

Compte-rendu réunion de proximité de Tremblay en France

Participaient à la réunion :

Pour la Commission particulière du débat public :

Philippe MARZOLF

Isabelle PISANI

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pour le GIE :

Bernard SULPIS, Directeur 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, GIE CDG Express

Florence DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF

Pour les interpellateurs :

François ASENSI, Député-Maire de Tremblay-en-France

Philippe BERTIN, Directeur des Services aux expositions, Parc des expositions Paris-Nord Villepinte

Gérard PRINCE, Président du Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE 93)

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

Introduction du débat

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

Je vous souhaite la bienvenue.

Notre soirée se déroulera ainsi :

- ouverture de la séance par Monsieur le Député-Maire
- présentation du débat public sur le projet CDG Express ;
- présentation du projet par le maître d'ouvrage ;
- présentation de la position de la Mairie par Monsieur ASENSI, Député-Maire de Tremblay-en-France ;
- intervention de deux interpellateurs, Monsieur Prince, Secrétaire départemental du Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE 93) et Monsieur Bertin, Directeur des services aux expositions du Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte ;
- questions en provenance de la salle.

Ouverture

Monsieur ASENSI
Député Maire de Tremblay-en-France

Je vous souhaite la bienvenue. Nous recevons la Commission particulière du débat public CDG Express ainsi que le maître d'ouvrage. La saisine de cette Commission fait suite à une loi que j'ai votée. Son objectif est de permettre au public de disposer du plus grand nombre d'informations possibles, en prévision de grands projets d'aménagement.

Je souhaite que le débat sur ce sujet important soit riche. Nous aborderons les questions de transport public en Ile-de-France ainsi que celles concernant l'accessibilité de l'aéroport.

Présentation du débat

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière sur ce débat public. Deux autres membres m'accompagnent : Isabelle Pisani et Jean-Paul Puyfaucher.

I. Les objectifs visés par le débat public

Comme l'a rappelé Monsieur le Député-Maire, le concept de débat public résulte de la loi de proximité de février 2002. La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante. Elle décide de l'opportunité de mener un débat public sur les grands projets d'infrastructure d'intérêt national. Le cas échéant, elle nomme une Commission particulière chargée d'organiser et d'animer le débat public.

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.

II. Les conditions du débat public

1. Les principes du débat public

Trois principes nous guident, en tant qu'organisateur et animateur de ce débat public :

Le principe de transparence

L'ensemble des documents nécessaires à une bonne compréhension du projet est mis à disposition du public au bureau de la Commission, dans le dixième arrondissement parisien, sur son site Internet, sur CDROM disponible à l'entrée de la salle.

Le principe d'équivalence

Toute personne peut s'exprimer, quels que soient sa position et son statut. Monsieur Asensi aura autant la possibilité à donner son avis qu'un riverain de Tremblay.

Le principe d'argumentation

La Commission particulière est indépendante du maître d'ouvrage et du projet. Bien que le maître d'ouvrage finance l'organisation du débat public, la Commission nationale indemnise les membres de la Commission particulière. Cette dernière s'avère parfaitement neutre : la Commission n'exprimera aucun avis sur le projet.

Pour établir la mémoire du débat, la Commission établit un compte-rendu. Nous sommes garants de l'information et de l'expression du public qui doit ainsi être la plus large possible. C'est pourquoi nous vous demandons de poser vos questions par écrit. Chacune d'entre elles recevra du maître d'ouvrage une réponse rédigée qui sera archivée. Le public pourra consulter l'ensemble de ces documents.

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 (cahier de six pages), dossier du maître d'ouvrage, synthèses et cahiers d'acteurs. Ces cahiers rassemblent des propositions qui nous sont apparues constructives pour l'avancement du débat public. Sept cahiers d'acteurs ont été d'ores et déjà été édités. Trois autres sont en préparation.

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

Quatre numéros du *Journal du Débat public* vous sont également proposés. Le premier d'entre eux est disponible, alors que le second est en cours d'édition. Ce journal propose un compte-rendu du déroulement du débat public.

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, rue d'Hauteville, Paris X ;
- site Internet CPDP-CDG Express ;
- 400 000 courriers d'information distribués dans les boîtes aux lettres ;
- courriels envoyés à des entreprises et administrations d'Ile-de-France ;
- numéro vert ;
- 1 800 abonnés à l'actualité du débat ;
- relations avec les médias : 106 articles parus.

Nous avons reçu aujourd'hui plus de 2 200 cartes T, demandant de la documentation ou nous interrogeant. 870 questions écrites ont par ailleurs été posées.

La réponse à ces questions prend parfois plus de temps qu'espéré. Cependant, le maître d'ouvrage s'est engagé à répondre par écrit à l'ensemble de ces questions, avant la fin du débat public, prévue le 15 décembre prochain.

4. Les moyens de participation

La réunion de lancement s'est déroulée à Paris. Quatre colloques thématiques ont eu lieu :

- Le transport aérien et le projet : quel sera le développement de Roissy ?
- Les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie.

- Les autres infrastructures de transport – 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, une vingtaine d'auditions d'acteurs ont été organisées. Il s'agit de leur permettre de mieux exprimer leur avis. Enfin, neuf réunions de proximité sont prévues au sein des différentes villes impactées par le projet. Après Aulnay-sous-Bois et Villepinte, la réunion de ce soir se déroule à Tremblay-en-France, avant celle prévue à Sevran.

Des permanences d'écoute publique sont ensuite mises en place. Ainsi, la mairie de Tremblay-en-France accueillera la Commission 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

Après deux mois de débat, l'opportunité du projet n'est pas 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 un enjeu essentiel.

2. Les objectifs du projet

Il s'agit de proposer un projet de service aux passagers aériens. Aujourd'hui, le débat porte encore sur la nécessité de dédier un service aux passagers aériens, en leur proposant notamment la création d'un terminal avancé dans Paris, en gare de l'Est, ou de demander à ces usagers de se satisfaire du RER B.

En revanche, de nombreuses oppositions sont exprimées contre la construction du tunnel et les risques géologiques qu'elle comporterait ainsi que son impact sur la rentabilité du projet et les risques financiers encourus par les porteurs

Le choix de la gare de l'Est est également remis en question.

Des solutions alternatives sont apparues au cours du débat. 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. 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.

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.

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

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 deux expertises sur deux propositions alternatives. Ces études sont financées par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante. L'appel à consultations a été lancé auprès de six experts étrangers pour disposer d'un éclairage, d'une vision extérieure sur les deux solutions suivantes : utilisation des voies LGV Est et interconnexion TGV ou utilisation des voies directes Paris-Roissy-Mitry pour une ligne directe arrivant en gare du Nord ou de l'Est. Les acteurs présents pourront mieux vous exposer ces projets.

Je vous rappelle que nous ne donnons pas d'avis et ne relatons que les propos tenus lors des débats.

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

De la salle

La formulation des questions par écrit nous empêchera-t-elle de nous exprimer ?

Philippe MARZOLF

Je me suis mal fait comprendre. Vous êtes priés de poser votre question sur le formulaire à votre disposition. Les hôtesses ramasseront ces documents qu'elles transmettront à Monsieur Puyfaucher, membre de la Commission. L'ensemble des questions sera enregistré et nous tenterons de prendre par oral le plus grand nombre possible. 70 questions avaient été posées à Aulnay-sous-Bois. Les 30 premières ont été développées oralement par leur rédacteur. Le maître d'ouvrage propose ensuite sa réponse.

A Villepinte, nous avons répondu à 25 des 30 questions posées.

Vous pourrez donc vous exprimer.

Roger-Pierre SORET

Je déplore le manque de signalétique en place pour rejoindre la salle. J'habite Villepinte et ne connaissais pas cet endroit. D'autres personnes ont, semble-t-il, rencontré des difficultés pour participer à cette réunion.

Philippe MARZOLF

Nous avons également rencontré des difficultés pour trouver cette salle. Nous tentons cependant de nous regrouper dans des lieux connus des riverains. Il semble que les habitants de Tremblay connaissent cette salle.

Nous vous présentons néanmoins nos excuses. Nous tentons d'organiser ces débats au plus près de la ville.

Avant de laisser la parole au maître d'ouvrage, je précise que les temps de parole sont comptabilisés. Quinze minutes sont accordées au maître d'ouvrage.

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)

Avant de vous présenter ce projet, je le replacerai dans son contexte. Je compte sur Monsieur Asensi pour me reprendre en cas d'erreur.

I. Présentation du contexte général

1. Le quart nord-est francilien

Nous nous situons dans le quart nord-est francilien. Ce secteur est un des plus dynamiques de la région Ile-de-France. Il accueille des équipements majeurs :

- l'aéroport Roissy-CDG ;
- 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 (A1 et A3) et une desserte ferroviaire (ligne B du RER), chargée de nombreuses missions depuis 25 ans. En effet, elle transporte l'ensemble des habitants et employés du secteur, mais dessert également les équipements majeurs que je citais.

Or la ligne B a montré son inaptitude à résoudre l'ensemble des problèmes.

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 du second 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. L'an dernier, ils ont, une nouvelle fois, été allégés.

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.

Depuis le 1er octobre dernier, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a adopté le schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER dont la mission est clairement définie : se concentrer sur le transport quotidien de passagers qui habitent ou travaillent dans le quart nord-est francilien. Indépendamment de toute autre considération, cette ligne nécessite des améliorations, notamment en termes de régularité, de fiabilité et de capacité.

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, simultanément à celle de Roissy. Là encore, nous recherchons une solution adaptée à cette desserte. Dans le cadre de ce débat, la Chambre de commerce et le Parc des expositions ont émis de nouvelles propositions.

Pour la desserte de Roissy à partir de l'est du Val d'Oise, nous étudions le barreau de Gonesse. La desserte de Roissy pour les personnes n'habitant pas Paris fait également l'objet d'une démarche particulière, confiée à ADP. C'est le PDU du pôle de Roissy qui associe les différents partenaires pour améliorer les rabattements sur Roissy pour les passagers aériens et le personnel de la plateforme. Les zones moins urbanisées de Seine-et-Marne, du Val d'Oise et d'une partie de la Seine-Saint-Denis – dont vous faites partie – sont concernées.

Enfin, pour desservir Roissy au départ de la capitale, la solution proposée par CDG Express est destinée aux passagers aériens, mais également au personnel. Ce projet s'inscrit donc dans le contexte que j'ai décrit. Il s'agit d'une réponse partielle au problème.

II. Présentation du projet

1. Le maître d'ouvrage

Dès l'an 2000, sous l'impulsion des pouvoirs publics, trois établissements ont développé le projet CDG Express :

- Réseau Ferré de France, gestionnaire du réseau ferré national depuis 1997 ;
- Aéroports de Paris, gestionnaire des aéroports de la région parisienne ;
- la SNCF, exploitant traditionnel des services ferroviaires sur le réseau ferré national.

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

Il s'agit donc de diminuer la part d'utilisation de la route, notamment de l'A1 et l'A3, entre Paris et Roissy. Aujourd'hui, 81 % des déplacements sur ce trajet sont effectués en véhicule. 19 % sont opérés grâce au mode ferroviaire, c'est-à-dire par la ligne B du RER.

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. Ce pourcentage concerne les voyageurs aériens, mais aussi les employés.

Nous avons commencé par rechercher les conditions qu'il convenait de réunir pour permettre un transfert des passagers aériens vers le fer. Ainsi, un projet de service a été élaboré, regroupant ces conditions.

2. Les besoins des utilisateurs

Les besoins des voyageurs aériens sont identiques aux nôtres : le service doit être rapide, régulier et fiable. Cependant, de nombreux passagers sont étrangers à l'Ile-de-France. Il convient de leur proposer un service lisible et simple, qui les conduise dans le centre de Paris où ils auront accès au réseau de métro reconnu comme l'un des plus lisibles au monde. Ce service comporte un terminal aérien dans Paris permettant aux passagers aériens de s'enregistrer.

Telles sont donc les conditions requises pour que le passager aérien accepte d'utiliser le train. Restait ensuite à définir le type d'infrastructure qui accueillerait cette liaison.

3. Les contraintes

Ce service a été conçu en vertu de plusieurs contraintes 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 urbain d'Ile-de-France qui vise l'accélération du développement ferroviaire, etc.).

Florence DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations à RFF vous détaillera les modalités de ce projet. S'il venait à se poursuivre, elle prendrait la direction des opérations de CDG Express.

Ce projet répond également à des contraintes financières et économiques, dictées par les pouvoirs publics :

- 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.

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 les conditions précédemment citées. Des tarifs spécifiques seraient prévus pour les salariés de Roissy ainsi que pour les accompagnateurs.

Ce projet résulte d'un partenariat entre public et privé pour un investissement de 800 millions d'euros, dont 610 millions pour les infrastructures – 500 millions seraient dédiés au seul tunnel – et 112 millions pour le matériel roulant.

Les modalités techniques du projet

Madame DEMEME-COQUAND
Chef de projet de Réseau Ferré de France

Mon exposé présentera d'abord la liaison envisagée, mettant en exergue les éléments principaux concernant Tremblay-en-France. J'évoquerai ensuite le planning qui serait suivi si ce projet voyait le jour suite au débat.

