

Compte-rendu de la réunion de proximité de Villepinte du 23 octobre 2003

Participaient à la réunion :

Pour la Commission du débat public :

Philippe MARZOLF

Jean-Paul PUYFAUCHER

Marcel RAT

Pour le maître d'ouvrage :

Bernard SULPIS,

Marie-Pierre BORY, ADP

Olivier PICQ, SNCF

Xavier DUCLAIROIR, GIE

Florence DEMEME-COQUAND, RFF

Pour les interpellateurs :

Martine VALLETON, Maire de Villepinte

André CUZON, Président de l'association Environnement 93

Marc GRANIER, Directeur général du Parc des expositions Paris-Nord Villepinte

Jean-Louis BRIAND, Président de l'association Vivre sans CDG Express

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

Ouverture

Martine VALLETON
Maire de Villepinte

Mesdames et messieurs, je vous salue. Votre présence indique la forte mobilisation autour du projet CDG Express. Nous nous réunissons ce soir à la demande de la Commission particulière du débat public, qui organise cette soirée. Nous évoquerons les problèmes que nous pose ce projet et nous donnerons notre avis sur l'opportunité d'une liaison directe entre Paris et Roissy.

Il est important que vous soyez nombreux à participer à ce débat qui sera, je l'espère, fructueux. Je vous exposerai plus tard la position de la ville de Villepinte.

Je vous souhaite d'ores et déjà une excellente soirée et un bon débat.

Présentation du débat

Philippe MARZOLF Président de la Commission particulière du débat public

Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public. Deux membres de cette Commission m'accompagnent : Marcel Rat et Jean-Paul Puyfaucher.

La soirée se déroulera ainsi :

- présentation du débat public, état des lieux des discussions d'ores et déjà menées ;
- présentation du projet par les maîtres d'ouvrage ;
- présentation de la position de la mairie et du conseil municipal par Madame Valleton, Maire de Villepinte ;
- intervention de trois interpellateurs, Monsieur Cuzon, Président de l'association Environnement 93, Monsieur Granier, Directeur général du Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte et Monsieur Briand, Président de l'association Vivre sans CDG Express. Ils exprimeront le point de vue de certains acteurs ;
- questions écrites, en provenance de la salle.

Trois heures de débat sont prévues au cours desquelles vous disposerez du temps nécessaire pour poser vos questions oralement.

Nous nous trouvons dans le cadre d'un débat public. Des photographies seront prises. Si certains ne souhaitent pas figurer dessus, je leur suggère de prendre place sur les trois derniers rangs de gauche.

Les formulaires déposés sur vos sièges vous permettront de poser vos questions. Le débat public nous oblige à rédiger un compte-rendu, sans exprimer notre position. Ce mode de fonctionnement permet à chacun d'interroger le maître d'ouvrage ou la Commission.

I. Les objectifs visés par le débat public

Le débat public est une procédure mise en place par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante. Cette Commission décide de l'opportunité de mener un débat public sur les grands projets d'infrastructure du territoire.

Notre objectif est d'obtenir une information complète et transparente. Nous veillons à ce que vous disposiez de l'ensemble des éléments ayant permis l'élaboration du projet. Par ailleurs, des réponses aux questions posées seront apportées par écrit. L'exposé de tous les points de vue, sans exception, doit être possible.

Nous attendons une participation active de la salle pour permettre un dialogue constructif.

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 est mis à disposition du public ;
- le principe d'équivalence : toute personne qui souhaite s'exprimer pourra prendre la parole durant la séance ou poser ses questions par écrit ;
- le principe d'argumentation : il est important de justifier son opposition au projet et de proposer des solutions alternatives.

La Commission particulière que je préside aux côtés de cinq autres personnes est indépendante et neutre. Elle agit comme « facilitateur » du débat entre le maître d'ouvrage et le public. Elle se porte garante de l'information diffusée et de l'expression de chacun. Pour établir la mémoire du débat, la Commission est tenue d'élaborer un compte-rendu.

2. Les moyens de diffusion de l'information

Plus de 400 000 présentations du débat ont été distribuées dans les boîtes aux lettres. Le dossier du maître d'ouvrage ainsi que des synthèses ont également été diffusés. Des cahiers d'acteurs alimentent le débat. Vous trouverez ces documents à l'entrée. Ils rassemblent les positions de certains acteurs qui nous sont apparues constructives pour l'avancement du débat public.

Enfin, il nous a semblé important d'imprimer une synthèse du schéma d'élaboration du RER B proposé par le STIF le 1er octobre dernier.

Quatre numéros du *Journal du Débat public* vous sont également proposés. Le premier d'entre eux est paru le 16 octobre dernier.

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 : ce site permet de nombreux téléchargements ;
- courriers d'information distribués dans les boîtes aux lettres ;
- courriels envoyés à des entreprises et administrations d'Ile-de-France, en-dehors du périmètre directement concerné par ce projet ;
- numéro vert ;
- affiches ;
- relations avec les médias ;

Nous avons reçu aujourd'hui plus de 2 200 cartes T, demandant de la documentation. Plus de 700 questions ont également été posées. Seule une vingtaine d'entre elles concernent la Commission. Les autres sont adressées au maître d'ouvrage.

La réponse à ces questions demande du temps. C'est pourquoi toutes les réponses n'ont pas encore été apportées. Cependant, le maître d'ouvrage s'est engagé à répondre par écrit à l'ensemble de ces questions, avant la fin du débat.

4. Les moyens de participation

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

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 ;
- 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, où ont pu être développées les solutions alternatives proposées ainsi que le réglementation sur les conditions de sécurité des tunnels ferroviaires.

Les synthèses et comptes-rendus de ces travaux sont mis en ligne dans les cinq jours après la réunion publique. Nous tentons d'opérer le plus rapidement possible, bien que quelquefois, avec 22 réunions publiques, nous puissions enregistrer de légers retards.

Par ailleurs, des auditions sont organisées pour les acteurs. Il s'agit d'un dialogue entre les acteurs et la Commission particulière.

Enfin, neuf réunions de proximité sont prévues au sein des différentes villes impactées par le projet. Après Aulnay-sous-Bois, la semaine dernière, la réunion de ce soir est donc la seconde.

Pour les personnes qui ne peuvent être présentes à ces réunions, des permanences d'écoute publique sont mises en place. Ainsi, demain, la mairie de Villepinte accueillera ces personnes entre 14 heures et 17 heures. Elles pourront rencontrer les membres de la Commission du débat public et interroger les maîtres d'ouvrage.

III. Les premiers éléments d'analyse du débat public

1. L'opportunité du projet

Suite aux sept réunions publiques tenues au cours de ces 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. La rénovation de la ligne B du RER constitue également un enjeu essentiel. Chacun se plaint en effet du mauvais fonctionnement de celle-ci.

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. Vous pourrez vous exprimer sur cette question.

En revanche, en ce qui concerne les caractéristiques du projet, de nombreuses questions portent sur les risques et impacts de la construction d'un tunnel, d'autant que son coût impacte la rentabilité du projet et les risques financiers encourus par les entreprises publiques du GIE.

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

Il convient de noter que, très rapidement, des solutions alternatives sont apparues au cours du débat. Elles vous seront présentées ce soir par les interpellateurs. Ces solutions ont été étudiées et jugées pertinentes par les différents acteurs.

Les membres de la Commission considèrent que les débats doivent être argumentés et que l'opinion de chacun peut s'exprimer. Nous espérons que ce soir encore, ce principe sera respecté. Nous pensons être parvenus à établir des conditions de transparence de l'information, mais également d'équité. Ainsi, chacun peut s'exprimer. Cette règle permet des avancées.

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, semblent attentifs aux propos tenus.

Le débat public ne consiste donc pas seulement en une opposition à un projet, mais également à conférer une légitimité à des solutions alternatives qui apparaissent lors du débat. C'est pourquoi la CNDP a décidé, le 8 octobre dernier, de diligenter une expertise indépendante sur la possible utilisation des voies LGV Est et interconnexion TGV ou des voies Paris-Roissy-Mitry. Ces études sont financées par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante. L'appel à consultations a été lancé hier. Nous espérons disposer des résultats avant le 15 décembre, date de clôture du débat, afin de pouvoir nous prononcer sur la pertinence des solutions alternatives proposées.

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

Monsieur BRETEAU

Quel financement comptez-vous apporter ? Combien proposent la région et le département dans ce projet ?

Philippe MARZOLF

En ce qui concerne le débat public, son financement est prévu par la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002. Les frais d'organisation sont à la charge du maître d'ouvrage.

La Commission, en toute indépendance, décide des outils nécessaires au bon déroulement du débat. Notre budget approche aujourd'hui 1,2 million d'euros pour les quatre mois de débat public.

Vous pourrez poser à nouveau votre question sur les autres financements au maître d'ouvrage durant l'exposé des questions.

Souhaitez-vous poser d'autres questions ?

Je vous remercie et cède la parole au maître d'ouvrage qui dispose de treize minutes pour s'exprimer.

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 général.

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 (48 millions d'usagers et 72 000 emplois) ;
- le Parc international des expositions de Villepinte ;
- l'aéroport du Bourget entouré de son Parc des expositions et du Musée de l'Air ;
- le parc de la Courneuve ;
- le Stade de France.

Cette zone en plein mouvement est accessible grâce à une desserte routière et autoroutière conséquente (A1, A3, A104, Francilienne). En revanche, une seule desserte ferroviaire est assurée par la ligne B du RER, chargée de l'ensemble des missions de transport d'usagers, quel que soit leur motif de déplacement dans ce secteur.

Or cette situation ne satisfait personne. Le réseau autoroutier est saturé. La ligne B du RER n'est pas adaptée à l'ensemble des besoins.

