui s'autofinancerait grâce à eux. C'est pourquoi ce point prêtait à confusion au début du débat.

Il s'agit donc bien d'un transport public ouvert à tous. 10 % des salariés de la plate-forme habitent Paris qui représente ainsi la première collectivité de résidence des employés. C'est pourquoi nous tenterons de développer un service répondant à leurs attentes en termes de tarifs.

Néanmoins, CDG Express ne répond pas à l'ensemble des besoins constatés sur la plate-forme.

**Jean-Louis JOURDAN**

Je suis étonné par les informations concernant notre serveur Internet. Je vous propose d'établir une vérification. Le processus de chargement des informations n'a pas changé, mais il est possible que certains problèmes aient été rencontrés. Je m'engage à vérifier cela.

Je me permets de répondre à la question suivante qui était posée, bien que son auteur nous ait quittés. Les incidents de matériel ne représentent que 15 % des retards. Aucun défaut de maintenance avéré n'est à l'origine de retards récurrents. Ce chiffre est en deçà de la moyenne en Ile-de-France.

Pour conquérir de nouveaux usagers, nous comptons sur la rénovation du matériel et des gares. Un effort important est réalisé dans ce sens : Vert Galant, la Courneuve-Aubervilliers, Le Bourget ou Drancy, comme l'ensemble des gares qui n'ont pas été rénovées au cours des dernières années seront mises à niveau.

En ce qui concerne la sécurisation des passagers, pour faire face aux agressions et autres vols à la tire commis par des personnes qui ne sont pas clientes de la SNCF, nous équipons nos gares de systèmes de vidéosurveillance. Les faits et gestes commis dans les souterrains ou sur les quais seront filmés. Les images seront conservées 72 heures. Cet élément dissuasif a été implanté à titre expérimental à Evry depuis septembre dernier. Plus aucun incident n'est survenu dans cette gare difficile.

Quant aux incidents externes, à l'image des personnes déambulant le long des voies provoquant des retards, il convient d'achever la clôture sur la totalité de la ligne et de renforcer la sécurité des accès. Ainsi les trains pourraient rouler correctement. Nous contribuerions également à la sécurité des passagers : près d'une fois par semaine, sur la ligne B, nous constatons des accidents de personnes, c'est-à-dire des tentatives de suicides. A titre d'exemple, la semaine dernière, 6 % des trains sont arrivés en retard à l'exception de mercredi où 50 % des trains étaient en retard suite à un suicide à Massy.

**De la salle**

Vous avez annoncé une tarification de quinze euros pour l'utilisation de CDG Express. Le RER au départ de Châtelet coûte entre quatre et cinq euros. Une famille qui doit prendre l'avion préférera passer plus de temps dans les transports que dépenser autant d'argent.

**Marie-Pierre BORY**

Le coût du RER est aujourd'hui au-dessus de sept euros. Notre tarif de base sur CDG Express est de quinze euros, mais des adaptations seront réalisées pour les accompagnateurs, les familles ou encore les groupes. La grille tarifaire sera donc élargie.

Notre référence en termes de prix est donnée par le taxi. 10 000 passagers aériens ont été interrogés, nous permettant d'élaborer un projet de service. Les voyageurs sont prêts à abandonner le taxi si un temps de trajet de vingt minutes leur est garanti. La fiabilité est déterminante face à la concurrence du taxi et de la voiture particulière.



**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Une synthèse et un compte-rendu de cette réunion comme des autres seront accessibles sur notre site Internet ou auprès de la Commission, en appelant le numéro vert que vous trouverez dans notre document. Toutes les questions posées ce soir recevront une réponse écrite.

Enfin, je vous rappelle que demain, une permanence d'écoute est prévue entre 14 heures et 17 heures, à la mairie de Mitry-Mory. La réunion de synthèse du débat se tiendra le 12 décembre prochain. Le dire d'experts sera présenté avant la diffusion du bilan de ce débat public. Il s'agira de notre dernière réunion. Elle se tiendra au salon du Relais, en gare de l'Est.

Avant de laisser le soin à Monsieur Bontoux de clôturer cette séance, je vous remercie pour votre participation et votre attention.

**Jean-Pierre BONTOUX**

Je vous remercie pour la coordination et l'animation de ce débat. Le public présent ce soir est coutumier de ce type de pratiques.

Je déplore l'absence de représentants des pouvoirs publics qui doivent pourtant répondre d'une politique des transports. J'espère néanmoins que la revendication unanime de l'ensemble des usagers sera entendue en haut de la hiérarchie.

Je ne suis toujours pas convaincu par ce projet qui m'avait été présenté par Monsieur Sulpis, il y a deux ans. Bien que travaillant sur la dynamique de l'aéroport, je ne vois pas l'intérêt de CDG Express. Un système de transport à deux vitesses risque d'être instauré en Ile-de-France.

De plus, si ce projet s'avère déficitaire, la puissance publique sera toujours chargée de combler les dettes.

Il me semble aujourd'hui essentiel de nous consacrer à la ligne B du RER, qui accueille 45 millions de passagers dans une des régions les plus dynamiques d'Europe. L'Ile-de-France connaît un fort développement grâce aux différents aménagements qu'elle accueille.

Je suis désolé d'entendre les dirigeants de la SNCF parler de clients et non plus d'usagers d'un grand service public.

Je vous remercie pour votre gentillesse et vos compétences.