I. Les caractéristiques du projet

CDG Express repose sur deux principes :

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

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

Ce tunnel de 10,8 kilomètres aurait un diamètre intérieur de neuf mètres. Il se constituerait d'un tube pouvant recevoir deux voies.

A Tremblay-en-France et à Mitry-Mory, la liaison ressortirait à l'air libre. Elle se constituerait d'une double voie qui, sur trois kilomètres, longerait au plus près l'A104. Elle contournerait le poste EDF au sud, se raccordant en passage souterrain à la ligne LGV d'interconnexion. Ce tracé a été adapté suite aux consultations préalables menées notamment dans votre ville. La liaison utiliserait enfin cette ligne LGV pour entrer en gare de Roissy TGV.

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

Pour creuser un tunnel d'une grande longueur en milieu urbain, nous utilisons la méthode du tunnelier. Il s'agit d'une méthode couramment utilisée pour les métros, les tunnels routiers ou les collecteurs d'assainissement. Le tunnelier permet le creusement, l'évacuation des déblais et la mise en place d'éléments préfabriqués en béton, constituant la structure du tunnel.

Deux zones de chantier principales sont envisagées : la première à Pavillons-sous-Bois, la seconde à Tremblay-en-France. Les zones de chantier sont celles où démarrent les tunneliers, où sont positionnés les bureaux et les cantonnements. Les pousoirs et autres matériaux de chantier seraient également ravitaillés dans cette zone où, enfin, les déblais seraient extraits, traités puis évacués.

Une étude d'insertion paysagère est en cours sur Tremblay-en-France. Elle est réalisée par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, en partenariat avec l'Agence foncière et technique de la région parisienne, l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France, l'Agence des espaces et verts, les communes de Tremblay-en-France, Mitry-Mory et Villepinte. Elle vise à assurer une meilleure insertion de la ligne dans son environnement. Une grande partie des déblais extraits du tunnel devrait être utilisée pour des modelés paysagers.

D'autres travaux seraient nécessaires à la création d'une telle infrastructure : raccordement au réseau existant (dont un avec la ligne d'interconnexion LGV), déviations de réseaux en tête de tunnel essentiellement, équipements ferroviaires et travaux préliminaires de reconnaissance.

Des mesures seraient également prises pour minimiser les impacts de ces travaux.

III. Calendrier de réalisation

Les travaux en ligne pourraient démarrer en 2007 et se poursuivre jusqu'en 2011, pour une mise en service en 2012. Les premiers sondages, si le projet voyait le jour, seraient opérés en 2004.

Suite au débat public, viendront les conclusions du maître d'ouvrage. Si le projet est maintenu, l'avant-projet sommaire sera élaboré, puis une enquête publique sera menée conduisant à une déclaration d'utilité publique. De nouveaux échanges avec le public et les autorités auront lieu, à l'image des études d'insertion paysagère menées dans votre ville. Enfin, l'avant-projet détaillé et les approbations ministérielles clôtureront la démarche. Des concertations sur les zones et les plans de circulation durant les travaux seraient également prévues.

Le processus avancerait donc progressivement, par phases d'études, de concertation et d'information. Il permettrait d'élaborer le projet de façon plus précise, en l'insérant au mieux dans son environnement naturel et humain.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie. Le maître d'ouvrage a parlé durant plus de dix-sept minutes. Je cède à présent la parole à Monsieur Asensi.

La position de la mairie de Tremblay-en-France

François ASENSI
Député-Maire de Tremblay-en-France

Je vous propose un plaidoyer pour la ville de Tremblay, avec suffisamment d'ouverture pour ne pas développer un « esprit de clocher », mais montrer que cette ville, avec ses particularités, est solidaire de ses voisines et des riverains de la banlieue nord.

De bonnes questions sont posées. L'utilisateur mérite l'excellence en termes de transport public. Il s'avère également nécessaire de combattre les pollutions et de favoriser l'accès à l'aéroport.

Cependant, la réponse proposée par le projet CDG Express est inadaptée. C'est pourquoi la ville de Tremblay est favorable à l'adoption d'une solution alternative.

I. La ville de Tremblay-en-France

Le territoire de Tremblay représente un enjeu d'aménagement stratégique pour l'Ile-de-France. La ville occupe 2 260 hectares – il s'agit de la plus vaste commune de Seine-Saint-Denis ; son territoire représente une fois et demi les surfaces de Saint-Denis et Aulnay. L'aéroport détient une emprise de 820 hectares sur le territoire communal. Tremblay est traversée par l'A104 (207 000 véhicules par jour) et par la ligne du TGV Est. Le Parc des expositions occupe également une portion de terrain.

Il s'agit donc d'un site stratégique, convoité par les promoteurs immobiliers soumis aux aménageurs institutionnels présents sur la ville : ADP, EDF, RFF, CCIP et RTE. Notre commune accueille également le transformateur du Sausset (22 hectares) et le circuit Carol. Enfin, six lignes à haute tension (225 à 440 volts) traversent Tremblay.

La municipalité a engagé une action publique permanente contre les agressions du paysage. Ainsi, nous avons refusé un centre d'incinération des déchets ménagers, « combattu » un hypermarché Auchan prévu sur plusieurs hectares, refusé l'implantation d'un centre commercial entre le Vieux Pays de Tremblay et l'A104 ainsi que de multiplex, puis rejeté l'installation d'une station logistique de poids lourds. Enfin, nous avons refusé l'urbanisation en tache d'huile prévue entre le Vieux Pays et l'A104.

En 1991, nous avons élaboré un schéma d'aménagement environnemental. Dans ce schéma de la ville, inscrit au schéma directeur, 600 hectares sont soustraits à l'urbanisation. Un anneau forestier de 240 hectares a été proposé autour du Vieux Pays et un parc de cent hectares entre les Vieux Pays de Tremblay et de Villepinte est également prévu. Ce projet implique la réhabilitation du ru Sausset. Il s'agit d'un espace naturel sensible. Enfin, 260 hectares seront consacrés aux terres agricoles, autour du Vieux Pays.

Je rappelle également que dans les années 70, le Conseil municipal avait refusé un projet de 150 logements, préservant ainsi les 70 hectares du bois de Tremblay-en-France.

II. La position du Maire concernant le projet CDG Express

La première proposition de CDG Express était inadmissible : sur un espace réservé au paysage et à l'agriculture, la ligne sortait du tunnel, près de la prison de Villepinte. Cette ligne n'était pas prévue au schéma directeur. Elle agressait la partie sud de la ville de Tremblay.

Nous avons donc engagé des discussions avec le GIE pour envisager une variante. Un nouveau tracé d'intention a alors été élaboré. Il ne nous conduit pas à approuver ce projet, néanmoins, il nous permet de débiter le débat public. Un projet massacrant le paysage n'aurait pu donner lieu à une concertation. Un ouvrage d'art traversait le sentier des Vaches, s'ajoutant à l'autoroute, l'aéroport, etc.

Nous nous opposons à un transport à deux vitesses et sommes favorables à une amélioration de ligne B du RER, en priorité. De nombreux défauts sont constatés sur cette ligne : trains bondés, retards chroniques, insécurité, actes délictueux, vandalisme, manque d'informations, etc. Il s'agit là du quotidien des voyageurs dans notre secteur.

Nous avons créé une association des Maires favorables à la réhabilitation du RER B. Notre bilan s'avère positif : nous pensons modestement que la naissance du schéma directeur est survenue grâce en partie à l'action des Maires qui ont favorisé des assises en présence des différents partenaires (RFF, SNCF, STIF, etc.). Nous considérons que le schéma directeur du RER B peut s'ajouter au crédit de l'association que j'ai créée.

Selon ce schéma directeur, la situation du RER B ne serait satisfaisante qu'à partir de 2015, lorsque le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord sera réalisé. Seuls 97 millions d'euros ont été engagés aujourd'hui par le STIF, ce qui est faible par rapport au montant total des crédits prévus.

J'estime que deux projets sont en concurrence, mettant en place un transport à deux vitesses : 280 000 passagers empruntent chaque jour le RER B, contre 22 000 prévus pour CDG Express. De plus, l'échéancier du projet prévoit sa mise en circulation en 2012, alors que la situation du RER B ne serait améliorée qu'en 2020.

Par ailleurs, les liaisons express, à l'image d'Heathrow Express, ne parviennent pas aux prévisions attendues. En effet, 40 % des résultats escomptés sont atteints sur la ligne anglaise. En outre, la création d'un terminal en gare de l'Est déplacerait le problème de Roissy vers cette gare : je n'imagine pas un cadre parisien résidant à Neuilly utiliser le métro pour se rendre en gare de l'Est, avant de s'envoler vers les Bahamas. Or si l'ensemble des passagers souhaitant enregistrer en gare de l'Est s'y rendent en voiture, de sérieuses difficultés devront être envisagées dans ce secteur.

CDG est une zone en plein essor. Le gouvernement a renoncé au troisième aéroport et supprimé dans le même temps le plafond de vols autorisés, entraînant le doublement du trafic d'ici 2020. 90 millions de passagers sont attendus pour 800 000 mouvements aériens.

Il convient néanmoins de noter que 50 000 emplois devraient être ainsi créés. Le problème de l'engorgement sera renforcé : aujourd'hui, 180 000 véhicules circulent chaque jour, dont 20 % de poids lourds en Ile-de-France, causant 100 kilomètres de retenue. Cette situation est source de pollution – la circulation autoroutière représente 94 % des émissions de CO2 liées au transport à travers le pays – mais également d'accidents nombreux.

Ma proposition sera discutée en Conseil municipal. Elle prévoit d'engager le doublement du tunnel du Châtelet-gare du Nord, qui libérerait des sillons des RER D et B. Des millions de Franciliens empruntent chaque jour le RER. Par ailleurs, une ligne doit être dédiée à la desserte de l'aéroport, au départ de la gare du Nord, voire de la station des Halles, plus centrale. Cette ligne utiliserait les emprises existantes à la sortie du tunnel des Beaudottes jusqu'à l'interconnexion TGV. Ainsi, la boucle sud ne serait pas réalisée, éliminant les problèmes posés par son insertion dans le site, d'autant que les TGV de Normandie emprunteront peut-être cette ligne, à découvert.

La priorité pour Tremblay, Villepinte et Sevran est donc de préserver le cadre de vie des résidents.

La position que je viens d'énoncer est personnelle, j'engagerai plus tard la ville de Tremblay sur ces questions.

Philippe MARZOLF

105 personnes sont présentes parmi nous ce soir. Une vingtaine de questions a d'ores et déjà été posée.

Je laisse la parole à Monsieur Prince, Secrétaire départemental du MNLE 93.

La position du Mouvement national de lutte pour l'environnement 93

Gérard PRINCE

Secrétaire départemental du Mouvement national de lutte pour l'environnement 93

La position de notre association reflète celle des voyageurs en Ile-de-France. Ce projet de ligne privée ségrégative ne nous convient pas. Notre association multiplie depuis des années les interventions pour une réorientation des modes de déplacement en Seine-Saint-Denis, comme en Ile-de-France.

Pour réduire la pollution de l'air et le gaspillage des énergies fossiles, pour stopper l'alimentation de l'effet de serre, facteur de changements climatiques, nous souhaitons un autre aménagement du territoire, conduisant les Franciliens à délaisser leur voiture particulière pour le transport en commun. Ceux-ci préfèrent en effet prendre le risque des embouteillages – notamment dus à la présence de nombreux poids lourds, contre laquelle aucune disposition n'est prise – à l'inconfort des RER.

Des centaines de milliers de Franciliens empruntent quotidiennement la ligne B. Ils subissent de nombreux désagréments : entassement, inconfort, insécurité, pannes, suppressions de trains et retards divers. Excédés, les voyageurs sont insatisfaits, victimes du transport en commun alors qu'ils font l'effort de l'utiliser.

Par ailleurs, des centaines de personnes en Seine-Saint-Denis, dans le Val d'Oise et l'Oise n'ont pas encore choisi le RER, compte tenu de ces dysfonctionnements. Ils préfèrent l'encombrement dans leurs voitures à l'entassement dans celles de la SNCF.

La réponse apportée par CDG Express ne correspond pas à l'ampleur des besoins. Elle vise à permettre à une minorité de privilégiés d'échapper aux inconforts de l'immense majorité, grâce à un cadre financier où la probabilité de gestion déficitaire est forte. ADP, les banques, la SNCF et RFF s'engagent néanmoins sur ce financement.

En revanche, la modernisation de la ligne B du RER qui répond à l'ensemble des besoins par le fer – nous partageons d'ailleurs l'avis argumenté de Monsieur Asensi – est repoussée aux calendes grecques.

Jusqu'en 2006, les mesures annoncées sont mineures, surtout lorsque l'on constate que les rénovations de certaines gares correspondent à des décisions antérieures rappelées pour meubler ce schéma directeur. Les mesures destinées aux besoins essentiels (fréquence, régularité, capacité, confort, amplitude horaire de services) ne sont envisagées par le STIF que pour 2010. Enfin, pour le doublement du tunnel sous Paris, qui constitue la principale mesure, il convient d'attendre après 2015.