2. Rappel historique

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

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

Douze ans plus tard, en 1995, les services directs sont rétablis tout au long de la journée. Cet aménagement crée de tels problèmes qu'en 1997, les services directs ne sont finalement maintenus que durant les heures creuses.

3. Les solutions proposées

Suite à ces différentes expériences, il apparaissait nécessaire de nous orienter vers une nouvelle voie envisageant une spécialisation des solutions proposées.

Dans le cadre du plan de déplacement urbain, une réflexion de pôle permet de réfléchir à des solutions, en partenariat avec les communes concernées. C'est ainsi que le contrat de pôle a pu être signé, mettant en œuvre des solutions routières de rabattement sur Roissy pour les secteurs du Val d'Oise, de la Seine-et-Marne et du nord de la Seine-Saint-Denis.

En ce qui concerne le Parc des expositions, 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. Le secteur du Bourget fait également l'objet d'une réflexion, menée par le STIF.

Quant à vos besoins quotidiens, le plan de modernisation de la ligne B, nommé schéma directeur d'amélioration, a été approuvé par le STIF, le 1er octobre dernier. Il lance une série de mesures à mettre en place, à court, moyen ou long termes.

Néanmoins, il convient de trouver une solution pour l'accès à la plate-forme de Roissy, pour ses passagers aériens et ses 72 000 employés.

CDG Express propose une réponse à ce problème alors que les autres projets se concentrent sur d'autres problèmes.

Le débat public intervient suite aux études préalables. Il doit nous guider et définir s'il convient de poursuivre nos études ou de nous orienter vers de nouvelles voies. Ce débat public prolonge la concertation préalable à laquelle beaucoup d'entre vous ont participé, notamment lors de la réunion du 21 novembre 2001.

Seules des études préalables ont donc été entreprises. Nous ne pourrions par conséquent répondre aussi précisément que vous le souhaiteriez à certaines de vos questions, notamment en ce qui concerne le tracé.

II. Présentation du projet

1. Le maître d'ouvrage

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

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

Ces trois organismes se sont réunis au sein d'un groupe d'intérêt économique, le GIE CDG Express, afin de travailler ensemble dans un objectif : diminuer la part d'utilisation de la route entre CDG et Roissy. Aujourd'hui, 81 % des déplacements sur ce trajet sont effectués en véhicule.

Ce projet pourrait permettre de voir ce taux diminuer à 65 %. La part du ferroviaire atteindrait donc 35 %, contre 19 % actuellement. Ce pourcentage concerne les voyageurs aériens, mais aussi les employés.

2. 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 ;
- réduire l'apport de la sphère publique, c'est-à-dire se passer de subventions publiques ;
- assurer une neutralité sur l'endettement des entreprises publiques pour laisser notamment à RFF la possibilité d'investir dans les autres projets de développement de transport.

Sur la base de ces contraintes, CDG Express a été ébauché. Il s'agit d'un projet de service à l'attention des passagers aériens -mais aussi des autres utilisateurs de la plate-forme -, les conduisant à délaisser la route pour utiliser le rail.

3. Les besoins des utilisateurs

Les besoins des voyageurs aériens sont identiques aux vôtres : service rapide, régulier, fiable. Cependant, ces besoins se distinguent ensuite sur plusieurs points.

- De nombreux passagers sont étrangers.
- Voyager en avion implique un enregistrement.
- Les voyageurs aériens ne connaissent pas la région et recherchent donc des liaisons directes, simples et lisibles.

Ce projet de service s'appuie sur un projet d'infrastructures. Nous avons d'abord étudié comment les infrastructures existantes pouvaient accueillir une liaison dédiée. Or les possibilités envisagées ne permettaient pas le respect des contraintes que j'énonçais plus tôt. C'est pourquoi nous avons conçu ce projet qui comprend une part de lignes nouvelles.

III. Exposé du projet

Le CDG Express partirait en gare de l'Est. Cette gare se situerait au centre d'un pôle gare de l'Est-gare du Nord-Magenta.

Il entrerait en gare de Roissy-CDG. Florence DEMEME-COQUAND vous détaillera plus tard les aspects techniques, notamment en ce qui concerne la traversée de votre commune.

CDG Express implique un montage financier également dans le respect des contraintes énoncées plus tôt. Le financement de cette opération repose pour l'essentiel sur les recettes payées par les

usagers. Un partenariat public-privé est prévu. Il permet de limiter les risques pour les entreprises publiques.

Le projet est évalué aujourd'hui à 800 millions d'euros, dont 600 millions pour financer les infrastructures (500 millions sont destinés à la construction du tunnel) et 112 millions pour le matériel roulant.

Les modalités techniques du projet

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

Je mènerai mon exposé en trois temps, en mettant en exergue les éléments principaux concernant Villepinte.

I. Les caractéristiques du projet

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

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

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

Ce tunnel de 10,8 kilomètres traverserait votre commune sur une longueur de 2 à 2,5 kilomètres. Son diamètre intérieur serait de neuf mètres. Il se constituerait d'un tube équipé de deux voies.

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

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

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

Pour mener à bien un projet d'infrastructures, plusieurs types d'études sont nécessaires. Elles concernent la période de construction, puis celle d'exploitation. Des études ont d'ores et déjà été

menées au préalable, puis suite à la concertation menée auprès de vous. Vos inquiétudes ont ainsi été considérées. Ces études ont mis en évidence des éléments importants à prendre en compte dans la réalisation de l'ouvrage : problèmes de tassement, diversité des terrains, incidences éventuelles sur la nappe phréatique (risque de barrage à analyser, risque de fontis dus à la présence de gypse). Par ailleurs, les premières études sur la sensibilité du bâti ont été menées. Des évaluations ont également été menées quant aux nuisances acoustiques et vibratoires provoquées par les travaux. Elles permettront d'élaborer des mesures pour minimiser ces impacts.

Ces éléments sont considérés en amont, afin de maîtriser les risques et les impacts sur l'environnement. Ces différentes études permettent classiquement d'élaborer des campagnes de reconnaissance géologique, hydrotechnique et hydrogéologique poussées. La reconnaissance du bâti et l'optimisation du tracé sont également le fruit de ces études. L'objectif est d'optimiser et de caler au mieux le tracé définitif qui minimisera l'impact en phase d'exploitation.

III. Calendrier de réalisation

Pour creuser un tunnel d'une grande longueur en milieu urbain, nous utilisons la méthode du tunnelier. Il s'agit d'une méthode couramment utilisée pour les métros, les tunnels routiers ou les collecteurs d'assainissement car elle est la plus sûre. Elle permet de préserver au mieux l'activité en surface puisque ses zones de chantier sont limitées. Elle nécessite très peu d'expropriations, mais des achats de sous-sol, des acquisitions de tréfonds. Le tunnelier permet le creusement ainsi que le maintien du terrain, l'évacuation des déblais et la mise en place d'éléments préfabriqués constituant la structure du tunnel, à l'abri de l'étanchéité. Elle substitue l'ouvrage au terrain. Elle permet également d'opérer des reconnaissances au fur et à mesure de l'avancée des travaux et de traiter les problèmes rencontrés. Une animation est disponible sur ce procédé, si vous le souhaitez.

Deux zones de chantier principales sont envisagées : la première à Tremblay et la seconde à Pavillons. Il convient de prévoir également des déviations de réseaux, des puits de secours, des puits de sortie de tunnelier ainsi que des travaux préliminaires de sondage.

Des mesures seront prises pour minimiser les impacts de ces travaux.

Ils 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 perdure, l'avant-projet sommaire sera élaboré, puis une enquête publique sera menée. De nouveaux échanges avec le public et les maires auront lieu. Des concertations sur les zones et les plans de circulation seraient également prévues. Enfin, l'avant-projet détaillé et les approbations ministérielles clôtureront la démarche.

Le processus avancerait donc progressivement, par phases d'études et de concertation.

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

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie. Les temps de parole sont comptabilisés grâce à l'ordinateur présent sur la table de la Commission. Vous disposerez du temps nécessaire pour vous exprimer. Le maître d'ouvrage a parlé durant plus de seize minutes. A la fin de chaque séance, nous pouvons garantir l'équité du temps de parole.

Je cède la parole à Madame Valleton qui exprime le point de vue de la mairie de Villepinte.

La position de la mairie de Villepinte

Martine VALLETON
Maire de Villepinte

J'interviens en tant que maire de cette ville. Mon souhait est donc de défendre au mieux les intérêts de la population. Dans la mesure où le département de Seine-Saint-Denis est fort peuplé et que le moyen de transport permettant aux habitants de rejoindre Paris est la ligne B du RER, notre priorité s'oriente donc vers cette ligne B. Aujourd'hui, nous sommes donc opposés au projet de CDG Express.

Lorsque la ligne B aura été améliorée, il conviendra de pallier les nombreux retards et d'assurer la sécurité des passagers, un projet de liaison dédiée pourra alors être étudié.

I. L'opportunité du projet

Il s'agit d'un projet de ligne dédiée qui permettrait à certains usagers du transport aérien de rejoindre rapidement et dans de bonnes conditions la capitale. Je ne m'oppose pas à cela.

Cependant, je ne suis pas favorable au tracé actuel. D'une part, il oublie le Parc des expositions, bien que j'aie entendu qu'il pourrait être finalement pris en compte. Il s'agit d'un élément important du développement économique de notre secteur.

Par ailleurs, certes, des sondages et autres études sont réalisés, mais notre sous-sol s'avère particulièrement fragile (gypse, sable, etc.). Nous recevons d'ailleurs régulièrement des mises en garde du Préfet quant à l'état de ce sous-sol.

S'il fallait donc imaginer, après la rénovation de la ligne B, une ligne spéciale, il serait plus sage de prévoir un passage aérien et non un souterrain. Le tracé de la ligne B a été évoqué à plusieurs reprises comme une des solutions envisageables. Le doublement du tunnel en gare du Nord semble cependant poser problème. Dans tous les cas, il convient de ne pas compter sur un souterrain sous Villepinte.

J'évoquerai enfin l'opportunité d'organiser un référendum. Certaines villes prévoient un recours à cette pratique pour connaître la position de leurs administrés. Or nous connaissons déjà leur position. De plus, le coût d'une telle consultation s'avère excessivement élevé. Nous ne procéderons donc à aucun référendum. En revanche, la population sera consultée par courrier.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Je profite de cette conclusion pour préciser que la Commission ne compte pas les voix favorables ou contre un projet. Notre rôle est bien d'animer un débat argumenté. Le référendum n'entre donc pas dans le cadre du débat public. Cependant, notre obligation de mémoire nous oblige à indiquer les résultats de ces votes.

N'hésitez pas à transmettre vos questions écrites aux hôtesse. Vous recevrez une réponse en indiquant vos noms et adresses. Néanmoins, nous tenterons de répondre au plus grand nombre de questions possibles par oral, au cours de cette soirée.

Micheline MARC

Monsieur le Directeur de RFF a signalé ses 21 ans d'expérience sur le RER B. Cette expérience lui a-t-elle permis de réaliser qu'il manquait huit kilomètres de voie ferrée sur Mitry ? Le RER B est fréquemment retardé en raison de cela.

De plus, le budget du nouveau projet CDG est faramineux par rapport à la somme nécessaire pour que des rames à deux étages soient installées sur la ligne B. Cette solution permettrait de multiplier le nombre de voyageurs transportés. Leur confort serait amélioré. Certes, aujourd'hui, des passerelles gênent. Est-il insurmontable de modifier ces éléments d'infrastructure pour permettre le doublement du RER ?

Enfin, je tiens à signaler que les RER directs entre Paris et Roissy circulent presque à vide, le plus souvent.

Bernard SULPIS

Le fait que le RER circule presque à vide prouve que le service ne convient pas aux voyageurs aériens.

Nous avons parfaitement conscience qu'une fraction de voie manque avant l'arrivée à Mitry. Combler ce manque est la première opération citée par le schéma directeur de la ligne B. Cette « quatrième voie de Mitry » défailante crée un embouteillage sur le tronç commun où passent les deux sens de circulation. Il s'agit donc d'une opération majeure qui n'a pas été réalisée plus tôt, faute de financements publics. Cependant, les opérateurs ferroviaires ont toujours eu conscience de cette lacune et ont maintes fois proposé d'y remédier.

Aujourd'hui, un avant-projet de cette proposition est élaboré. Le STIF s'est engagé à participer financièrement à ces travaux qui devraient débuter prochainement.

En ce qui concerne le passage des rames du RER à deux étages, je préférerais que l'exploitant du réseau ferroviaire vous réponde.

Olivier PICQ

En ce qui concerne le matériel roulant du RER B, vous notiez, à juste titre, que quelques problèmes surviendraient sur la ligne si des rames à deux étages étaient mises en service. Le principal problème n'est cependant pas celui-ci. Le schéma directeur prévoit aujourd'hui de rénover le matériel existant qui atteindra la moitié de sa durée de vie d'ici 2006 à 2010. Le budget affecté à cette rénovation atteint 180 à 300 millions d'euros. Acheter 115 à 120 rames pour la ligne B du RER représenterait une dépense conséquente, qui dépasserait les prérogatives de la SNCF. L'ensemble des collectivités locales devrait en effet être associées, notamment le STIF et le Conseil régional.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de laisser la parole aux « interpellateurs » ; André Cuzon, Président de l'association Environnement 93, Marc Granier, Président du parc des expositions Paris-Nord Villepinte et Jean-Louis Briand, président de l'association Vivre sans CDG Express.

La position de l'association Environnement 93

André CUZON

Président de l'association Environnement 93

Environnement 93 se constitue d'une union d'associations environnementales de Seine-Saint-Denis. Elle fait partie du réseau Ile-de-France Environnement et France Nature Environnement. Dès septembre 2001, nous avons créé un collectif contre le CDG Express. A Villepinte, nous avons travaillé avec l'association du Clos Moncheleux de Laurent Christ, le collectif de Marie Laurencin et avec France Ecologie de René Magne qui ne peut être présent ce soir pour des raisons familiales.

Depuis deux ans, la mobilisation de la population est exceptionnelle autour d'un avis unanime : non au CDG, oui au RER. Une pétition de plus de 3 000 signatures a été remise au ministère des Transports en juin 2002. Suite à cela, le Président du STIF et le Préfet de région de l'époque, Monsieur Dupont, aujourd'hui Président de RFF, avaient mis à l'ordre du jour la rénovation du RER B. C'est donc votre mobilisation qui se trouve à l'origine de cette initiative.

Nos associations avaient également demandé la saisine de la Commission nationale du débat public, qui a cependant été permise par l'adoption d'une loi. Cette saisine vous permet de prendre la parole. Il s'agit d'une expérience de démocratie locale importante.

Nous sommes déterminés à mener notre lutte pour la défense des riverains contre des chantiers qui pourraient les déranger jour et nuit. A Pavillons, le chantier est prévu sur une durée de quatre mois. Il représente 4 000 mètres cubes. Les risques d'effondrement, de bruit, de vibrations sont importants. Les entreprises conçoivent ces risques. Nous défendons également les usagers du RER B et prenons en compte l'intérêt général puisque l'environnement est menacé. Nous participons par ailleurs à la promotion du transport durable et à la lutte contre l'effet de serre. Enfin, nous anticipons la fin du pétrole. En effet, ce projet dédié à l'aérien permettra à Air France, par exemple, de doubler son trafic, augmentant ainsi les pollutions (environnementale et sonore).

Comme Madame le Maire, je préfère parler du RER plutôt que du CDG. A Heathrow, 10 % des voyageurs utilisent le terminal aérien. Le choix de la gare de l'Est n'est pas innocent : elle est la seule des gares parisiennes où demeurent des capacités de développement. Or ce choix détermine la construction du tunnel, seule alternative permettant de relier Roissy pour les promoteurs du projet.

Selon nous, la création de ce terminal aérien n'a pas de sens.

Notre contre-projet propose l'amélioration du RER B. Cette solution permettrait le respect de l'ensemble des usagers. Elle tiendrait compte également de nos centres-villes, organisés autour des gares et du Parc des expositions. Enfin, les salariés de Roissy ou les voyageurs aériens bénéficieraient également de cette rénovation.

Le schéma directeur proposé ne répond pas à ces enjeux. En effet, il se contente manifestement de compléter le projet CDG. Ce plan prévoit des travaux d'entretien qui ont déjà été réalisés. Il n'est pas sérieux d'enregistrer des dépenses déjà payées.

L'entretien des voitures n'est pas prévu. Il paraît anormal que les sociétés publiques et l'Etat ne disposent pas des fonds nécessaires pour acquérir des voitures.

Si seules quatre voitures circulent en heures creuses, c'est que l'investissement en matériel roulant n'est pas suffisant. Les usagers sont contraints de se « tasser » dans les trains, alors que certaines rames circulent à vide.

En outre, la peinture étalée par la SNCF pour masquer les dégradations ne contribue pas à rendre compétitif ce moyen de transport.

Les véritables travaux d'investissement n'interviendront qu'en 2006 ou 2010. Ils commenceront effectivement par la suppression du tronçon commun de Mitry-Claye, bien que nous ne sachions qui paiera pour cela. Le redécoupage du système d'espacement des trains interviendra également à cette date.

Dès 2010, une desserte renforcée du RER B est envisagée, mais des études restent encore à mener. Ce n'est qu'après 2015, alors que le CDG Express serait en service, que les enjeux du RER B seraient analysés : mise en place d'un poste de commande centralisé et doublement du tunnel.

Les fonds pour l'acquisition de voitures ne sont pas disponibles. Les trains directs pour Roissy circulent toujours, alors que la SNCF soutient qu'ils perturbent le service et qu'ils circulent à vide.

Le projet de CDG Express doit être interrompu car il concurrence le RER B, en termes de financement notamment. En période d'élections régionales, les enjeux sont importants. La région doit pouvoir maîtriser ses moyens de transport. Aujourd'hui, l'Etat préside à la destinée du STIF. Les citoyens, en votant aux élections régionales, choisiront les personnes aptes à revoir ce schéma du RER B, qui est loin de s'avérer satisfaisant.

Dans le cadre du futur SRIF, nous pouvons imaginer une tangentielle nord venant de Pontoise jusqu'à Dugny et remontant ensuite par le Parc des expositions du Bourget, le nord de Blanc-Mesnil, le nord d'Aulnay, Villepinte pour rejoindre enfin le Parc des expositions de Villepinte et Roissy.

Enfin, en ce qui concerne les tarifs, il convient, selon moi, de supprimer les forfaits relatifs à la distance parcourue. Il s'agit d'une discrimination qui n'a pas lieu d'exister. Par ailleurs, les transports non écologiques (routiers et aériens) doivent participer au financement. Nous proposons un *pass* obligatoire pour les voyageurs qui arriveraient de Roissy. Il est en outre illogique que les employeurs paient les transports publics si les salariés achètent la Carte Orange. Les entreprises qui elles, s'installent dans la campagne ou travaillent en heures décalées ne contribuent pas à ces dépenses. Le financement doit donc être revu pour que l'ensemble des entreprises soit sollicité et que leurs employés soient incités à utiliser le service public.

La position du Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte

Marc GRANIER

Directeur général du Parc des expositions de Paris-Nord Villepinte

L'amélioration de la ligne B du RER s'impose pour les riverains comme pour les usagers du Parc des expositions. Lors des premières discussions autour du projet de CDG Express, nous avons été choqués que les promoteurs n'aient pas pensé au Parc, dans la mesure où il s'agit d'un équipement structurant sur le plan socio-économique en Ile-de-France. Deux millions de visiteurs et des milliers d'exposants se retrouvent sur le Parc chaque année. 15 000 emplois ont été créés, soit presque autant que sur la zone Paris-Nord II.