Avant cela, les conditions de transport de centaines de milliers de Franciliens demeureront identiques. Dans les gares où notre association a porté les informations, les voyageurs considèrent ce calendrier comme une provocation, d'autant que ces dates dépendront de choix gouvernementaux.

Or chacun constate que le ministère des Transports annonce régulièrement des décisions d'aménagement autoroutier dans le cadre d'une relance du tout routier. En revanche, rien n'est prévu pour les transports écologiques, fer et voie d'eau.

Les mesures souhaitables ne sont donc pas prises, comme le prouvent le projet CDG Express et le schéma de la ligne B présenté par le STIF.

Notre association est favorable à une remise à plat de la problématique de l'ensemble des déplacements dans le nord-est de l'Ile-de-France – Roissy compris, pour le développement en cohérence de l'ensemble des idées permettant de structurer la modernisation de la ligne B et la globalisation des moyens envisagés pour CDG Express avec ceux nettement améliorés proposés par le STIF. Ainsi, pourront être conciliés les besoins des habitants du nord-est de l'Ile-de-France et ceux des utilisateurs et des travailleurs de la plate-forme de Roissy.

La position du Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte

Philippe BERTIN

Directeur des services aux expositions du Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte

I. L'environnement du Parc

Le Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte est le deuxième parc des expositions en France et le huitième européen par sa taille. 200 000 mètres carrés d'exposition se répartissent sur sept bâtiments. Leader français pour l'accueil des salons professionnels internationaux, il reçoit chaque années 30 à 35 événements. 33 000 entreprises exposantes se regroupent dans ce Parc, dont 50 % d'entreprises étrangères. Nous recevons 2 millions de visiteurs chaque année, dont 30 % d'étrangers. Le parc est enfin le premier Parc d'expositions français par la proportion de visiteurs étrangers. Son activité génère 1,2 milliard d'euros de retombées directes, chaque année, soit 15 000 emplois.

L'activité des foires et salons s'expose à une très vive concurrence internationale, notamment européenne. Les Allemands et Italiens sont parvenus ces dernières années à augmenter leurs parts de marché, au détriment des salons français, en proposant des espaces plus importants et mieux desservis grâce à des infrastructures de transport en commun modernes et fiables.

En ce qui concerne Paris-Nord Villepinte, l'accessibilité s'est justement dégradée au cours des dernières années. Aujourd'hui, 63 % des accès sont opérés par la route, essentiellement pas les autoroutes A1, A3 et A104 qui comptent parmi les plus saturées d'Ile-de-France. 37 % des visiteurs utilisent le RER B, proportion importante eu égard aux seuls 19 % enregistrés par CDG. Hélas, cette proportion tend à diminuer, du fait de la dégradation de la qualité de service.

Le service assuré par le RER B répond aujourd'hui difficilement aux attentes de notre clientèle dont le profil est similaire à celui des voyageurs aériens. En effet, il s'agit de nombreux étrangers, exigeant le confort et disposant de moyens financiers conséquents.

Le Parc des expositions se situe à moins de deux kilomètres de l'aéroport, ce qui lui permettrait de profiter, de façon évidente, des infrastructures de transport prévues pour Roissy. Il est d'ailleurs fréquent en Europe que la desserte de l'aéroport soit couplée à celle du Parc des expositions. C'est notamment le cas à Madrid.

II. Une proposition alternative au CDG Express

CDG Express offre la possibilité d'une amélioration radicale de la desserte ferroviaire de Paris-Nord, en proposant un niveau de qualité comparable à celui dont bénéficient nos concurrents. C'est pourquoi nous avons proposé une variante du projet. Elle améliore le tracé initial dans la mesure où son coût est moindre, mais également parce que sa construction sera plus rapide et qu'elle sera capable de résorber le trafic supplémentaire généré par le Parc.

Notre objectif est d'augmenter la part des transports en commun par rapport au routier.

Notre tracé partirait de la gare de l'Est, puis, à terme, de celle de Haussman-Saint-Lazare, plus appropriée. Nous proposons de reprendre le tracé du tunnel jusque sous Sevran-Beaudottes. Il s'agirait ensuite de dévier le tunnel prévu jusqu'à Tremblay pour rejoindre les emprises du RER B, au-delà des Beaudottes. La plate-forme serait disponible pour accueillir une nouvelle paire de voies. Le tracé rejoindrait ensuite la gare du Parc des expositions qui elle-même, dispose des emprises nécessaires pour accueillir un quai supplémentaire et une nouvelle paire de voies. Au-delà du Parc, pour rejoindre l'aéroport de Roissy, nous proposons de reprendre le tracé prévu par le schéma directeur de la région Ile-de-France, c'est-à-dire la boucle sud de Roissy, pour rattraper au niveau de l'A104 le trajet initial jusqu'à la gare TGV de Roissy.

Cette proposition présente pour nous l'avantage de réduire la longueur du tunnel initialement prévue de 3 kilomètres, permettant une économie potentielle de 60 millions d'euros sur les coûts d'infrastructure. La durée des travaux serait par ailleurs réduite de 9 mois. Enfin, grâce à cet arrêt au Parc des expositions, notre clientèle participerait à hauteur de 10 à 15 % au trafic prévu sur CDG Express. D'ores et déjà, des enquêtes auprès de nos visiteurs ont révélé que 40 % d'entre eux étaient prêts à payer dix à quatorze euros pour profiter d'une liaison dédiée vers Paris.

Le tracé que nous proposons n'exclut pas d'autres propositions, notamment celle consistant à utiliser les voies rapides au-delà de la gare du Nord jusqu'à Aulnay avec un saute-mouton pour rejoindre les Beaudottes, en passant par le Parc des expositions.

La desserte de Paris-Nord, en complément du RER B amélioré et fiabilisé s'avère nécessaire au point de vue environnemental. En effet, la croissance des flux générés par le développement du Parc se reportera inéluctablement sur la route si aucune amélioration n'est apportée, en termes de liaison ferroviaire.

Les éléments de réponses apportés par le GIE

Bernard Sulpis

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

J'imagine que vous mesurez l'ampleur de la tâche qui nous attend à l'issue de ce débat, eu égard à l'ensemble de variantes proposées lors des différentes réunions.

Traditionnellement, l'amélioration de la ligne B s'oppose à la création d'une desserte dédiée entre Paris et Roissy. Mon exposé des expérimentations menées durant 25 ans pour satisfaire l'ensemble des besoins grâce à une même ligne de transport a montré combien la tâche s'avérait délicate. Un service direct vers Roissy implique des difficultés pour les usagers quotidiens d'Aulnay ou de La Courneuve-Aubervilliers. Dès lors que ces trains directs sont supprimés, des problèmes se posent vis-à-vis des personnes qui rejoignent Roissy pour voyager ou pour travailler.

La variante présentée par Monsieur Asensi rejoint celle proposée par Vivre sans CDG Express. Il s'agit d'une variante d'utilisation du réseau nord, dans la mesure où le schéma directeur de la ligne B permettrait de libérer de la capacité qui pourrait être utilisée à cette fin. Cette alternative sera expertisée et pourrait s'avérer une solution satisfaisante. Je vous rappelle que, lors de la genèse de notre projet, cette possibilité n'était pas envisageable. Le schéma directeur a certes été suscité par votre action, mais également par le débat sur CDG Express qui a révélé de nouvelles possibilités. J'espère que vous retiendrez cet aspect positif du débat.

De la même façon, sur le plan financier, RER B et CDG Express ne peuvent s'opposer. Les financements susceptibles d'être mis en place pour ces deux opérations diffèrent. En ce qui concerne l'amélioration de la ligne B du RER, des financements publics sont nécessaires. L'utilisateur quotidien ne peut payer la totalité du coût du transport, conformément aux choix réalisés en France. Des fonds publics sont donc nécessaires alors que CDG Express est appelé à être financé par des usagers qui paieront la totalité du coût de leur transport. Aucun transfert entre les deux n'est envisageable. Sans service, nous ne disposerions pas des 15 euros payés par trajet et ne pourrions donc pas les utiliser par ailleurs. Il s'agit donc bien de deux projets indépendants qui ne ponctionnent pas les mêmes sources. Ces deux opérations semblent nécessaires, sur la base de financements indépendants.

Philippe MARZOLF

Nous allons aborder les premières questions de la salle. 25 questions ont été posées. Nous les avons triées et tentons de permettre au plus grand nombre de riverains tremblaisiens de s'exprimer. Par ailleurs, je vous remercie par avance de poser de courtes questions. La Commission veillera à ce que le maître d'ouvrage réponde aussi, brièvement.

Débat avec la salle

Micheline MARC, Villepinte

Les prévisions de trafic pour CDG Express tablent sur 22 000 usagers, soit une faible proportion des 92 millions de voyageurs transportés par le RER. Je comprends mal l'intérêt de réaliser des travaux d'un tel coût pour transporter si peu de personnes.

Par ailleurs, l'exemple des aéroports étrangers montre que les liaisons similaires au CDG Express sont déficitaires. Ne pensez-vous pas plus sage de créer une ligne directe selon une des solutions alternatives, à l'image de celle proposée par Vivre sans CDG Express ? De plus, leur solution propose un budget moindre.

Xavier DUCLAIROIR

En ce qui concerne les prévisions de trafic, sachez qu'il s'agit pour nous d'une préoccupation de premier plan. Comme Monsieur Sulpis le rappelait, le financement de CDG Express repose sur l'acquittement du prix du billet par les futurs utilisateurs. Nos trois prévisions de trafic ont été appuyées par une expertise menée par un cabinet indépendant, à la demande des pouvoirs publics. Cette expertise conforte la fiabilité de nos prévisions.

Le dossier support du maître d'ouvrage fait état de trois scénarii : le premier scénario, dit haut, reflète nos prévisions à l'issue des études. Le second, dit moyen, envisage 8 millions de passagers alors que le dernier, dit bas, ne prévoit que 6 millions de passagers. Ainsi, la prévision initiale est dégradée de 20 % pour le scénario moyen et de 40 % pour le scénario bas.

Nous avons étudié les liaisons étrangères que nous utilisons comme référence. Elles se situent sous le seuil de leurs prévisions. Nous avons produit une note auprès de la CPDP énumérant les éléments de comparaison. Heathrow Express, après trois ans de service, enregistre des résultats 20 à 25 % sous ses prévisions – et non 40 %. Les résultats constatés sur les liaisons étrangères confirment la fiabilité de notre scénario moyen, en termes de parts de marché. C'est pourquoi l'ensemble de nos études financières s'appuient sur ces scénarii moyen et bas, négligeant le scénario haut dans les simulations financières. Nous nous basons donc sur les résultats constatés à l'étranger, après trois années de service, alors que ces liaisons sont clairement appelées à voir leurs parts de marché augmenter.

Enfin, nous ne cherchons pas à développer le projet le plus onéreux. Si l'étude des solutions alternatives révèle des possibilités de satisfaire le service pour un coût moindre, nous nous tournerons vers elles.

Corinne WANDRIESSE, Tremblay-en-France

Je salue la réaction de notre Député-Maire et sa proposition alternative. Le livret du maître d'ouvrage montre que le tunnel prévu déboucherait dans une zone déjà impactée visuellement et souffrant de nuisances environnementales.

Comment prévoyez-vous d'insérer votre projet dans l'environnement et de protéger le traitement paysager ? Ne serait-il pas plus approprié d'utiliser les voies existantes vers le nord ?

Xavier DUCLAIROIR

La création d'une infrastructure nouvelle implique la conservation du paysage. C'est pourquoi la première version de notre projet a été modifiée. La nouvelle longe les infrastructures existantes : A104, poste EDF, échangeur A104, ligne TGV d'interconnexion.

Les réflexions sont menées dans le cadre de l'aménagement général prévu par la commune. L'objectif est d'englober le traitement de CDG Express et de l'A104. Nous apportons donc un traitement visuel et acoustique pour l'ensemble du Vieux Pays de Tremblay, zone qui aurait eu une vue directe sur les nouvelles voies. L'aménagement paysager s'inscrit dans le traitement global de la zone, permettant à terme à cette partie nord de la commune de s'isoler visuellement et phoniquement de l'ensemble de l'autoroute et des voies ferrées.

Corinne WANDRIESSE

La solution alternative envisageant un passage par le nord réglerait le problème. Si néanmoins vous choisissez de passer par le sud, quelles mesures compensatoires envisagez-vous de prendre, notamment en termes de participation financière ?

Bernard Sulpis

Bien que les études menées sur Tremblay-en-France soient plus approfondies que sur le reste du tracé, nous n'avons pas arrêté le tracé définitif. Les efforts restant à mener seront poursuivis naturellement, si le projet voit le jour, avec les collectivités concernées.

En ce qui concerne les mesures compensatoires, je vous rappelle que nous sommes soumis à une obligation de résultat pour le bruit. Suite aux études, nous serons tenus de mettre en place les protections nécessaires. Nous serons également vigilants quant à l'aménagement visuel que nous envisageons, en cohérence avec les décisions de développement urbain prises par la ville de Tremblay.