Nous avons donc souhaité rencontrer les opérateurs de ce projet pour tenter de se rattacher au tracé prévu du CDG Express. Notre première variante envisageait une virgule difficile à réaliser et coûteuse. Devant l'impossibilité de proposer un projet de raccordement économiquement viable - car nous gardons sans cesse à l'esprit les considérations économiques -, nous avons élaboré un tracé alternatif.

Jusqu'à Sevran, la ligne prévue dans le projet serait conservée. Le tunnel s'arrêterait à Sevran et la voie tournerait ensuite vers le centre commercial et l'hôpital Ballanger pour retrouver les tranchées du RER. Des voies y sont prévues jusqu'à Roissy. A la sortie du tunnel, la place pour deux voies supplémentaires existe. Les emprises sont même d'ores et déjà prévues. Le train passerait ensuite en gare de Villepinte, au milieu du Parc des expositions. Il est envisagé ensuite d'opérer un virage à droite pour rejoindre une emprise prévue par le schéma directeur qui rejoint, le long de l'A104, la gare d'intersection de Roissy.

Ce projet de tracé alternatif présente trois avantages :

- Il évite la zone urbanisée de Villepinte.
- La longueur du tunnel est réduite de 2,7 kilomètres.
- Les zones traversées sont commerciales à la sortie du tunnel de Sevran, ce qui ne causerait pas de nuisances supplémentaires.

Ce tracé s'avère nettement moins onéreux, grâce à la réduction de la longueur du tunnel. 60 millions d'euros, soit 10 % de l'investissement prévu seraient ainsi économisés. Cette donnée s'avère essentielle car les projets de cette envergure peinent à se financer exclusivement sur les fonds privés. Un jour ou l'autre, le contribuable sera sollicité.

Par ailleurs, en termes d'exploitation, le CDG Express pourrait être utilisé par des usagers du Parc, ce qui offrirait une meilleure viabilité au projet.

Enfin, la diminution de la longueur du tunnel permettrait une livraison plus rapide. Le projet pourrait ainsi être bouclé un an avant la date prévue, soit avant la tenue des Jeux Olympiques que Paris espère organiser.

Le Parc des expositions joue un rôle important dans l'économie francilienne et nationale. Au-delà des retombées économiques directes, le principal objet du Parc est de permettre aux PME françaises de se familiariser avec le marché d'exportation. Elles trouvent là des visiteurs internationaux susceptibles d'être intéressés par leurs produits.

Pour l'ensemble de ces raisons, un CDG Express qui ne desservirait pas Villepinte constituerait une aberration économique.

La position de l'association Vivre sans CDG Express

Jean-Louis BRIAND
Président de l'association Vivre Sans CDG Express

Président d'une association regroupant plusieurs communes, je céderai d'abord la parole à Monsieur Soret, vice-président de Vivre sans CDG Express à Villepinte.

Monsieur SORET

L'association est née suite à l'annonce de la création d'une liaison dédiée entre Paris et Roissy au seul profit des passagers aériens impliquant le creusement d'un tunnel passant quinze mètres sous les habitations de centaines de riverains. Ce projet a été perçu comme une provocation, notamment par les utilisateurs réguliers du RER B. Les associations locales de défense de l'environnement et de préservation de la qualité de vie ont été présentes dès les premiers débats et le sont encore aujourd'hui, regroupées en un collectif contre le CDG Express.

Face au désarroi et à la colère, nous avons choisi de créer une nouvelle association spécifique, regroupant l'ensemble des communes concernées. Les riverains et les usagers de la ligne B peuvent ainsi développer et structurer leurs analyses pour aboutir à des contre-propositions à l'attention du maître d'ouvrage.

L'association existe depuis deux ans. Nous avons produit un document présentant dans le détail des analyses et des propositions pour la rénovation du RER B et l'amélioration de la desserte de Roissy-CDG. Notre contribution au débat public a d'ailleurs été retenue par la Commission du débat public. Elle figure parmi les cahiers d'acteurs de la CPDP.

Nous sommes favorables au renforcement de l'offre de transport sur les infrastructures existantes de la ligne Paris-Roissy-Mitry. J'espère que nous saurons vous convaincre ce soir. Vivre sans CDG Express est l'association de tous ceux qui refusent ce projet inquiétant autant qu'inutile. Notre équipe est déterminée à poursuivre et amplifier notre opposition au tunnel CDG Express.

Jean-Louis Briand

Je vous propose un diaporama présentant notre principale solution alternative au projet du maître d'ouvrage. Nous recherchons également un service public de qualité pour le RER ou pour une liaison dédiée. Monsieur Sulpis a évoqué un projet de service public. Nous abondons dans son sens, bien que nous n'envisagions pas les mêmes modalités.

En fin orateur, Monsieur Sulpis prône une sorte de retour au Roissy-rail, dans une version améliorée. Malgré le mécontentement des usagers du RER, peu de mesures ont été prises pour améliorer la desserte et le service.

I. L'exposé de la contre-proposition

Notre contre-proposition se fonde sur un constat : des problèmes de circulation existent sur les emprises entre Paris, Roissy et Mitry. Cette première diapositive montre les difficultés de la double gestion du RER - la partie sud est gérée par la RATP alors que la partie nord est gérée par la SNCF. Cette situation devrait heureusement évoluer grâce au schéma directeur.

En heures creuses, certaines voies sont fermées à la circulation pour permettre leur maintenance. Aucun train ne circule donc entre 10 et 12 heures puis 14 et 16 heures. Par ailleurs, Monsieur Granier évoquait les infrastructures de Sevrans-Beaudottes sur lesquelles nous pouvons travailler puisque ces emprises ne sont toujours pas utilisées.

Trois points noirs apparaissent sur la ligne B :

- l'accueil en gare du Nord ;
- le nœud d'Aulnay qui est déjà chargé ;
- l'arrivée à Roissy en provenance de Sevrans qui n'est pas suffisamment équipée.

La première proposition de Vivre Sans CDG Express a été adoptée par le STIF dans son schéma directeur. Elle permettrait d'augmenter de deux tiers la circulation des trains. Nous envisageons également un "saute-mouton" après la gare d'Aulnay puis un autre qui permettrait de retrouver les voies directes réservées à Roissy. Une mise à quatre voies de la ligne entre Sevrans-Beaudottes et CDG constituerait la dernière étape. Cette proposition ne nécessite pas la construction d'un tunnel.

Quant à l'accueil dans Paris, un aménagement des voies 20 et 21 en gare du Nord est envisageable. Nous avons d'ailleurs demandé une étude à la SNCF sur cette éventualité. Il est également possible de créer un pôle regroupant les gares du Nord, de l'Est et Magenta.

II. Les coûts du projet et de la contre-proposition

L'estimation du coût total du projet s'élève à 800 millions d'euros dont 610 millions d'euros pour les infrastructures, avec 500 millions d'euros consacrés au seul tunnel. Ce tunnel nous inquiète, d'autant plus en ce qui concerne son coût.

Notre proposition implique une mise en service plus rapide, pour un coût évidemment plus faible. Cet investissement profiterait à tous : usagers quotidiens, passagers aériens, visiteurs du parc des expositions.

Le coût de notre projet s'élèverait à 350 millions d'euros. Ce montant est toutefois discutable. Notre prévision n'est peut-être pas plus fiable que celle du maître d'ouvrage, cependant, elle représente un montant moindre.

Notre proposition, retenue pour une expertise, pourrait satisfaire les riverains, à moindre coût.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Je remercie les « interpellateurs ». Je propose au maître d'ouvrage d'apporter des éléments de réponse avant d'étudier la vingtaine de questions posées par l'audience.

Les éléments de réponses apportées par le GIE

Bernard Sulpis

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

En ce qui concerne l'alternative qui vient d'être évoquée, je vous prie de croire que nous nous réjouissons réellement de l'expertise qui sera menée. Votre solution s'appuie sur ce qu'il convient de considérer comme un élément nouveau, le schéma directeur de la ligne B. Dans la mesure où l'amélioration de la ligne B du RER consisterait en son rapatriement sur les voies bis, les capacités dégagées pourraient être utilisées pour la desserte de Roissy. Lors de la genèse des études sur le projet CDG Express, cette hypothèse ne pouvait être envisagée. Certaines contraintes nous empêchaient même de suggérer cette proposition. Sous réserve que cette évolution améliore bien les conditions de transport sur la ligne B alors, cette solution mérite d'être étudiée.

Les deux extrémités de la liaison devraient cependant subir des modifications. Vos suggestions concernant un raccordement entre les gares du Nord et de l'Est paraît intéressante. Je ne me prononce pas sur le coût total de réalisation que vous avancez. Il conviendrait de mener des études pour le définir de façon plus certaine. Quant à l'arrivée en gare de Roissy, malgré l'espace disponible que vous évoquiez plus tôt, les premières études révèlent des risques, notamment en ce qui concerne le terminus de Roissy 2 où seules deux voies arrivent à quai. Ce problème sera d'autant plus prégnant si l'on choisit de respecter les contraintes de compatibilité avec le schéma directeur qui prévoit la mise en place de la tangentielle Est.

Des choix devraient être opérés. Les pouvoirs publics décideraient, dans un sens ou dans l'autre.

Philippe MARZOLF

Suite à ces échanges, nous allons aborder les premières questions de la salle. Veuillez par avance nous excuser des termes repris sur l'écran pour présenter vos questions : ils doivent simplement permettre au public de se faire une idée générale sur le sens de votre propos. Par ailleurs, je vous remercie par avance de poser de courtes questions, afin de pouvoir apporter ce soir le plus de réponses possibles.

Débat avec la salle

Monsieur COURATIER, Villepinte

Ma première question s'adresse au GIE : le débat public a commencé depuis six semaines. RFF et SNCF tirent-ils quelques enseignements des discussions menées lors des débats ? La réflexion globale vous conduit-elle à penser que votre projet est perfectible ? Sur quels points ?

Ma deuxième question s'adresse à ADP car j'ai entendu parler du projet Vitrine (Visualisation en temps réel des trajectoires *via* Internet pour l'environnement). Quelle est l'évolution de la plate-forme de Roissy prévue ? Quelles retombées, en termes de développement économique, sont attendues suite à la mise en place de CDG Express ? *Quid* des nuisances provoquées par un développement de la plate-forme de Roissy ? Pourriez-vous nous renseigner sur l'actualité de la plate-forme ainsi que sur les évolutions prévues pour les dix ans à venir ? Le plafonnement est fixé à 55 millions de passagers, or, nous n'atteignons aujourd'hui que 48 millions. Quand pensez-vous atteindre le plafond ?

Enfin, Madame le Maire, vous avez annoncé plus tôt que vous n'organiseriez pas de référendum sur la commune. Pourrait-on envisager la mise à disposition de salles pour les associations qui souhaiteraient se réunir autour de ce thème et poursuivre le débat ?

Martine VALLETON

Je ne vois pas d'objection sur le principe. Il convient simplement d'étudier les modalités d'exécution.

Bernard SULPIS

Nous tirons bien évidemment des enseignements de ces débats. N'attendez pas de moi que je vous expose nos projets car ce ne serait pas respectueux des habitants des communes que nous n'avons pas encore rencontrés. Comme la loi le précise, nous attendrons la fin du débat pour tirer des conclusions.

Cela dit, le premier enseignement de ce débat est que les riverains se mobilisent fortement autour du projet. Des propositions de qualité sont formulées. Par ailleurs, les craintes que nous avons déjà perçues lors de la consultation préalable sont réaffirmées. Elles nous interpellent, bien que nous n'ayons pas de réponse sur l'ensemble des points soulevés.

Les débats et colloques thématiques nous ont donc enrichis et aidés dans la construction de la réflexion qui définira le sens du projet. Comme je l'ai déjà affirmé, nous attendions beaucoup de ce débat et nous ne sommes pas déçus. Le CDG Express, à l'issue du débat public, a toutes les chances de ne pas ressembler au projet initialement prévu.

Philippe MARZOLF

Pouvez-vous revenir sur les points précis retenus tout au long du débat ?

Bernard SULPIS

Lors du premier colloque thématique sur le transport aérien, il est apparu clairement que l'aéroport de Roissy, comme les autres aéroports, suivra une évolution que seules des décisions politiques pourraient empêcher. CDG Express n'influera pas sur le développement de Roissy.

En revanche, si Roissy continue de se développer à un rythme stable, l'accès à la plate-forme demeurera médiocre, avec un maintien des 80 % de transport par route pour rejoindre l'aéroport. Il semble impératif de trouver le moyen de transférer les trajets entre Paris et Roissy de la route vers le rail.

Suite au colloque sur les tunnels, nous avons bien compris que compte tenu de la qualité du terrain, des sondages et des recherches spécifiques devront être réalisées, si le projet voyait le jour dans sa forme actuelle. Cette volonté a été réaffirmée par des spécialistes. Des méthodes existent. Il conviendra de choisir les mieux adaptées.

Enfin, si le projet se poursuit sous cette forme, vous aurez le droit de vous assurer que les investigations nécessaires ont été menées et que les meilleures méthodes ont été choisies. La concertation commencée, il y a deux ans, pourra se poursuivre dans le temps.

D'autres colloques nous ont permis d'aboutir à des conclusions intéressantes, mais ces enseignements sont ceux qui nous paraissent essentiels, à l'issue de cette première partie du débat public.

Marie-Pierre BORY

En ce qui concerne les retombées économiques envisagées pour ADP suite à la mise en service du CDG Express, elles ne représentent rien en comparaison de l'apport environnemental et qualitatif du projet. Cette ligne dédiée ne permettra pas l'augmentation de notre chiffre d'affaires. Nous souhaitons améliorer la qualité de service rendu au passager aérien, ce qui fait partie des prérogatives d'ADP. Par ailleurs, ce projet permettrait une meilleure insertion environnementale de l'aéroport qui n'est pas satisfaisante actuellement.

Par ailleurs, vous avez évoqué le plafond du nombre de voyageurs pour la plate-forme. 48 millions de passagers utilisent Roissy. Les mois d'août et septembre nous ont permis de constater une reprise du trafic des passagers. Lors d'un colloque, nous avons rappelé que le Ministre des Transports estimait le plafond fixé à 55 millions de voyageurs irréaliste. Il a donc décidé que d'autres limites seraient fixées pour Roissy. Elles devraient se quantifier en termes de niveau de nuisance sonore ressentie par les riverains. Les services de l'Etat réfléchissent à des indicateurs pertinents et aux limites à ne pas franchir. Il nous est aujourd'hui interdit de dépasser le niveau moyen de nuisance

atteint durant les trois dernières années. Ce seuil est donc inférieur à celui établi dans la loi de 1997.

Enfin, chacun attend les remarques du Ministre des Transports au sujet du rapport Gonnot dans lequel d'autres propositions sont émises pour le développement des aéroports de Province.

Micheline MARC, Villepinte

Vous souteniez plus tôt que le financement du projet reposait pour l'essentiel sur le coût des tickets payés par les usagers. Qu'en est-il du solde ? Le contribuable devra-t-il supporter le coût restant ?

Quelles seront par ailleurs les incidences de ce projet pour ADP ? Le tarif prévu pour l'utilisation de CDG express me semble excessif. ADP ne pourrait-il pas prendre en charge une partie du billet ?

Xavier DUCLAIROIR

Bernard Sulpis vous a rappelé plus tôt les contraintes posées dès l'origine du projet : pas de subventions publiques, pas de prélèvements sur les capacités d'investissements pour les autres projets de transport. Nous cherchions donc un financement par le biais des utilisateurs de ce nouveau service. Le passager aérien, en s'acquittant du prix du billet, prendra à sa charge les coûts d'investissement et d'exploitation du service.

L'évocation d'un partenariat public-privé implique que ce projet ne peut se réaliser sur un seul financement public. Une solution financée exclusivement par le secteur privé s'avère impossible car un tel projet d'infrastructures ne peut intéresser des investisseurs privés : la durée de son amortissement est trop longue. Les expériences passées conduisent les investisseurs privés à la vigilance, lorsqu'il s'agit de projets d'infrastructure lourds. Le partage de risques entre le public et le privé semble donc la meilleure des solutions. ADP et SNCF apporteraient une partie du financement initial. Le complément sera prélevé sur les marchés financiers privés pour permettre le financement global. L'équilibre sera lui assuré par le biais de la participation des usagers de la ligne.

Quant à une éventuelle participation d'ADP dans le prix du ticket, cette possibilité n'est pas du tout envisagée. Le tarif de quinze euros résulte d'études de trafic -il s'agit du prix que les voyageurs sont prêts à payer pour ce service, et de comparaison aux tarifs pratiqués sur les dessertes de ce type à l'étranger : Londres, Stockholm et Oslo. Dans ces villes, le tarif est même supérieur à ces quinze euros.

Philippe MARZOLF

Le dossier du maître d'ouvrage expose le financement de ce projet, aux pages 67 à 69.

Par ailleurs, vous trouverez la synthèse du colloque thématique sur ce thème à l'entrée de la salle.

Micheline MARC, Villepinte

Dans le cas où le tunnel serait percé, des risques sont attendus pour les pavillons situés à proximité. Les récents incidents de Météor qui ont conduit à l'effondrement d'une cour d'école confortent cette idée : la méthode du tunnelier n'est pas parfaitement au point.

Florence DEMEME-COQUAND a rapidement expliqué qu'une partie de terrain située en sous-sol serait achetée pour la construction du tunnel. Qu'en est-il des éventuels dégâts qui surviendraient au-dessus de la partie achetée ? Les dégâts potentiels ne seront pas pris en compte. Qu'en est-il réellement ?

Florence DEMEME-COQUAND

Concernant l'incendie regrettable du Météor, la méthode utilisée n'était pas celle du tunnelier. Il s'agissait d'une technique traditionnelle consistant en un atelier de maintenance et de retournement avec une faible couverture et une large voûte. Nous avons cependant porté un grand intérêt à cet incident, aux conclusions et recommandations qui en ont été tirées. Ainsi, ce problème a mis en exergue l'importance de la reconnaissance et de la sécurisation des travaux, mais aussi des expertises lors du déroulement des chantiers.

L'achat de tréfonds que nous prévoyons implique en effet un achat de votre sous-sol. Il s'agit de divisions en volumes : comme vous l'expliquiez, à partir d'une certaine profondeur, le sous-sol est acquis. La Caisse des Dépôts évalue le coût de ces achats, par itération.

Au-dessus de ces tréfonds, vous restez propriétaires de votre terrain. Nous ne serions propriétaires que de la partie inférieure, comme cela se pratique généralement. Cependant, en cas de dégâts, le maître d'ouvrage assumera ses responsabilités.

Si des dégâts apparaissaient, même plusieurs années après la construction du tunnel, une expertise serait menée dans le but d'établir les responsabilités.

Avant la construction de tout ouvrage de cette ampleur, un état des lieux du bâti est réalisé afin de disposer d'éléments de référence permettant de suivre les éventuels dégâts causés par les travaux.