Les mesures compensatoires seront donc le fruit de la négociation visant à favoriser la meilleure intégration possible du projet dans l'ensemble. Selon moi, les meilleures mesures compensatoires conduisent à accepter un certain surcoût pour intégrer correctement un projet, plutôt que de verser des indemnités à la population pour un projet mal intégré.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'avais cru comprendre, en lisant vos réponses aux questions écrites, que le tracé du tunnel restait à étudier, mais que la partie de la ligne traversant Tremblay-en-France était, elle, arrêtée. Était-ce un malentendu ? Votre position a-t-elle évolué ?

Bernard Sulpis

Le premier projet ne faisait pas de détail pour rejoindre le plus directement possible CDG. Suite aux premiers travaux, le tracé s'est infléchi pour suivre l'A104. Monsieur Asensi a rappelé que cela ne valait pas l'acceptation de la commune de Tremblay-en-France pour l'ensemble du projet CDG Express, ni même pour cette partie qui n'a jamais fait l'objet d'une délibération formelle.

Nous pensons avoir progressé vers un tracé regroupant les nuisances. Néanmoins, il peut encore être travaillé avec la commune. Il est donc plus étudié qu'ailleurs, mais des améliorations demeurent possibles.

Henri Lagoutte, Tremblay-en-France

Votre plaquette traite nébuleusement du financement du projet. La garantie de l'Etat sera-t-elle nécessaire à l'obtention de financements ? Le contribuable sera-t-il sollicité en cas de déséquilibre budgétaire ? La SNCF participera-t-elle financièrement ?

Membre du MNLE, je participe à la consultation des usagers sur la ligne du RER B. Ces derniers ne comprennent pas l'intérêt de construire une ligne destinée à dix millions de passagers par an alors que la ligne B en transporte dix à vingt fois plus. Cette situation semble impensable, alors que notre priorité est la modernisation de la ligne B du RER.

Bernard Sulpis

Je vous demande de croire que la priorité des établissements publics (SNCF et RFF) est également la modernisation des lignes B, C et D du RER. Dès 1998, Louis Gallois et Claude Martinan adressaient une lettre au Préfet de région et au Président du Conseil régional, alors que se préparait le contrat de plan. Ils y expliquaient que les établissements ferroviaires souhaitaient d'abord faire fonctionner correctement l'existant, avant de créer de nouvelles infrastructures. Or nous n'avons été que partiellement entendus : certaines orientations ont été retenues, d'autres pas. Peut-être n'étaient-elles pas suffisamment étudiées. Je vous rappelle enfin qu'en 1998, si de l'argent avait dû être investi dans la régularité, il aurait certainement été consacré aux lignes D et C, qui connaissaient alors une situation désastreuse. La ligne B se comportait de son côté de façon satisfaisante. La dégradation a débuté dans les années 2000.

L'action de l'association des Maires et la vôtre ont permis une prise de conscience collective de la nécessité d'investir dans la ligne B. Néanmoins, l'amélioration de la ligne B nécessite de l'argent public. Nos priorités sont donc les mêmes.

Je pourrais vous proposer un exposé complet du montage financier, exercice complexe qui n'intéresse peut-être pas l'ensemble de l'audience. Monsieur Duclairioir peut néanmoins vous exposer les principes de ce montage financier et les conditions qui conduiraient à un partage de risques entre le public et le privé.

Xavier DUCLAIROIR

Nous n'envisageons pas de demander la garantie de l'Etat. Parmi les contraintes qui nous ont été imposées, se trouvait l'obligation de ne pas recevoir de subventions de l'Etat.

Le fonctionnement envisagé implique une participation d'ADP et de la SNCF qui apporteraient une partie de l'investissement initial, soit 20 % du montant du projet, selon les premières estimations. Le montage financier s'étale sur 30 ans. Durant cette période, nous serons très attentifs aux recettes : ce sont elles qui nous permettront d'amortir les coûts d'investissement et d'exploitation.

Le scénario moyen que j'évoquais précédemment permet, sur une période de 30 ans, d'équilibrer le projet. Si nous constatons, à l'issue de ces 30 années, que le trafic a été inférieur à 8 millions de passagers, mais supérieur à 6 millions, les deux établissements publics compléteront le manque à gagner. Cet engagement est néanmoins plafonné, afin de réduire la part prise par les établissements publics lors du lancement du projet. Le partenariat public-privé prévoit en effet que l'investissement initial soit complété par une levée sur les marchés financiers.

Si après 30 ans, le trafic est inférieur au scénario moyen – ce qui est peu probable – une garantie sera plafonnée. Ainsi, les entreprises publiques ne pourraient ajouter plus de 20 % du coût total du projet. Dans la pire hypothèse, elles contribueraient à hauteur de 40 % à ce projet.

Ce pourcentage reste très inférieur à ce qui se pratique lors d'un financement classique des infrastructures, où 100 % du coût revient à la charge du public.

En deçà de 6 millions de passagers aériens sur 30 ans, le secteur privé, par le biais d'un assureur financier, couvrirait donc le déficit. Nous ne faisons appel ni au contribuable, ni à la garantie de l'Etat. Le système s'équilibre sur la base de scénarii de trafic acceptés par les entreprises publiques et le secteur privé.

Henri LAGOUTTE

Vous confirmez donc que les contribuables participeront au financement de la ligne CDG Express. Je regrette cet état de fait, d'autant que je préférerais voir cet argent investi dans la modernisation du RER B.

Xavier DUCLAIROIR

La SNCF et ADP apportent le financement initial de CDG Express. En ce qui concerne la modernisation de la ligne B, ces deux entreprises ne peuvent apporter leur contribution. Il s'agit bien de financements différents.

Bernard SULPIS

Le contribuable ne sera pas sollicité. La participation de la SNCF et d'ADP a été imaginée dans une opération dont le coût est évalué à 800 millions d'euros. Ce montant rassemble la totalité des dépenses : infrastructure, matériel roulant, conditions d'enregistrement en gare de l'Est, etc.

Le financement porte donc sur cet ensemble. Lorsqu'il s'agit de projet inscrits au contrat de plan, seules les infrastructures sont subventionnées. La SNCF supporte l'achat du matériel roulant. ADP supporte les frais d'enregistrement.

Après 30 ans, l'infrastructure ferroviaire ne sera pas encore amortie, alors que la société de projet se sera retirée. Elle fera donc partie intégrante du réseau ferré national, en tant que bien collectif intégralement payé par le projet CDG Express. Ce projet dégage un potentiel ferroviaire de pénétrante sur Paris payé par CDG Express.

Il s'agit donc d'un enrichissement national. Il est rare qu'un projet financé par l'utilisateur paie une infrastructure ferroviaire d'une quinzaine de kilomètres en France. Je ne connais pas d'autre cas aujourd'hui.

Gérard PRINCE

Lorsque nous rencontrons les représentants de la SNCF pour proposer des projets d'amélioration, ils nous font part des difficultés financières qu'ils rencontrent pour trouver des fonds. RFF fait souvent référence à son endettement. Néanmoins, nous allons financer ce projet destiné à une minorité, reportant à 2015 ou 2020 les améliorations destinées au plus grand nombre.

Depuis 25 ans, la ligne B du RER souffre. Elle souffrira 25 ans supplémentaires. Nous considérons ce choix comme inacceptable. Je déplore que la SNCF investisse dans un projet minoritaire.

Mon propos reste schématique, puisque je ne dispose pas du temps nécessaire pour le développer.

Bernard SULPIS

Ce projet ne pèse pas sur la dette de Réseau ferré de France. Le financement de l'investissement est réalisé sur le marché privé, dans le montage. Conformément aux règles de RFF, les redevances payées par le service CDG Express représentent un abandon de créance au profit des financiers. Cela ne pèse en rien sur la dette, conformément aux contraintes imposées pour ne pas endiguer nos possibilités de financement de nouvelles infrastructures ferroviaires françaises.

Micheline MARC

Les responsables du projet ont-ils d'ores et déjà travaillé sur les solutions alternatives proposées notamment par Vivre sans CDG Express ? Le projet de cette association envisage d'utiliser les voies existantes et de les transformer en fonction des besoins nécessaires au développement d'une ligne de transport rapide entre Paris et Roissy.

Cela permettrait dans le même temps d'améliorer les voies utilisées par le RER B et les gares et de satisfaire le Président du Parc des expositions. La rentabilité de cette ligne, avec un arrêt par le Parc des expositions, semble plus évidente.

De plus, le coût total du montant des travaux serait divisé par deux. 400 millions d'euros suffiraient, contre 800 millions d'euros prévus par l'actuel projet.

Philippe MARZOLF

Un dire d'experts va être réalisé sur deux solutions alternatives proposées par les acteurs du débat. La décision de la CNDP du 8 octobre dernier stipule que RFF, en ce qui concerne les infrastructures et la SNCF, pour les questions d'exploitation, doit apporter ses éléments d'analyse par rapport à ces solutions. Les experts se prononceront sur l'ensemble de ces éléments.

Bernard Sulpis

Bien évidemment, nous transmettons à l'expert désigné l'ensemble des données en notre possession pour permettre cette expertise. Nous lui apporterons également le concours nécessaire pour que les meilleures conclusions soient tirées dans les meilleurs délais, en toute transparence.

Philippe MARZOLF

La semaine dernière, un appel à consultations international a été lancé auprès d'experts espagnol, suisse, anglais, allemand et français. Les réponses sont attendues lundi 3 novembre prochain. La Commission se réunira le lendemain pour annoncer son choix. L'expert désigné rencontrera alors les différents acteurs pour rendre ses résultats pour la réunion de synthèse du 12 décembre prochain. Si ce délai ne peut être respecté, une nouvelle réunion publique spécifique sera organisée début janvier pour communiquer les résultats de l'expertise.

Monsieur A. BESCOU, Tremblay-en-France

J'habite le quartier des Cottages de Tremblay, près de l'A104. Je soutiens le projet sensé, présenté par Monsieur le Député-Maire. Il permettrait d'importantes économies. En revanche, avant de poser ma question, je souhaiterais rebondir sur la proposition avancée par la Chambre de Commerce. Je suis catastrophé car la ville de Tremblay a prévu la création d'un parc (l'aménagement du Sausset). Or la solution préconisée implique de couper cet aménagement, espace sensible décrit plus tôt. Ce projet impacterait le visuel de la plaine puisqu'un saute-mouton sera nécessaire pour enjamber le Sausset. Je m'oppose donc à cette proposition.

Le CDG Express ajoutera des nuisances sonores à celles de l'A104 et de l'aéroport. Les habitants du Vieux Pays et des Cottages subissent déjà les mouvements de nuit de CDG. 50 % des mouvements de nuit sont opérés sur des distances inférieures à 500 kilomètres et 36 % sur des distances comprises entre 500 et 750 kilomètres. Aujourd'hui, 25 % du trafic de nuit rejoint des villes équipées du TGV.

Alors que le développement durable s'intègre dans notre quotidien et que la lutte contre les effets de serre s'intensifie, 20 % de poids lourds circulent toujours sur l'A1, en région parisienne. Qu'en est-il des projets de ferroutage dans notre région ? Il devient impossible de circuler en région parisienne.

François ASENSI

La proposition que j'ai développée se rapproche du fond de celle de Vivre sans CDG Express. Néanmoins le tracé initial que nous avons corrigé ensemble limite les dégâts. La proposition de Vivre sans CDG Express n'évoque pas le passage du RER sur Tremblay.

Je trouve cela injuste car on ignore ainsi des années de lutte pour soustraire 500 hectares de l'urbanisation. Ce site est fortement contraint par des nuisances de toute nature. Certes, je me félicite de la possibilité de supprimer le projet de tunnel. Néanmoins, le passage de la variante au sud de l'aéroport représente un massacre pour le parc du Sausset, espace national sensible. Où passera le RER ? Je tenais à attirer l'attention sur ce point.

Bernard Sulpis

Comme nous l'avons rappelé précédemment, nous sommes tenus à des obligations de résultat en ce qui concerne les nuisances. Les études menées sur le plan acoustique devront définir les moyens de vous protéger.

Lorsque vous évoquez le ferroutage, je crois que vous parlez plutôt du transfert du transport de marchandises de la route vers le fer. La SNCF et RFF tentent de rendre le fret ferroviaire plus attractif que le fret routier. Cependant, il est rarement envisageable d'opérer de bout en bout en ferroviaire. Les trains ne peuvent livrer dans les rues. Des projets visent néanmoins le développement du fret ferroviaire grâce à la mise en place d'infrastructures permettant d'accueillir dans les meilleures conditions le fret ferroviaire.

Je vous invite à participer au forum sur le fret ferroviaire dans le département de Seine-Saint-Denis, organisé par le Conseil général, le 5 novembre prochain, à la Bourse du Travail de Bobigny. SNCF et RFF participeront à cet événement. Vous pourrez constater de quelle façon ce problème est sérieusement étudié dans le département. Un projet de charte sur le transport de fret ferroviaire sera notamment élaboré, réunissant les différentes parties prenantes, entreprises, transporteurs et collectivités territoriales.