Philippe MARZOLF

Une question similaire a été posée à Aulnay, la semaine passée. Les riverains s'inquiétaient de leurs obligations face à un acheteur potentiel de leur habitation. Nous avons pris contact dès le lendemain avec un notaire d'Aulnay et la chambre syndicale des Notaires de Paris. Nous les auditionnerons d'ici dix jours. Selon eux, le projet n'étant pour le moment inscrit dans aucun document d'urbanisme ou enquête d'utilité publique, il n'y a pas lieu de l'annoncer aux acheteurs.

Monsieur SCAGNI, Villepinte

Ma question concernant la modernisation de la ligne B du RER a été évoquée à plusieurs reprises. Je souhaiterais rajouter quelques mots concernant la propreté de cette ligne. Le budget évoqué pour le projet CDG Express s'élève à 800 millions. Chaque jour, je me rends en gare de Villepinte et

Compte-rendu de la réunion de proximité de Villepinte du 23 octobre 2003 27/52

constate, depuis plus de six mois, que le ménage n'est pas fait partout. Des voitures ont été cassées et des bouts de verre traînent encore. Certaines autres ont été brûlées et les déchets n'ont pas été ramassés. Des rats circulent sur le parking, mais aucune mesure n'est prise.

Par ailleurs, chaque jour, des retards sont constatés. Le directeur des lignes B et D, dans une interview accordée au *Parisien*, expliquait que ces retards devaient être imputés aux malaises et suicides des voyageurs. Se moque-t-on du monde ?

Enfin, en gare de Châtelet, le personnel SNCF et RATP distribue des bons de retard de façon systématique.

Avant d'élaborer des projets au coût faramineux, il serait plus sage de régler les problèmes simples qui comptent aux yeux des usagers.

Olivier PICQ

En gare de Villepinte, une recrudescence des dégradations a été constatée ces dernières années. Le même problème se pose dans les autres gares du RER B.

Il est prévu de rénover ces gares. Certains travaux ont déjà commencé. C'est notamment le cas de l'autre gare de Villepinte. A terme, près de onze gares sur les quinze seront rénovées.

Par ailleurs, en ce qui concerne les retards et l'irrégularité de l'exploitation, vous évoquiez les propos tenus par Monsieur Jourdan, Directeur d'exploitation des lignes B et D du RER. Monsieur Vauchel, un de ses collaborateurs, est présent parmi nous. Je lui suggère donc de vous répondre sur ce point.

Monsieur VAUCHEL

Responsable de ligne B du RER dans sa partie nord, je vous propose un point quant au nettoyage des gares. Annuellement, du Stade de France à Mitry ou Roissy, 1,8 million d'euros est consacré au nettoyage des gares. Des difficultés persistent malgré cela, bien que le nombre de *tags* ait été considérablement réduit. Hélas, nous sommes soumis à des éléments extérieurs.

En ce qui concerne les irrégularités, il est vrai que des problèmes sont constatés. Le schéma directeur devrait en résoudre certains, cependant, il convient de prendre en compte le fait que 40 % des causes d'irrégularité sont dues à des événements externes à l'entreprise. Le chemin de fer est effectivement le lieu de nombreux suicides. Chaque semaine, des accidents de ce type surviennent. Or un accident de personnes nécessite une intervention des pompiers puis une enquête. En moyenne, deux à trois heures d'interruption sont nécessaires sur la voie concernée. L'impact sur les autres trains est important.

Des programmes de clôture se développent en-dehors des gares pour limiter l'accès aux emprises. Le schéma directeur, de son côté, permettra de résoudre d'autres problèmes.

Monsieur JACQUOT, Aulnay-sous-Bois

Je ne suis pas convaincu par l'opportunité du projet CDG Express. Je m'interroge sur les répercussions induites notamment par la construction du tunnel.

Je me suis référé au dossier du maître d'ouvrage pour me convaincre. Il s'agit donc de créer une ligne dédiée au transport de passagers aériens. Une enquête révèle leurs besoins.

- **La notoriété**

33 % des voyageurs ne connaissent pas l'existence de la liaison entre Paris et Roissy. Il suffit donc de les informer, sans englober 800 millions hors taxes dans ce projet.

- **La signalétique**

Le manque de lisibilité désoriente l'utilisateur occasionnel qui ne parvient pas à se repérer sur une ligne conçue pour d'autres que lui. Là encore, il ne s'agit que d'information.

- **La sécurité**

Bien que l'insécurité soit plus subjective que réelle, les passagers aériens ont le sentiment que le RER B n'est pas sûr. Si cette insécurité est subjective, il convient d'expliquer que rien n'est à craindre. Dans le cas contraire, nous méritons également d'être protégés.

- **Les bagages**

67 % des passagers aériens déplorent les difficultés liées au transport de leurs bagages, en particulier l'accès peu aisé aux quais (tourniquets de contrôle). Remplacer les tourniquets par des passages larges ne doit pas être onéreux. Aux heures de pointe, dans la foule compacte et pressée, monter chargé dans un train relève parfois de l'exploit. Sans bagages, lors des grèves, monter dans un train n'est pas plus simple. Par ailleurs, au départ de Roissy, les passagers aériens sont les premiers à monter dans les rames. Ils occupent donc la majorité des places assises. En venant de Paris, en heures creuses, ils peuvent utiliser des trains directs qui sont souvent vides. Je reconnais que le soir, ils peuvent rencontrer de légers problèmes. Je vois mal l'utilité de créer une ligne dédiée pour la seule raison qu'une fois sur cinq, l'accès est difficile pour les passagers aériens.

- **L'accueil**

L'accueil et l'information, au sein de guichets regroupés et parfaitement repérables, aussi bien dans les gares qu'à l'aéroport, font partie des principales carences exprimées, en particulier par les passagers aériens étrangers. Une meilleure information résoudrait ce nouveau problème.

- **La tarification**

Les tarifs du RER B sont perçus comme élevés au regard de l'absence de services associés. Pourquoi ne pas descendre le prix plutôt que de leur proposer un trajet à quinze euros ?

L'ensemble de ces arguments ne me convainc pas.

Enfin, les passagers souhaitent un service rapide. En page 24 du dossier du maître d'ouvrage, les temps de trajet entre Paris et Roissy sont indiqués : le trajet le plus lent dure 34 minutes, contre 29 minutes pour le plus rapide. Cette distance ne représente que dix minutes de plus que la durée proposée par CDG Express. Au pire, le RER B atteint son objectif seulement un quart d'heure après

le CDG Express. Investir 800 millions pour gagner un quart d'heure me semble exagéré. D'autant que l'amélioration du RER B permettra le respect de ces horaires.

Si vous parvenez à me convaincre de l'utilité de ce projet, je suis d'accord pour envisager des solutions minimisant les conséquences de la construction d'un tunnel, etc.

Aujourd'hui, je ne suis pas convaincu de l'utilité de cette ligne dédiée pour les passagers aériens. De plus, si 80 % d'entre eux utilisent le taxi, c'est soit qu'il s'agit de personnes aisées, soit de professionnels dont la société prend en charge les frais.

Bernard Sulpis

Si nous améliorons la ligne B du RER, fidèlement à ce que prévoit le schéma directeur (mise sur les voies bis de l'intégralité de la ligne), l'ensemble des trains se suivront. Certes, la desserte des gares intermédiaires sera meilleure. En revanche, cela pourrait conduire à la suppression des trains directs et à la dégradation du temps de parcours entre Paris et Roissy. Une étude est menée sur ce sujet.

Monsieur Jacquot

Le train omnibus relie Roissy à Paris en 34 minutes. Comment les améliorations de la ligne B pourraient-elles rallonger cette durée ?

Bernard Sulpis

J'expliquais qu'il n'existerait plus de trains directs. Le passager aérien ne pourra donc plus relier Paris à Roissy en 29 minutes. Certes, la durée de son trajet ne dépassera pas 34 minutes. La desserte ne pourra être améliorée ainsi.

Si conformément à ce que propose Vivre Sans CDG Express, la mise sur les voies bis de la ligne B représente bien une amélioration de ce service -si ce n'est pas le cas, personne n'acceptera une dégradation des conditions actuelles, il n'existera plus de trains directs entre Paris et Roissy.

Monsieur Jacquot

Je tente de vous faire entendre que dans la situation actuelle, le train le plus lent ne relie Paris à Roissy qu'en 34 minutes. Vous prévoyez de gagner seulement un quart d'heure sur ce trajet, ce qui ne me semble pas une raison suffisante pour créer une ligne dédiée. Chaque minute gagnée coûterait 53 millions hors taxe.

Bernard Sulpis

J'entends bien votre position : vous estimez que le gain d'un quart d'heure sur le trajet reliant Paris à Roissy ne vaut pas un investissement de cette nature.

Xavier DUCLAIROIR

Certes, la pertinence du projet ne vous semble pas évidente cependant, nous sommes présents car nous sommes convaincus du contraire.

En page 41 du dossier du maître d'ouvrage, les éléments de service attendus par les voyageurs aériens sont détaillés. Le temps de parcours s'avère un élément important parmi d'autres. Une combinaison de différents éléments attirera les usagers.

Vous évoquiez une étude qui date de 1996. Celle-ci a été complétée par quatre autres enquêtes menées auprès de passagers aériens. Sous forme d'interviews, certaines d'entre elles déterminaient le raisonnement des voyageurs face à un choix à opérer en termes de mode de transport.

Nous avons par ailleurs enquêté auprès des utilisateurs des lignes "Airport Express" à l'étranger afin de connaître les raisons de leur choix, mais également auprès des non-utilisateurs dans le but de comprendre pourquoi ils se reportaient sur un autre mode de transport.

L'ensemble de ces études nous a permis de définir le contenu du service que proposerait CDG Express. Une grande partie des voyageurs aériens ne sont pas des habitués. Le choix du mode de transport s'offre donc réellement à eux. Nous ne nous posons pas la question de notre mode de transport chaque matin, contrairement au passager aérien qui s'interroge et qui pourra choisir le CDG Express parce qu'il a déjà expérimenté ce service dans d'autres pays.

Marie-Pierre BORY

Pour compléter cette réponse quant à l'étude menée en 1996, nous avons tenté d'améliorer la signalisation, en modifiant notamment la dénomination Roissy-rail. Nous avons créé, avec la SNCF, un comptoir d'information sur le quai en gare du Nord. Il rencontre un fort succès auprès des passagers aériens. Une campagne de promotion a également été menée en collaboration avec la SNCF pour inciter à l'utilisation du RER B.

Cependant, ce plan d'action a atteint ses limites. La pose d'affiches destinées aux passagers aériens nous prive de communication vers les usagers quotidiens. Par ailleurs, j'utilise chaque jour le RER et j'ai constaté également que les passagers encombrant les allées de leurs bagages. Le projet consiste aussi à débarrasser le RER B de ces passagers pour qu'usagers quotidiens et visiteurs du Parc des expositions disposent d'espace supplémentaire.

Philippe MARZOLF

Lundi prochain, entre 18 et 19 heures, nous auditionnerons Monsieur LEBLOND, Délégué général de l'association IARO qui regroupe les différents "Airport Express" dans le monde. Nous lui poserons donc les questions relatives à l'utilisation, au fonctionnement et à la rentabilité des services de Londres, Stockholm ou encore Milan.

Vous pouvez participer à cette réunion ou consulter la synthèse qui sera rédigée à cette occasion.

Jacques GANGOLF

Le projet officiel est-il déjà adopté ? La discussion que nous menons est-elle réellement utile ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

A l'issue du débat, La Commission particulière dispose de deux mois pour rédiger son compte-rendu pendant que le Président de la Commission propose son bilan. Ces documents seront rendus publics. Trois mois plus tard, le maître d'ouvrage est tenu de se prononcer sur la poursuite et les conditions de développement du projet.

L'expérience des précédents débats publics montre que, depuis 1997, certains projets sont abandonnés, d'autres sont approuvés et d'autres sont modifiés à l'issue du débat public. Il serait trop long de vous détailler ces différentes expériences. Vous pourrez cependant les consulter sur le site Internet de la CNDP (www.debatpublic.fr).

Par ailleurs, la loi précédente ne permettait d'ouvrir un débat public que si aucune décision irréversible de l'Etat n'avait été prise. La loi actuelle ne s'exprime pas identiquement, mais vise le même objectif. La Commission nationale du débat public s'assure donc de cela avant l'ouverture d'un débat.

Je ne peux donc me prononcer sur l'utilité réelle du débat public concernant CDG Express.

Bernard SULPIS

En ce qui concerne le maître d'ouvrage, ce projet n'est pas ficelé. Nous sommes ici pour vous écouter et l'améliorer voire l'abandonner. Dans ce dernier cas, nous nous réjouissons d'autant plus des alternatives proposées puisque le problème devra être résolu.

Si l'état d'avancement allait au-delà des études menées jusqu'ici, nous pourrions répondre à l'ensemble de vos questions de façon plus précise. Nous attendons l'issue du débat public pour engager des fonds plus importants dans la poursuite des études. Notre responsabilité, en tant qu'entreprise publique, est de nous assurer des chances de poursuite du projet avant d'approfondir nos enquêtes.

Vous devrez attendre le mois d'avril pour être informés des suites données au projet. Nous ferons cependant en sorte que l'ensemble des riverains soit bien informé des choix adoptés.

Philippe MARZOLF

La CNDP se porte garant de la participation du public tout au long de l'élaboration du projet, jusqu'à la fin des travaux. Le suivi continuera donc après la période de débat public.

Micheline MARC

Puisque le projet officiel n'est pas abouti et qu'un danger est envisageable pour les pavillons villepintois, ne serait-il pas possible d'utiliser les terrains qui vous appartiennent en creusant le tunnel sous les voies de chemin de fer, les autoroutes ou le canal ?

Par ailleurs, votre tunnel mesurerait 10,8 kilomètres or les mesures de sécurité diffèrent selon que la longueur est supérieure ou non à dix kilomètres. Je souhaiterais donc que ces mesures soient correctement prises en compte.

Bernard SULPIS

Construire un tunnel représente un investissement coûteux. Lorsque nous avons décidé la création d'une ligne nouvelle traversant une zone urbanisée, nous avons exclu le sol et le viaduc pour nous tourner vers la solution du souterrain. Notre but était alors de rechercher l'itinéraire le plus court. Construire sous les routes allongerait le tunnel et augmenterait la facture pour parvenir à des temps de parcours plus élevés. Nous ne choisissons pas de passer sous vos pavillons pour notre plaisir. Où que nous creusions ce tunnel, nous emploierons la même technique, en tentant d'aller au plus court.

Florence DEMEME-COQUAND

Les mesures de sécurité diffèrent en effet selon que le tunnel mesure plus ou moins de dix kilomètres. A vrai dire, au-dessus de dix kilomètres, ces mesures ne sont pas définies. C'est pourquoi dans le cadre des instructions techniques interministérielles et des décrets sur la sécurité, une commission de sécurité *ad-hoc* a été désignée pour le tunnel CDG Express. Présidée par Monsieur DESBAZEILLE, ingénieur général des Ponts-et-Chaussées, cette commission regroupe la direction des Transports terrestres du ministère et la Protection civile. Le maître d'ouvrage et la SNCF, en tant qu'exploitant, en font également partie.

Cette commission donne des orientations sur la sécurité à appliquer dans ce tunnel sur la base d'un dossier de définitions produit par le maître d'ouvrage. Ce dossier consiste en une description des attentes de l'équipement.

Le maître d'ouvrage propose ensuite un dossier préliminaire de sécurité dans lequel il détaille les dispositifs qu'il mettra en œuvre. La commission de sécurité se prononce alors sur ce nouveau dossier.

Durant la vie du projet, balisée par ces étapes déterminantes, le dossier de sécurité permettra d'obtenir l'autorisation de mise en service. Elle ne sera délivrée que si les engagements sont tenus. Un organisme scientifique technique indépendant (OSTI) vérifie les faits.

La commission de sécurité sur le projet CDG Express n'a pas achevé son travail. Elle considère néanmoins que la sécurité du tunnel doit être regardée de façon globale, prenant en compte la modernité des trains qui circuleront ou l'accessibilité.

Cependant, sur ce projet, nous nous situons aujourd'hui très en amont de la démarche. Nous réfléchissons d'ores et déjà à ce que pourraient être les préconisations de sécurité. Nous ne sommes qu'au stade des dispositions communes concernant l'éclairage, l'accessibilité, etc.

Micheline MARC

Votre tunnel comporterait deux voies. Que se passerait-il en cas de catastrophe ?

Florence DEMEME-COQUAND

Ces travaux sont actuellement en cours. Les pompiers s'interrogent sur le scénario de leurs interventions. Je ne peux m'avancer plus aujourd'hui. Nous n'avons pas encore tiré de conclusions.

Je tiens néanmoins à préciser qu'un tunnel ne génère pas plus d'accident qu'une voie aérienne.

Philippe MARZOLF

Mardi dernier, un atelier s'est déroulé en présence du Colonel VERGNAULT, membre de la Direction de la Sécurité civile du ministère de l'Intérieur, de Monsieur DESFRAY, de la Direction des Transports terrestres et Monsieur DESBAZEILLE, le Président de la commission de sécurité de la liaison CDG Express. Ils ne sont parvenus à aucune conclusion, mais discutent du nombre de puits d'accès pour les pompiers dans le tunnel. Un compte-rendu sera disponible et vous permettra de recueillir leurs propos.

Micheline MARC

Le tunnel sera-t-il utilisé par le TGV Est ?

Bernard SULPIS

La voie du TGV Est est en cours de travaux. La ligne partira en gare de l'Est. Elle utilisera l'actuelle ligne Paris-Strasbourg jusqu'en gare de Vayres-sur-Marne. Une ligne nouvelle est ensuite créée. Elle passe au-dessus de Bourbonne vers Claye-Souilly elle croise l'interconnexion TGV pour rejoindre Reims. Le TGV Est ne passe donc pas par ce tunnel.

Philippe MARZOLF

A la page 73 du dossier du maître d'ouvrage, vous trouverez le tracé de la nouvelle voie pénétrante ferroviaire à l'est de Paris. D'après ce document, seule la région Normandie souhaiterait utiliser la ligne CDG Express pour mettre en place un train rapide Normandie-Val-de-Seine.

Patrice ROBIN, Villepinte

Vous estimez le coût du tunnel à 500 millions or les études géologiques sont à peine entamées et la profondeur de cet ouvrage n'est pas établie. Vous évoquez une profondeur de 20 à 30 mètres, alors qu'un laboratoire de Noisy ou Pavillons préconise 45 mètres. Ce coût de 500 millions correspond-il à une estimation haute ?

Bernard SULPIS

Nous travaillons sur un projet de service, un projet d'infrastructures et un projet de montage financier.

Ce dernier repose sur le projet d'infrastructures qui évalue l'intérêt du tunnel dans les conditions décrites dans le dossier. Suite aux études, nous approcherons de façon plus précise le coût. A l'issue de l'enquête publique, notre avant-projet nous permettra de définir le coût de façon plus précise. Le montage financier sera alors définitif.

La marge d'erreur est actuellement inestimable. Les sondages n'ont pas été réalisés. Un creusement plus profond ne représente pas forcément une meilleure solution. Le coût dépendra de la nature réelle des terrains, du type de techniques que nous devons utiliser, etc. Pour avancer de la façon la plus sûre en réalisant des efforts de productivité pour l'ensemble de la conception, nous envisageons de mettre en place ces opérations avec le concours d'une conception-réalisation, c'est-à-dire selon un procédé associant le plus en amont la personne qui réalisera le tunnel. Ceci nous permettra d'éviter les surprises de dernière minute.