Monsieur A. BESCOU

ADP pourrait-il donner sa position quant aux nuisances sonores engendrées notamment par les vols de nuit ?

Brigitte MILLOUR, Direction de l'aménagement, ADP

En ce qui concerne les vols de nuit sur de courtes distances, nous sommes attachés à une réduction des nuisances sonores qu'ils provoquent. Des mesures ont été prises cet été par le gouvernement pour limiter le nombre de créneaux opérés de nuit, notamment entre minuit et 5 heures.

Des créneaux ont ainsi été retirés aux compagnies aériennes. Ces mesures s'avèrent néanmoins insuffisantes. ADP tente de promouvoir l'idée d'un réseau de fret ferroviaire rapide. Nous avons travaillé sur ce projet avec nos partenaires européens, mais aussi avec la SNCF et RFF. Très novateur, ce projet est complexe. Il ouvre un nouveau marché pour le fret. Nous expérimentons la viabilité de cette proposition sur une liaison CDG-Aéroport de Liège. Un aller-retour quotidien, soit 700 mouvements de nuit, est d'ores et déjà opéré. Nous étudions la possibilité de remplacer l'avion par le train sur ce trajet.

Nous envisageons d'étendre ce concept, s'il s'avère rentable, sur des liaisons reliant Paris à Marseille, Lyon, Rennes ou Londres. Je rappelle la complexité de ces projets impliquant des partenariats européens.

Jean-Louis BRIAND, Président de Vivre sans CDG Express

Monsieur Asensi, nous nous félicitons de la teneur générale de votre propos. Je ne suis pas certain cependant d'avoir compris à quelle partie du tracé vous faisiez allusion.

François ASENSI

Votre version et celle proposée par le Parc des expositions proposent une boucle sud, au lieu d'emprunter les sillons actuels jusqu'à CDG 1 et 2.

Jean-Louis BRIAND

Il est hors de question de sacrifier une portion de territoire pour en soulager une autre, quelle que soit sa taille. Vivre sans CDG Express n'est pas favorable à ce genre de possibilités.

Techniquement, notre proposition découlait de problèmes de retournement de rames et de liaison entre CDG 1 et 2. Certaines difficultés pouvaient se résoudre ainsi.

De la même façon, à l'autre bout de la liaison, en gare du Nord ou de l'Est, nos propositions sur l'enregistrement et l'accueil des navettes sont discutables.

Néanmoins, le corps de notre proposition ne repose pas sur ces deux points.

Philippe MARZOLF

Je rappelle que le dire d'experts émettra son avis sur ces différents points. Je vous prie d'excuser les intervenants évoquant des tracés spécifiques que le public ne maîtrise pas toujours.

Annick RENAUD, Tremblay-en-France

Je m'exprime ce soir en tant qu'employée de la SNCF. Le plan Starter annoncé par cette entreprise implique des suppressions d'emplois et une diminution des budgets.

Cette réorganisation correspond à une gestion par activité, combattue par les cheminots. Un tel projet est précurseur d'une privatisation. De plus, l'augmentation des péages par RFF aggrave les difficultés financières de la SNCF.

L'ensemble de ces éléments m'incite à m'opposer au projet CDG Express. Je défends un service public de qualité et non un transport à deux vitesses. Des moyens identiques doivent être rapidement engagés pour l'amélioration du RER B.

Des millions sont prévus pour CDG express. Quand le matériel roulant de la ligne B sera-t-il renouvelé, alors que certaines rames sont en service depuis plus de 20 ans ?

Olivier PICQ

Je souscris aux propos tenus par Monsieur Sulpis : la modernisation de la ligne B fait partie des priorités de la SNCF. Quoi qu'il advienne de CDG Express, le RER B sera modernisé.

Par ailleurs, les rames du RER B arrivent à mi-vie. Certaines circulent depuis 20 à 23 ans, alors que la durée de vie du matériel roulant est de 40 ans. Le renouvellement de ces rames sera programmé. Il figure parmi les mesures contenues dans le schéma directeur proposé par le STIF. Dès 2006, un renouvellement progressif des rames sera initié pour s'achever en 2010, car nous ne pouvons rénover l'ensemble des rames simultanément. L'investissement nécessaire à cette rénovation oscille entre 200 et 300 millions d'euros, pris en charge par le STIF, la région Ile-de-France et éventuellement la SNCF.

Cette opération devrait donc débiter en 2006.

Henriette CASENAVE, Tremblay-en-France

Votre exposé évoquait une augmentation du nombre d'employés sur la plate-forme de Roissy.

Pour les utilisateurs de transports en commun sur la plate-forme, soit 20 % des employés, disposez-vous d'une estimation du nombre d'utilisateurs du RER B supplémentaires ? Quelles connexions et améliorations sont envisagées, eu égard aux horaires de travail pratiqués à Roissy ? La plate-forme fonctionne 24 heures sur 24, posant des problèmes insurmontables aux personnes non-véhiculées.

Marie-Pierre BORY

Pour répondre à cette question, je laisse à nouveau la parole à Madame Millour, qui a personnellement piloté le comité de pôle de Roissy.

Brigitte MILLOUR

Dans le cadre du Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France, ADP a été chargé de décliner ses orientations pour les aéroports de CDG et d'Orly. Nous avons commencé à travailler en 2001, en concertation avec 35 autres organisations. Le projet de pôle a été approuvé en juin 2003. La mise en œuvre de ce plan d'action est prévue entre 2003 et 2006.

10 % des employés utilisent les transports collectifs pour se rendre sur la plate-forme de Roissy. Les zones d'habitat de ces employés sont en effet largement dispersées et leurs horaires de travail les empêchent d'utiliser le transport collectif, mal adapté à ces emplois. Enfin, les postes sont eux-mêmes largement dispersés sur la plate-forme.

C'est pourquoi un des objectifs du Plan de Déplacement Urbain est d'adapter des dessertes de transport collectif, notamment locales, aux spécificités de fonctionnement du pôle aéroportuaire.

Il s'agit de mettre en place des dessertes continues, fonctionnant de jour comme de nuit sur certains axes structurants.

Les trois Conseils généraux, la ville de Tremblay, le CAPFA et d'autres acteurs de la région attendent des propositions concrètes de la part des transporteurs d'ici le printemps 2004 pour mettre en place un réseau de dessertes continues permettant des fréquences de l'ordre du quart d'heure sur la plate-forme et le pôle aéroportuaire. En effet, il nous a semblé important de traiter parallèlement la plate-forme et le bassin d'emplois et de vie quotidienne du pôle CDG, constitué par les communes d'implantation de la plate-forme.

Sur Tremblay, cela impliquerait une modification des horaires de desserte des lignes 6, 9 et 39, en s'appuyant également sur les lignes Allo-bus qui répondent en partie à cette demande de liaison 24 heures sur 24. Ces dessertes renforcées deviendraient des axes structurants, aussi lisibles que le RER. Nous étudions donc le coût de cette modification et les moyens nécessaires à cette desserte.

Marie-Pierre BORY

Les employés vivant à Paris bénéficieraient de conditions tarifaires adaptées à leurs besoins sur CDG Express. Les employés d'Aulnay profiteront quant à eux de l'amélioration du RER B, grâce à la suppression des directs et au condensement de la ligne qui contribuera à l'amélioration des fréquences.

Fabienne LAURENT, Tremblay-en-France

Conseillère municipale de Tremblay, je souligne ma satisfaction quant à la position de Monsieur le Député-Maire qui semble avoir bien évolué depuis le début de la discussion sur ce projet en Conseil municipal et lors de la réunion d'information confidentielle organisée l'an dernier au Vieux Pays.

Le débat public révèle la nécessité de mener des études complémentaires quant au forage. Dispose-t-on d'estimations quant au surcoût engendré par ces études ?

Florence DEMEME-COQUAND

Des études techniques supplémentaires seront également nécessaires pour affiner le coût du projet. Aujourd'hui, seules 5 % des études menant à ces phases ont été engagés. La route est donc encore longue. Avant d'entamer les 95 % restant, nous attendons la fin du débat.

Un premier coût a été évalué. Néanmoins, RFF ne s'engage pas sur ce coût-là. Il attend que l'ensemble des études soit mené et que l'avant-projet se profile.

Des surcoûts seront rapidement intégrés, dès l'avant-projet. Des contrats de conception-réalisation permettront une meilleure maîtrise de ces risques.

Roger-Pierre SORET, Villepinte

Vice-Président de l'association Vivre sans CDG Express à Villepinte, je m'interroge quant au coût du forage du tunnel estimé aujourd'hui à 500 millions d'euros. Ce coût sera-t-il assuré par RFF, comme cela a été évoqué lors de la précédente réunion ? N'est-ce pas de l'argent public qui assurera cet investissement ?

Bernard SULPIS

Comme je l'affirmais à Villepinte, RFF assumera intégralement ses responsabilités de maître d'ouvrage. A l'issue des études d'avant-projet, suite à une éventuelle déclaration d'utilité publique, RFF, comme pour l'ensemble des opérations qu'il mène, assumera ses obligations.

RFF s'engage donc à réaliser des opérations dans des conditions techniques définies et pour un coût donné. Cet engagement se vérifie, quels que soient les partenaires publics ou privés. Il assume donc également les risques de surcoût. Avant de prendre des engagements, RFF s'assure donc de disposer d'études approfondies et d'être en mesure d'évaluer les risques. RFF ne signerait pas aujourd'hui cet engagement sans cela.

Par ailleurs, comme cela vient d'être expliqué, nous envisageons de pratiquer une conception-réalisation qui permet de limiter et de partager les risques avec une entreprise associée dès l'origine à la réalisation et à la conception du projet. Cette dernière est donc co-responsable de l'ensemble des études menées, partageant la responsabilité des risques.

Quant au coût global, je répète que l'usager le prend à sa charge. Il paie le coût des infrastructures et celui du fonctionnement. Néanmoins, une avance des organismes financiers est nécessaire puisque les usagers ne paieront qu'au coup par coup. Nous savons que le passager aérien peut s'acquitter du coût complet. A titre de comparaison, pour des raisons sociales que nous admettons parfaitement, l'usager des transports franciliens paie le tiers du coût global du transport. Les deux tiers restant sont à la charge des entreprises, de l'Etat et des collectivités territoriales.

Philippe BRUSCOLINI, Tremblay-en-France

Président d'une association de quartier de Tremblay-en-France, j'anime également un collectif de cinq associations. Monsieur Sulpis, je vous trouve prêt pour embrasser une carrière politique. Nous passons tant de temps dans les transports que nous disposons du temps nécessaire pour communiquer. En effet, après avoir attendu vingt minutes sur les quais, nous empruntons des trains bondés dont l'atmosphère est mêlée de chaleur et de puanteur.

Nous ne croyons pas à la mise en place de ce projet, destiné à 8 millions de privilégiés qui utilisent une fois l'avion pour visiter la France. Personne n'a démenti que la ligne B ne sera améliorée qu'en 2020. Si vous ne voulez pas nous voir bloquer vos travaux pour disposer d'un service efficace, à l'image de l'action menée à l'hôpital de Saint-Affrique, améliorez d'abord le RER B avant d'aborder la question d'une ligne dédiée à des privilégiés.

Vous ne ressortiriez pas indemne d'une conversation dans une rame de RER, un matin de semaine. Les personnes bloquées hier sur la ligne 43, presque à quai en gare du Nord, ne plaisantaient pas lorsqu'elles voyaient les trains directs vers Roissy.

Si ces travaux voyaient le jour, la situation ressemblerait à celle de la rue Papillon du 9ème arrondissement, où l'environnement a basculé ou à celle de la gare de Tremblay, où il est impossible de pénétrer le matin car les tourniquets sont fermés et que l'entreprise choisie pour la réalisation des travaux est en faillite. De même, les rénovations de la gare du Nord nous ont gênés durant deux ans pour mettre en place une sorte de centre commercial. Pendant ce temps, sur les quais où nous sommes terrés, les flaques d'urine sont toujours présentes et les fumeurs continuent de sévir. Aucune amélioration pour le passager n'a été constatée. Vous moquez-vous de nous ?

Améliorez donc nos conditions de vie et peut-être n'obstruerons-nous pas la poursuite de vos travaux ! Dans l'immédiat, avec les associations concernées, nous sommes prêts à vous empêcher de mener vos projets à bien.

Bernard Sulpis

Vous gênez moins de personnes en bloquant le chantier qu'en bloquant les voies !

Vous avez raison. Il convient d'améliorer la ligne B, comme nous l'avons signalé plus tôt..

La ligne B constitue un élément du système francilien. La SNCF est l'exploitant de ce service, dans le cadre d'une convention passée avec le STIF, autorité organisatrice. RFF, propriétaire et gestionnaire des voies ferrées, les entretient grâce au paiement des péages, augmentés par l'Etat pour nous permettre de mener à bien notre mission.

Nous ne sommes pas seuls décideurs. Nous ne sommes pas signataires du Contrat de plan. Ce sont l'Etat et la Région Ile-de-France qui fixent les priorités. Le STIF impose à la SNCF, en fonction de ses moyens, le nombre de kilomètres-trains à développer. En ce qui concerne la modernisation, la sûreté et la sécurité, vous ne pouvez nier que des progrès ont été réalisés.

Cela dit, les travaux réalisés par RFF et la SNCF ne sont pas respectés. Nous avons par exemple été contraints de reprendre trois fois, en moins de dix ans, les travaux en gare de Sevrans-Beaudottes, au lieu de consacrer l'argent à de nouvelles réalisations. Voici quelle est la réalité de notre quotidien.

Micheline Marc

Pouvons-vous connaître le souhait de la population ? Certaines communes envisagent de procéder à des référendums. Je souhaiterais en connaître les résultats, au fur et à mesure. D'autres communes prendront leurs décisions au sein du Conseil municipal et il me semble également nécessaire de diffuser ces avis. Quel est l'avis de Monsieur le Député-Maire de Tremblay quant à la nécessité du CDG Express ?

Philippe Marzolf

Je rappelle que l'objectif du débat public n'est pas de comptabiliser les voix pour ou contre le projet, mais de proposer des avis argumentés. Les référendums ne feront donc pas partie intégrante du débat public, néanmoins, en vertu de notre devoir de mémoire, le compte-rendu officiel mentionnera les résultats de ces votes ainsi que les avis des Conseils municipaux.

François ASENSI

Je ne pense pas qu'un référendum soit une idée pertinente et constitutionnelle. Le contrôle de légalité fera des observations aux municipalités organisant ce type de consultations sur ce point. Il s'agit d'un projet d'intérêt national qui n'entre pas dans la compétence des villes. Je ne suis pas favorable à un référendum sur cette question. De vraies questions ont été posées : accessibilité, pollution, amélioration des transports, etc. L'intérêt de ce débat est de permettre une avancée des propositions. Le débat doit être contradictoire et permettre à chacun de construire son opinion. Une conseillère municipale de ma commune avançait plus tôt que ma position avait changé. En réalité, je l'ai simplement précisée. J'écoute les avis des uns et des autres.

J'ai préféré le débat contradictoire et l'organisation d'assises avec d'autres Maires pour faire avancer le débat, sans le figer.

En revanche, je suis favorable à un référendum sur la Constitution qui constitue une évolution capitale pour l'avenir de notre pays, mais il s'agit là d'un autre débat. Dans le cas de CDG Express, je préfère poursuivre le débat et donner la possibilité au Conseil municipal de Tremblay de s'exprimer, en toute souveraineté.

Jimmy JANCOVICH, Tremblay-en-France

Vous évoquez le seul financement par les usagers. Néanmoins, ceux-ci ne pourront contribuer au coût du projet qu'une fois celui-ci finalisé. Un engagement de 600 à 800 millions d'euros aura été déboursé avant cela. Vous évoquez l'appui des marchés financiers. Que cela signifie-t-il exactement ? Je vois mal des investisseurs s'engager dans un tel projet après l'exemple d'Eurostar.

Ce tunnel sous la Manche, géré par une société privée, est néanmoins couvert par les Etats français et britannique qui se sont acquittés de plus de la moitié des coûts engendrés. En effet, des surcoûts sont survenus, notamment à cause d'estimations peu fiables. Vous comptez emprunter sur des espoirs de revenus futurs. Avant trente ans, alors que les caisses seront vides, les fonds publics viendront en soutien.

La SNCF participerait à ce projet à hauteur de 20 %, soit 160 millions d'euros qui couvriraient largement les travaux nécessaires à la rénovation de la ligne B. Il convient de commencer par ces travaux avant d'envisager des financements par les marchés qui rappellent trop de récents échecs.

Xavier DUCLAIROIR

Deux entreprises publiques, ADP et SNCF, contribueraient à hauteur de 20 % à ce projet. La répartition entre ces deux entités n'est pas définie. Cependant, la SNCF ne finance pas les travaux du RER B. Le STIF et la Région prennent en charge ces coûts.

L'emprunt sur les marchés financiers implique un différé de remboursement au moment où nous bénéficierons de recettes. Eurotunnel, comme Orlyval, reposaient sur des financements 100 % privé. Or ces infrastructures de transport s'amortissent sur de très longues durées. C'est pourquoi ce système fonctionne mal. Nous avons donc choisi un partenariat public privé, afin de partager le financement.

Par ailleurs, vous vous inquiétez quant à la durée de vie du projet si les recettes ne sont pas à la hauteur à la fin d'une année. Le montage financier prévoit que durant 30 ans, si au cours d'une année, les recettes sont insuffisantes, un assureur financier privé intervient et comble le déficit. Il est tout à fait envisageable, notamment au cours des premières années de service, que les recettes ne soient pas à la hauteur. Une montée en charge est nécessaire. Il est en revanche probable qu'après 15 à 20 ans, ces recettes se situent au-dessus du niveau moyen espéré.

Sur 30 ans, nous espérons donc nous situer au-dessus du niveau moyen. Les entreprises publiques n'interviendraient donc pas à nouveau.

Olivier PICQ

Quant à la participation financière de la SNCF, elle n'est pas fixée. Il ne s'agira pas forcément d'une injection d'argent, mais peut-être d'un apport en nature, permettant par exemple à CDG Express l'utilisation d'une partie des espaces en gare de l'Est.

D'autre part, si la SNCF était partie prenante dans ce projet, elle serait en charge de l'exploitation des trains, créant ainsi un nombre d'emplois considérable et un chiffre d'affaires conséquent. La SNCF pourrait ainsi développer ses activités.

Henriette CAZENAVE

80 % des usagers de Roissy se déplacent en voiture, ce qui entraîne des nuisances, notamment la nuit, lorsque le trafic est important dans le Vieux Pays.

Quelles mesures de protection de l'environnement seront prises lors de l'augmentation de ce trafic ? Je ne tiens pas épiloguer, puisque vous avez déjà apporté des réponses.

Nicole DUBOE, Tremblay-en-France

Usagère régulière de la ligne B, je souhaiterais faire part à Monsieur Sulpis de deux chiffres : CDG Express serait terminé en 2012 pour satisfaire 10 millions de passagers virtuels alors que les améliorations sur la ligne B sont attendues pour 2020, bien qu'elles concernent déjà 10,2 millions de passagers.

Comment comptez-vous résoudre cette équation ?

Le schéma directeur d'amélioration de la ligne B prévoit le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord pour 2015. Or, chacun sait que ce tunnel est un goulot d'étranglement qui nuit aux améliorations éventuelles des lignes B et D.

Comment éviter d'attendre 2020 pour connaître de véritables améliorations sur la ligne B ?

Je comprends que le représentant du Parc des expositions soit intéressé par ce projet qui serait achevé huit ans plus tôt.

Bernard Sulpis

Il est excessif d'affirmer qu'il faudra attendre 2020 pour observer des améliorations sur la ligne B. De nombreuses mesures sont prévues avant cette date, notamment certaines, planifiées pour 2006 ou 2010, et dont l'impact sur la régularité sera particulièrement important. Il s'agit par exemple de la suppression à Mitry d'un tronçon commun perturbant l'exploitation, de l'installation d'un contresens entre Aulnay et Roissy ou du redécoupage de blocs, c'est-à-dire des modifications de signalisation entre Aulnay et le Bourget.

Ces opérations font l'objet d'études bien avancées. La décision de leur financement est déjà prise. En effet, le STIF, dans sa décision du 1er octobre dernier, énonce que les maîtres d'ouvrages (SNCF et RFF) devront présenter au cours des prochains mois ces opérations en vue de leur financement sur le produit des amendes. Ces opérations sont en phase d'élaboration d'avant-projet.

Quant au tunnel entre Châtelet et gare du Nord, il s'agit d'une opération lourde, nécessitant des fonds publics engagés dans le cadre d'un contrat de plan. Or pour 2000-2006, cet aménagement n'est pas prévu. Je ne sais pas s'il le sera dans le prochain ou le suivant. Je ne déciderai pas de ce point. Les autorités devront procéder à des choix, sachant que la poursuite des opérations engagées passe en priorité.

Aujourd'hui, si le financement était disponible et que l'ensemble des études avaient été menées pour opérer le doublement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord, ces travaux seraient inopérants. Il est nécessaire de procéder, au préalable, à des améliorations telles qu'elles sont décrites dans le schéma directeur.

Elles permettraient de bénéficier de la capacité supplémentaire créée par le doublement du tunnel. Si dix trains de plus étaient prévus alors que le tronçon commun de Mitry n'était pas supprimé, nous ne pourrions profiter de cette amélioration.

Il est donc préférable de commencer par prendre des mesures en banlieue, à l'image de la réorganisation de terminus sur la ligne D avant de s'occuper du tronçon central.

Gérard Prince

Monsieur Sulpis s'exprime au nom de RFF, mais également du STIF. Cette gymnastique est ardue.

Nous contestons le schéma à l'économie proposé par le STIF. Il reporte la solution aux maux des usagers à 2020, au mieux, car nous ne pouvons compter sur les décisions gouvernementales.

A l'image de Monsieur Bruscolini, qui s'exprimait plus tôt, les usagers sont excédés par cette situation. Les propositions du STIF ne nous satisfont pas. Elles doivent être revues. Le gouvernement doit favoriser le fer à la route, s'il ne peut trouver de fonds supplémentaires.

Le maintien des finances publiques permettrait de disposer de fonds nécessaires pour les transports publics, mais il s'agit là d'un autre débat.

Philippe MARZOLF

Le 4 octobre dernier, le schéma directeur a été présenté lors d'une réunion que nous avons organisé à Aulnay. La salle s'accordait sur la lenteur du calendrier prévu. Le compte-rendu de cette réunion est disponible à la sortie.

Alain COURATIER, Villepinte

Le débat a débuté en 2001. La Commission du débat public a été saisie, ce qui me semble positif car ce débat a plusieurs vertus. Il regroupe l'ensemble des dossiers : transport en commun (RER B et CDG Express), Jeux Olympiques 2012, développement durable, évolutions de la plate-forme de Roissy d'ici 20 à 30 ans, nuisances sonores et visuelles, pollutions, fédération des énergies (acteurs politiques, institutionnels, associations anciennes ou créées à l'occasion de ce débat).

Je vous recommande de rencontrer Monsieur et Madame Girard de Noisy-le-Sec qui ont proposé un cahier d'acteurs et qui vous présenteront les impacts de CDG Express dans leur commune.

Trois obstacles s'opposent selon moi à ce projet : le premier est financier. En 2012, la somme nécessaire sera certainement augmentée pour atteindre le milliard d'euros, suite à l'inflation. D'autre part, je vois également un obstacle technique. Différents tracés sont proposés et comme l'évoquait Monsieur le Président du Conseil général lundi dernier, nous sommes en droit de nous demander à quoi ressemblera le maillage des transports en commun de la Seine-Saint-Denis d'ici quelques années. Enfin, le dernier obstacle est psychologique. Il n'est pas éludé par l'amélioration du RER B.

Passer en souterrain dans le 93, en entrant à Noisy et en sortant à Tremblay ou Sevran inquiète une population qui vit sur un territoire en devenir. Il suffit de compter le nombre de zones urbanisées, de zones d'éducation prioritaire, de zones d'aménagement concerté pour comprendre cet état d'esprit.

Puisque rien n'est figé, ne pourrions-nous pas imaginer un tunnel qui passerait sous les infrastructures existantes (routes, autoroutes et voies ferrées) pour minimiser l'impact psychologique, mais aussi pour éviter la dévalorisation du foncier ?

Quel est l'avis du GIE quant à une desserte du Parc des expositions par le nord ou par le sud ? Il me semble plus logique de rejoindre Roissy par le nord, comme le préconisait Monsieur Asensi, rejoignant ainsi la proposition de Vivre sans CDG Express.

Quelle est la position du GIE quant à la LGV et au TGV ? Ce passage par le sud pourrait impliquer, à terme, le raccordement sur la LGV, comme cela apparaît sur le document de RFF.

Avez-vous prévu l'audition de l'Agence foncière technique de la Région parisienne (AFTRP) ? Il s'agit d'un acteur majeur de notre secteur qui développe des projets de zone d'activités complémentaires. *Roissy Horizons* évoquait notamment un projet touchant directement Tremblay et Villepinte, créant une zone d'activités internationale, au sud de Paris-Nord 2, dont la commercialisation est achevée, après trente ans. L'AFTRP pourrait être un acteur intéressant dans ce débat.

Jean-Paul PUYFAUCHER

En ce qui concerne votre proposition d'auditionner l'AFTRP, elle mérite d'être discutée : je vois mal l'intérêt, par rapport à ce débat, de rencontrer cette agence. C'est certainement parce que nous n'avons pas eu le temps d'y réfléchir. Nous souhaiterions donc vous rencontrer suite à ce débat pour étudier les questions relatives à un service reliant Paris à l'aéroport que vous souhaiteriez leur poser. Nous sommes donc disposés à entendre vos idées.

Bernard Sulpis

Nous disposons d'un itinéraire et non pas d'un tracé. Celui-ci peut évoluer dans une bande de 300 mètres, sur la base de notre projet actuel. De plus, des variantes sont envisagées. Sur notre itinéraire, il n'est pas impossible que le tunnel évolue vers des infrastructures existantes plutôt que sous des pavillons. L'ensemble des études géologiques nous permettra de le situer au mieux. Sachez que nous habitons tous des maisons et que nous ne souhaitons pas faire passer un tunnel sous votre pavillon par plaisir.

Il donc envisageable que le tunnel passe sous des infrastructures telles le canal de l'Ourcq.

En ce qui concerne le Parc des expositions et l'utilisation des LGV, deux expertises ont été décidées pour étudier la faisabilité des différentes phases. Des études communes entre la CCIP, la SNCF et RFF sont également menées. Je ne donne aucune préférence au nord ou au sud. Nous choisirons la solution la plus pertinente.

Monsieur JACQUOT, Aulnay-sous-Bois

J'habite à Aulnay et subirai certainement les conséquences de la construction d'un tunnel. Sa seule présence conduirait à une perte de valeur de ma maison. Un acheteur potentiel demanderait un prix moindre pour cette seule raison.

Par ailleurs, lors des précédentes réunions, il a été indiqué que l'exploitation du tunnel provoquerait des bruits solidiens, mais pas de vibrations. Ce tunnel sera utilisé jusqu'à minuit, ce qui signifie que j'entendrai ces bruits tardivement. Quelle indemnisation est prévue pour compenser ces nuisances ? Dois-je me résoudre à dormir entre minuit et cinq heures ? De plus, le tunnelier doit certainement être bruyant lorsqu'il creuse.

Votre financement prévoit de nombreux éléments destinés aux futurs usagers, mais rien ne concerne les riverains. Ne pourriez-vous pas ajouter au cahier des charges une clause impliquant de ne pas déranger les riverains ?

Depuis la semaine dernière, vous devez savoir que je ne suis pas convaincu par l'utilité de ce projet. Or à Aulnay, je n'ai pas obtenu de réponse à ma question. Je me suis efforcé de reprendre point par point l'ensemble des arguments justifiant votre projet, sans que vous me rendiez la pareille. Je ne les reprendrai pas ce soir dans le détail, mais vous propose un résumé.

De nombreuses personnes utilisent la route. Votre document de présentation affirme que ces personnes prennent une demi-heure à deux heures pour relier Paris à Roissy. J'en conclus donc

qu'elles ne sont pas motivées par le temps, puisque leur temps de parcours est moins rapide que celui proposé par le RER B.

Lorsqu'elles utilisent le taxi, le prix de la course oscille entre 40 et 60 euros. Là encore, le prix du ticket de RER ne doit pas les gêner.

Entre les améliorations prévues pour la ligne B (fiabilité, ponctualité, etc.), un tarif plus bas et un temps de parcours plus rapide, je ne comprends toujours pas ce qui motive votre projet.

Enfin, vous affirmiez plus tôt que votre priorité était l'amélioration de la ligne B. Je pensais qu'une priorité passait avant le reste. Or les améliorations prévues pour le RER B viendraient après CDG Express. Il semble que ce ne soit pas donc un projet prioritaire.

Florence DEMEME-COQUAND

Nous ne réduisons pas certaines nuisances pour en créer de nouvelles. Les premières simulations sur des hypothèses très pessimistes ont révélé le risque de bruits solidiens. Pour maîtriser ces risques, plusieurs techniques sont possibles. Il peut s'agir d'un approfondissement du tunnel ou de la pose de voies sur un appui anti-vibratile. Des tunnels français sont traversés par des TGV. C'est notamment le cas d'Avignon, où le train passe à grande vitesse tout près d'un hôpital et d'une maternité. Aucune vibration n'est constatée. Il en va de même à Monaco, où les riverains ne se plaignent pas, bien que le calcaire propage les vibrations de façon exceptionnelle.

Des habitations se situent également au-dessus d'un tunnel à Sceaux, sans protestation des riverains. Nous savons donc construire ces infrastructures de façon satisfaisante. Nous mènerons les études nécessaires à minimiser ces risques.

Le tunnelier, quant à lui, creuse en avançant. Lorsqu'il passera sous votre maison, vous pourrez entendre ponctuellement un bruit de grattage. Il s'agit réellement d'un inconfort ponctuel. Vous serez bien entendu prévenu de son arrivée. Vous retrouverez l'ensemble des études menées, notamment en ce qui concerne le tunnelier, dans les documents portés au débat.

Bernard SULPIS

Je vous accorde que les réalisations prioritaires doivent être engagées en premier. Hélas, un problème de financement se pose, du fait de sa nécessaire programmation. De plus, comme je l'expliquais précédemment, l'ensemble des travaux sont à réaliser sur des voies en exploitation, à l'exception du creusement du tunnel entre Châtelet et gare du Nord. Or l'interruption de la ligne B du RER durant deux ans est exclue. Ces travaux seront donc plus longs. Il est en effet plus aisé de construire une nouvelle ligne, à l'image de la LGV Est.

Pour la ligne B, nous devons travailler de nuit, bien que cela ne convienne pas aux riverains, durant les week-end ou au mois d'août, alors que les services sont réduits.

Madame Dememe-Coquand vous expliquait que l'ensemble des dispositions prises visent à éradiquer les nuisances, de façon à ce qu'il ne soit pas nécessaire d'indemniser les riverains. Vous prétendez que le simple fait que votre maison se situe au-dessus d'un tunnel est susceptible de créer une réaction psychologique chez un futur acquéreur. Vous avez raison aujourd'hui car l'inquiétude due au

creusement d'un tunnel est pire que la présence d'un tunnel. Il n'échappe à personne que Paris est construite sur des lignes de métro, aménagées au ras du sol et sources de vibrations. A cela s'ajoutent les égouts. Pourtant, il semble que les propriétés n'aient pas perdu en valeur. En revanche, l'inquiétude est grande et la CPDP pourrait prendre une initiative pour accompagner cette période.

Philippe MARZOLF

Suite à la réunion de proximité d'Aulnay-sous-Bois, nous avons pris contact avec un notaire d'Aulnay-sous-Bois pour l'interroger par rapport au projet. Il a affirmé n'avoir entendu aucune question à ce sujet ni n'avoir constaté aucune baisse de la valeur immobilière.

Par ailleurs, nous avons demandé à la Chambre des notaires de Paris d'être auditionnée pour connaître les situations découlant de la construction de projets similaires. La FNAIM a également été contactée pour connaître l'avis des agents immobiliers. Tant que le projet n'est pas inscrit au plan d'urbanisme, il n'apparaît pas sur les actes notariés.

Nous disposerons prochainement de réponses à ces différentes questions.

Lino FERREIRA, Tremblay-en-France

Conseiller municipal Vert à Tremblay et porte-parole d'un cahier d'acteur sur le projet, je constate que depuis le début du débat lancé l'an dernier, seule Paris-capitale économique reste favorable au projet, défendant les intérêts économiques de Paris *intra muros*.

De qui le GIE porte-t-il la voix ? Qui souhaite la poursuite du projet CDG Express ?

Ne devrions-nous pas d'ores et déjà débattre sérieusement des propositions alternatives, abandonnant ainsi le projet CDG Express ?

Bernard SULPIS

Ce débat revêt pour nous une importance capitale. Le simple fait que vous suggériez de débattre au plus vite des solutions alternatives marque une évolution considérable, eu égard à l'opposition rencontrée plus tôt concernant l'intérêt même du projet.

Il semble évident pour chacun aujourd'hui qu'un problème doit être réglé, pour la desserte du nord-est francilien et pour le transport entre Paris et Roissy. De nombreuses personnes s'opposent à CDG Express, son tunnel, son coût, etc, proposant par ailleurs des alternatives. Si le débat n'avait que cet intérêt, ce serait déjà remarquable.

Des alternatives ont été proposées et seront expertisées. D'ici fin avril, le maître d'ouvrage et les partenaires devront donner suite au projet, en fonction des termes du débat. Ces mois de réflexion nous permettront de considérer l'ensemble des arguments, de procéder à des études complémentaires et à des vérifications pour livrer nos conclusions, avec les autorités de tutelle qui nous ont encouragés dans ce projet.

Soyez certains néanmoins que nous ne construirons pas de tunnel de onze kilomètres pour notre plaisir. Si une solution meilleure permet les mêmes résultats, ce sera celle que nous choisirons.

Marie-Pierre BORY

Les clients nous écrivent pour nous demander des améliorations quant à l'accès terrestre de l'aéroport de Roissy.

Depuis 1996, les pouvoirs publics nous demandent, appuyés par le STIF, le Parc des expositions et les autres acteurs concernés, d'améliorer la desserte du Parc et de CDG. A titre d'exemple, le Président d'ADP a reçu dans sa lettre de mission signée par Messieurs Gayssot et Strauss Kahn une demande d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Paris et Roissy.

Lino FERREIRA

Le nombre de plaintes des usagers de la ligne B du RER est-il chiffré ? En effet, vous affirmez qu'il s'agit de passagers qui sollicitent la création cette nouvelle ligne.

Olivier PICQ

Madame LIPSIC, chargée de communication pour le RER B, pourrait-elle vous répondre ? Avez-vous comptabilisé le nombre de réclamations reçues concernant le RER B ?

Madame LIPSIC

Nous ne comptabilisons pas les lettres de réclamation. Nous y répondons et tentons d'agir pour voir leur nombre diminuer. Je ne peux vous transmettre de nombre exact.

Je veux bien reprendre le débat sur les améliorations à apporter à la ligne du RER B. Je crois néanmoins que de nombreuses réponses ont d'ores et déjà été apportées. Je ne vois rien à ajouter.

Philippe MARZOLF

La question portait précisément sur le nombre de réclamations. Se chiffre-t-il en centaines ou milliers ?

Madame LIPSIC

Je reçois un certain nombre de réclamations qui concernent les différents services. Certaines sont destinées au service commercial, d'autres au Président Louis Gallois, d'autres à la Direction Paris nord, etc.

Olivier PICQ

Nous demanderons aux exploitants en gare du Nord de nous communiquer un ordre de grandeur de distribution quotidienne. Nous transmettrons la réponse à cette question à la Commission.

Lino FERREIRA

Votre service clientèle doit enregistrer des indices de satisfaction. Vous connaissez le nombre de trains qui arrivent à l'heure, preuve que vous vous intéressez à ces questions. Or vous vous dites incapables d'indiquer le nombre de réclamations.

Bernard SULPIS

Les représentants des établissements publics présent ce soir ne disposent pas des chiffres disponibles pour vous répondre. Nous nous engageons néanmoins à vous communiquer le nombre de plaintes reçues – certaines sont même parfois parallèlement transmises à RFF ou à l'association des maires. Ce document sera annexé au compte-rendu de cette réunion.

Philippe MARZOLF

La Commission vous communiquera donc ces chiffres dès réception du maître d'ouvrage.

Olivier PICQ

La dernière enquête menée sur le service Transilien en septembre 2003 révèle que 77 % des personnes interrogées se déclarent satisfaites du service proposé. Plus de 80 % déclarent que la SNCF a tenu ses promesses, bien que 61 % regrettent que les objectifs ne soient pas suffisamment ambitieux. Nous avons à peu près atteint nos objectifs. Les usagers reconnaissent une certaine amélioration qui ne progresse pas assez vite selon vous, mais qui ne peut être niée. Le service Transilien a quatre ans. Des progrès importants sont enregistrés dans un certain nombre de domaines. L'ensemble des Franciliens reconnaît ces efforts. Nous ne recevons donc pas que des lettres de plainte.

Gérard PRINCE

La même enquête sur la seule ligne B ne donnerait pas les mêmes résultats. Nous interpellons les usagers dans les gares et pouvons vous assurer que la proportion d'insatisfaits est différente de celle que vous avancez.

Olivier PICQ

L'enquête incluait la ligne B. Il s'agit de données moyennes pour l'Ile-de-France.

Une opération lourde de la gare de Vert Galant gêne son utilisation. Nous déplorons autant que vous le fait que l'entreprise choisie pour ces travaux se soit démise de ses obligations en cours de route.

Une nouvelle entreprise vient néanmoins d'être désignée. Nous nous excusons pour le retard pris indépendamment de notre volonté et mettons tout en œuvre pour rétablir la situation au plus vite.

Philippe MARZOLF

Compte tenu de l'heure, nous répondrons par oral aux quatre prochaines questions. Les autres recevront une réponse écrite.

Alain AMEDRO, Aulnay-sous-Bois

Délégué départemental des Verts sur la question du développement durable, je souhaite revenir sur le financement. Utiliser l'argent public sur ce projet pourrait se justifier par l'intérêt général or il s'agit selon moi d'un projet impliquant trois ségrégations.

La première est sociale. Elle oppose habitants de Seine-Saint-Denis et passagers aériens. Je préférerais voir traitées leurs souffrances plutôt que contribuer à les isoler plus encore du reste du monde.

Il s'agit également d'une ségrégation économique. Ce projet comporte de vrais risques pour l'aménagement du territoire. Les entreprises préféreront s'implanter près de la gare de l'Est ou de Roissy, évitant ainsi la Seine-Saint-Denis. Or plusieurs zones dans ce département méritent de retenir l'attention des pouvoirs publics, en termes d'implantation d'entreprises. La Courneuve pose par exemple de vrais problèmes, mais d'autres villes au cœur de notre département sont également visées.

Enfin, nous pouvons parler de ségrégation environnementale. Une accentuation très nette de la coupure spatiale est constatée à Tremblay, les nuisances seraient augmentées en gare de l'Est et à Noisy-le-Sec. C'est pourquoi nous suggérons depuis plusieurs mois de soigner l'existant, correctement et rapidement.

Or le schéma directeur de la ligne B s'avère insuffisant, avec seulement 97 millions d'euros provisionnés. Nous nous réjouissons néanmoins que ce diagnostic soit enfin partagé par les usagers, RFF, SNCF, le STIF et l'Etat, mais déplorons que les moyens déployés soient moindres. La somme de 97 millions d'euros est supérieure au montant prévu à l'origine. Les élus ont dû se battre au sein du STIF alors qu'ils sont minoritaires.

Quels sont les avantages impliqués par le CDG Express, en termes d'aménagement du territoire ? Si les moyens nécessaires sont déployés pour la modernisation du RER B, il sera possible d'améliorer par exemple la gare de La Courneuve ou d'autres qui permettront de revitaliser les zones, de créer des emplois et de permettre à nos jeunes de travailler sur Roissy.

Enfin, une enquête menée auprès des passagers aériens révèle que seulement 33 % d'entre eux connaissent l'existence du RER B. Comment pourraient-ils l'utiliser s'ils n'en connaissent pas l'existence ?

Si vous souhaitez un report modal sur cette ligne, peut-être est-il nécessaire de commencer par une information auprès des usagers.

Bernard Sulpis

Monsieur Amedro, nous nous connaissons bien puisque nous nous rencontrons régulièrement depuis le début du débat. Nous avons d'ailleurs assisté ensemble à un certain nombre de réunions, ainsi qu'aux colloques thématiques. En ce qui nous concerne, nous avons tiré de nombreux enseignements qui nous ont parfois confortés dans nos convictions et permis d'évoluer, d'autres fois.

Vous évoquer fréquemment la ségrégation. La meilleure façon de défendre ses idées exige de prendre en compte la réalité. Vous parlez de ségrégation économique en citant l'exemple de La Courneuve. Ne croyez-vous pas que le fait de supprimer les trains directs entre Paris et Roissy et d'améliorer ainsi la desserte de La Courneuve-Aubervilliers, qui n'accueille actuellement qu'un train par quart d'heure, constitue un facteur de développement ? Le trafic dans cette station pourrait être multiplié par huit, incitant de nombreuses entreprises à s'installer.

De la même façon, vous nous accusez de vouloir créer une coupure environnementale à Tremblay. Certes, le creusement d'un tunnel comporte des risques. En revanche, nous avons pris soin de coller notre tracé contre l'A104 et l'interconnexion pour mieux l'insérer et regrouper les coupures. Admettez que, par rapport à nos premiers projets, nous avons tiré les enseignements nécessaires, en écoutant nos interlocuteurs dans le but d'améliorer un projet qui peut-être, ne verra pas le jour, mais aura montré qu'en réunissant les efforts, le résultat peut être meilleur. Encore convient-il de nous rassembler.

Raphaël VAHE, Tremblay-en-France

Elu de la majorité municipale de Tremblay, je suis un militant communiste. A mes yeux, ce projet est médiocre car il ne permet pas de progrès pour l'ensemble des habitants. J'ai le sentiment que dans son état actuel, il s'accommode d'une société à deux vitesses, en harmonie avec les politiques libérales appliquées en France et en Europe.

Pourquoi utilise-t-on l'espace naturel restant de Tremblay ? Pourquoi ne pas utiliser la voie RER existante ? Quelles sont les intentions sur le parcours dédié quant au passage du TGV ?

Olivier PICQ

Quatre trains CDG Express sont aujourd'hui prévus sur le tracé dédié. La SNCF a été saisie par les conseillers régionaux de Basse-Normandie et de Haute-Normandie pour la circulation de deux trains corail améliorés par heure et par sens, soit 44 trains par jour, au maximum.

A cela pourraient s'ajouter des circulations ponctuelles les jours d'ouverture du Parc, deux heures le matin et deux heures le soir. Des réflexions sont en cours à ce sujet. Aucun autre passage n'est prévu à ce jour.

Lors de l'audition publique du Président du Conseil général, la possibilité de renforcer une desserte à partir de Noisy a été évoquée, mais elle n'a fait l'objet d'aucune étude. Je vous fais part des demandes officielles en cours d'analyse. La navette de Noisy n'en fait pas partie. Nous examinerons cette demande émergée lors du débat.

Bernard Sulpis

Aucune divergence n'existe entre les propos de Monsieur Picq et les miens, sinon que nous ne parlons pas des mêmes sujets. J'ai évoqué la capacité du tunnel. Celui-ci peut recevoir quinze trains par heure et par sens. Monsieur Picq vous dit, lui, quels sont les projets en étude à la SNCF.

En heures de pointe, quatre CDG Express et deux trains normands circulent. Le Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis nous a suggéré, si ce projet voyait le jour, de mettre en place des navettes entre Noisy-le-Sec et Roissy. Plusieurs lignes de transport permettent le rabattement des usagers, au départ de Noisy. Ces navettes passeraient chaque quart d'heure, soit quatre trains supplémentaires par heure, portant le total à dix.

Si, pour desservir le Parc des expositions, dans certaines hypothèses de fréquentation, quatre à cinq trains sont nécessaires, nous parvenons au total de quinze trains, sans faire passer de TGV.

Ce qui doit rassurer les riverains est que, quel que soit le nombre de trains qui circulent effectivement, l'ensemble des études techniques est mené sur l'hypothèse d'une utilisation complète de l'infrastructure. Ainsi, si des demandes sont exprimées, il ne sera pas nécessaire de revenir sur des éléments de protection conçus lors de la réalisation de l'ouvrage.

Bien que la demande ne soit pas aujourd'hui exprimée, il est envisageable que quinze trains circulent sur cette ligne.

François ASENSI

Dans le cas d'un passage par une boucle sud, vos hypothèses confirment que des trains dédiés rejoindraient Roissy, des TER rapides rouleraient vers la Normandie et des trains seraient affrétés par le Parc des expositions. Nous nous orientons donc vers un trafic important qui causerait d'importants dégâts dans le cas d'un passage par le sud. Certes, rien n'est précis, mais selon cette hypothèse, les conditions de vie des Villepintois et du Vieux Pays seraient détériorées.

Je suis donc d'autant plus favorable à la boucle nord.

Aline Pineau

Le tracé présenté par le Parc des expositions passe par le ru du Sausset où un projet de cent hectares d'espaces verts est prévu. Cette hypothèse provoquerait des nuisances sonores supplémentaires à celles que connaissent déjà les habitants de Villepinte et du Vieux Pays.

Philippe Bertin

Les impacts environnementaux n'ont pas été réellement étudiés dans le cadre du projet que nous proposons. Ce tracé alternatif, au-delà de la gare du Parc des expositions rejoignant la gare TGV par ce que l'on nomme la boucle sud nous a semblé pertinent car il semblait complexe d'insérer une nouvelle paire de voies entre CDG 1 et 2. Si la place est libre, ce peut être une solution.

Bernard Sulpis

L'opportunité de créer une boucle sud, entre l'A104 et le Vieux Pays, est une solution incohérente avec la vision de développement de la ville de Tremblay. Si le schéma directeur de l'Ile-de-France est révisé dans les mois à venir, vous œuvrerez contre cette opération. Si les différents acteurs ont évoqué cette possibilité, c'est que la boucle sud est inscrite au SRIF.

Pierre Laporte

Conseiller général de Tremblay, j'ai le sentiment d'assister à un détournement de la Commission publique. Le débat devait traiter du projet CDG Express, mais il a dévié sur le RER B. Cette situation n'a rien d'étonnant, compte tenu du nombre d'habitants concerné par cette ligne et les conditions dans lesquelles ils sont transportés.

Les enquêtes rapportées plus tôt ne reflètent pas la réalité. Monsieur le Député Maire se trouvait l'été dernier dans une rame où trois personnes se sont évanouies. Les passagers étaient collés les uns aux autres en plein soleil depuis une demi-heure, sans information. Certaines personnes risquent leur emploi car elles n'arrivent pas à l'heure deux à trois fois par semaine. Comment voulez-vous discuter de l'opportunité d'une liaison dédiée, alors que les riverains ne pourront l'utiliser ? Ce projet n'implique pour eux que des nuisances.

Cependant, les problèmes posés sont réels. Le trafic autoroutier et la pollution nécessitent des solutions. Le mérite de ce débat public est de poser ces questions.

Vice-Président du Conseil général, j'évoque souvent la question avec mon Président, qui recherche toutes les propositions possibles pour que ce projet, s'il voit le jour, puisse contribuer à l'aménagement du territoire et au développement de la Seine-Saint-Denis.

Je voulais vous interroger sur l'argent public, mais il est trop tard pour développer ce point. Néanmoins, les contrats de plan Etat-région sont reportés d'année en année. La SNCF et RFF affirment que ce projet est financé par de l'argent privé provenant des utilisateurs et d'emprunts. Je ne crains pas la répétition de l'affaire du tunnel sous la Manche, mais celle du Crédit Lyonnais ou de France Télécom. Le rôle public de la SNCF et de RFF se dégrade. Nous prenons ce risque à travers ce type d'opérations. Alors que les caisses de l'Etat sont vides, un risque financier majeur est pris. L'engagement financier pris doit être intelligent, sur la base de l'existant, apportant une réponse concomitante aux deux problèmes.

C'est pourquoi je pense que les propositions de Monsieur le Député Maire de Tremblay sont intéressantes.

Quels moyens seront donnés à ceux qui proposent des solutions alternatives pour leur permettre de disposer des mêmes outils que ceux qui présentent le projet ?

Philippe Marzolf

Dans le débat public, les Cahiers d'acteurs ont été diffusés dans les mêmes conditions que les documents du maître d'ouvrage. Sept ont d'ores et déjà été publiés alors que trois autres sont en préparation. Les solutions alternatives ont pu ainsi être développées.

Par ailleurs, nous avons organisé un atelier spécifique présentant les solutions alternatives, le 7 octobre dernier. La synthèse et le compte-rendu de cet atelier sont disponibles. Cinq acteurs y ont exprimé leurs propositions.

Enfin, la CNDP investit dans un dire d'experts indépendants pour vérifier la compatibilité de ces solutions alternatives avec les besoins exprimés. Elles sont également étudiées et comparées parallèlement au projet initial et à l'avis du maître d'ouvrage, trouvant ainsi un éclairage extérieur et indépendant.

Bernard Sulpis

Vous demeurerez attentifs, lors de l'après-débat.

Monsieur Marzolf évoquait en ouverture les maîtrises d'usage et d'ouvrage. La maîtrise d'usage n'est pas destinée à se substituer à la maîtrise d'ouvrage. Quel que soit le projet retenu, le maître d'ouvrage demeurera RFF. L'exploitant demeurera la SNCF.

Ce débat révèle néanmoins que pour voir aboutir un projet, une collaboration est nécessaire, respectueuse des rôles de chacun entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'usage. Les engagements que nous prenons sur ce projet, s'il était poursuivi, sont transposables à tout autre projet alternatif qui s'y substituerait. Les engagements de concertation permanente avec les riverains, les élus et les associations qui les représenteront seront respectés. Il s'agit là d'un point fort, acquis au cours de ce débat public.

A Tremblay, une concertation préalable s'est déroulée en janvier 2002. Des lacunes ont été soulignées. Avant même le début du débat public, une coopération a débuté. Elle se poursuit aujourd'hui et durera dans l'avenir car nous sommes convaincus qu'il s'agit là des conditions nécessaires pour continuer de développer des projets ferroviaires en souterrain, en surface ou en viaduc.

François ASENSI

Monsieur Sulpis évoquait le doublement du tunnel et les difficultés d'exploitation que cela engendrerait sur les lignes B et D. Je souhaiterais voir étudiés les impacts de préparation au percement de ce tunnel. Quels aménagements financiers doivent être pris sur les lignes B et D pour permettre la réalisation du tunnel ?

Cette question me semble importante, eu égard aux dix millions d'habitants de l'Ile-de-France et aux millions d'usagers du RER. Un projet d'ensemble doit être imaginé, améliorant les conditions de transport sur les lignes B et D, à côté d'une ligne dédiée, sur le sillon.

Pour revenir sur l'idée de la boucle sud, celle-ci est née lorsque le Parc des expositions a proposé un plan d'extension sur 200 000 mètres carrés supplémentaires, prévoyant une cité d'affaires internationale. Le Parc des expositions a finalement abandonné ce projet et avec lui, la gare prévue à cet endroit. Ce projet justifiait la boucle sud. Elle n'a donc plus de sens aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

Nous vous remercions pour votre participation.