Cependant, s'il s'avérait que le coût de l'opération était nettement supérieur et que l'équilibre financier sur lequel s'appuie le projet était menacé, nous devons alors nous contenter des études et interrompre la démarche, face à l'incapacité de boucler l'opération.

Bruno DEFAIT, Villepinte

Heathrow Express, à Londres, totalise moins de quatre millions de passagers contre dix prévus. Arlanda Express, à Stockholm, totalise, lui, 2,3 millions de passagers contre 7,5 prévus. Eurostar devait accueillir en 1995, 11,5 millions de passagers et 18,9 millions en 2003. Or seuls 3,2 millions de voyageurs ont utilisé l'Eurostar en 1995, puis probablement sept millions cette année.

CDG Express attend huit millions de passagers. Le projet est-il rentable sous ces huit millions de passagers ? Où se situe le seuil de rentabilité ? Qui rembourserait les emprunts si les objectifs n'étaient pas atteints ?

Xavier DUCLAIROIR

Comme nous nous y étions engagés, nous transmettrons la semaine prochaine une note présentant des éléments de comparaison avec les liaisons de Londres et Stockholm.

Les chiffres que vous citez diffèrent de ceux que nous avons obtenus auprès des exploitants de ces dessertes. Pour Heathrow Express, le nombre de passagers aériens ayant utilisé la liaison dépasse

4,6 millions. Il atteint 4,9 si l'on ajoute les employés de l'aéroport ou les accompagnateurs des passagers aériens. En ce qui concerne Arlanda Express, le nombre d'utilisateurs s'élève effectivement à 2,3 millions. Les exploitants expliquent que leurs prévisions étaient liées au trafic de l'aéroport. Or celui-ci a connu une diminution de 15 % de son trafic en moins de deux ans. La part modale, c'est-à-dire la part de marché atteinte par ce mode de transport, ne cesse de progresser. La prévision que vous citez est donc erronée, au vu de mes informations. Nous vous transmettrons, par le biais de la Commission, les éléments de comparaison en notre possession.

Je ne prétends pas que les prévisions de trafic sont parfaitement respectées.

Nous avons réalisé plusieurs prévisions de trafic. Elles nous ont permis d'aboutir à un nombre de passagers aériens susceptibles d'utiliser la ligne. Nous avons ensuite travaillé sur des scénarios dégradés, c'est-à-dire que nos prévisions ont été diminuées de 20 % dans un premier temps, puis de 40 % dans un second temps. Ces niveaux de trafic ont été pris en compte pour élaborer la réflexion sur le montage financier. Celui-ci prévoit un partage de risques dans le cadre d'un partenariat public-privé. ADP et la SNCF apporteront une partie du financement initial du projet. Le risque serait partagé tant que le trafic se situe au-dessus de 6 millions de passagers. Si l'on passe en dessous, le secteur privé prend à sa charge les conséquences financières.

Il s'agit donc d'un partage basé essentiellement sur le niveau du trafic.

Bruno DEFAIT

Je tiens mes chiffres de British Airport Association, mais nous n'allons pas nous quereller sur ce terrain. En 2001, Heathrow Airport fêtait son 12 millionième passager, ce qui appuie les estimations que j'évoquais. D'après ces estimations, il semble que les passagers d'Heathrow Express ne sont pas considérés comme utilisant la voiture, mais choisissant le transport en commun.

Philippe MARZOLF

Monsieur LEBLOND sera présent mardi prochain. Il était Directeur général d'Heathrow Express. La Commission pourrait l'interroger sur ce sujet, en espérant qu'il dispose de chiffres précis. Cette querelle de chiffres a débuté dès l'ouverture du débat. Nous ne savons plus vers qui nous retourner pour obtenir des données fiables.

Nous avons tenté de tenir ces réunions à des heures où le public est disponible. Cependant, la Commission s'est engagée à ce que les comptes-rendus et synthèses soient diffusés par Internet dans les cinq jours ouvrés suivant la réunion.

De la salle

Nous sommes en possession de preuves écrites qui nous permettraient de discuter. Nos chiffres constituent des données officielles. Il ne s'agit pas de paroles.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le concept des auditions permet à la Commission de poser ses questions en premier lieu. Transmettez-moi vos chiffres et je vous promets de les étudier avant la réunion de lundi prochain. Je suis prêt à me faire votre porte-parole pour poser vos questions.

Bruno VERNET, Aulnay-sous-Bois

Membre de l'association Vivre sans CDG Express, je ne rappellerai pas notre opposition au projet. En revanche, je souhaiterais disposer d'éléments concernant les propositions du STIF. Le projet ne prévoit de réelles améliorations qu'à partir de 2015. A cette date, les projets seront étudiés, les modernisations seront engagées pour des coûts guère plus élevés que ceux prévus par le CDG. Quelles conditions financières permettraient des évolutions dans de meilleurs délais ?

Bernard SULPIS

Les rénovations ne débutent pas en 2015. De nombreux travaux sont prévus avant cette date. Monsieur Grimaud, membre de la direction Ile-de-France, a participé à l'élaboration du schéma directeur. Peut-on lui permettre de répondre ?

Monsieur GRIMAUD

Je travaille sur les projets de développement, mais il est certain que le STIF serait mieux armé que moi pour vous répondre. Le document qui résume le schéma directeur me semble suffisamment précis. Ce schéma a donc été examiné et voté par le STIF le 1er octobre dernier.

La démarche visant à réaliser ce schéma directeur a été initiée en 2001 ou 2002 sur l'ensemble des lignes de RER, sur la base d'un constat : les lignes étaient très irrégulières. La première partie de la réflexion concernait le RER D. Elle s'est concrétisée en octobre 2002 par un ensemble de préconisations de moyen terme : résoudre le problème de la quatrième voie de Mitry, qui ne mesure pas 8 kilomètres, mais 800 mètres et améliorer les conditions de circulation dans l'objectif d'atteindre une meilleure régularité.

Des opérations plus lourdes sont, elles, prévues à plus long terme. Elles concernent l'infrastructure et la desserte et nécessitent des études importantes. Le STIF s'est engagé, le 1er octobre dernier, à lancer un schéma de principe pour obtenir sa présentation dans dix-huit mois.

Une démarche similaire à celle suivie aujourd'hui pour le projet CDG Express serait alors engagée avec une concertation préalable sur la base du schéma directeur. La procédure est donc longue. Le STIF tient à souligner que la procédure concernant le RER B est indépendante de CDG Express. Quelle que soit l'issue de ce projet, l'objectif d'amélioration du RER B sera maintenu.

Le projet CDG Express peut conduire à une conséquence intéressante pour le RER B : la possibilité de récupérer ce que nous nommons un sillon d'heures creuses, puisque le train direct Paris-Roissy ne circulerait plus.

Par ailleurs, je vous suggère la lecture d'un document rassemblant des opérations de signalisation. Il s'agit d'un nouveau découpage du bloc entre Paris et Aulnay, issu de lourdes études nécessitant d'importants moyens. L'objectif est d'aboutir à une meilleure desserte en augmentant le nombre de trains.

La démarche est aujourd'hui lancée. Le schéma directeur a été publié. Il semble que ces propositions s'avèrent intéressantes. Reste à vérifier leur pertinence socio-économique.

Si ces découpages parvenaient à des temps de parcours majorés, une nouvelle solution devrait être envisagée. Les différentes améliorations vont donc être vérifiées. Le principe de desserte est modifié, c'est pourquoi ce travail prend du temps, à l'image de l'ensemble des projets d'infrastructure. Certains projets du contrat de plan Etat-région 2000-2006 ont hélas dérivé.

Philippe MARZOLF

Le document complet du schéma d'amélioration de la ligne de RER B peut être consulté dans les locaux de la commission particulière.

Bruno VERNET

J'évoquais 2015 car les améliorations prévues avant cette date n'auront pas d'incidence sur le fonctionnement. Les projets ne seront réellement entamés qu'à ce moment-là. En ce qui concerne le financement, pouvons-nous envisager des solutions pour que ces travaux débutent plus tôt ?

Bernard SULPIS

Ces opérations requièrent un financement public. Elles n'ont pas été inscrites au contrat de plan 2000-2006, comme aucune autre opération d'amélioration, de régularité ou de fiabilité. D'autres choix ont été opérés. Nous n'en sommes pas responsables. En 1999, il n'était pas à l'ordre du jour d'envisager des améliorations sur la ligne B car les problèmes d'irrégularité s'avéraient tellement pires sur d'autres lignes que nos recommandations les concernaient en priorité. La dégradation de la ligne B s'opère rapidement depuis l'an 2000.

La décision du 1er octobre adoptée par le STIF précise clairement que RFF et la SNCF devront présenter dans les prochains mois les opérations suivantes, en vue de leur financement sur le produit des amendes. Il s'agit donc d'un engagement clair d'utiliser le produit des amendes de police dont il est en partie affectataire pour financer trois opérations : la quatrième voie de Mitry, le redécoupage ponctuel du bloc entre Aulnay et le Bourget et des installations permanentes de contresens entre Aulnay et Roissy.

Ces trois opérations d'infrastructures impacteront la régularité et la fiabilité puisqu'elles permettront d'éviter la répercussion des incidents sur l'ensemble de l'exploitation. Les études concernant ces travaux sont largement avancées. De nombreux travaux restent à mener sur un réseau en exploitation : nous n'avons pas envisagé l'interruption de la circulation du RER pendant plusieurs mois pour réaliser ces travaux. Nous agissons donc en août, durant les week-ends ou la nuit.

En ce qui concerne les étapes ultérieures nécessitant de lourds investissements, il s'agit d'opérations finançables par les contrats de plan. C'est pour cette raison que les délais qui nous sont accordés sont restreints.

Deux possibilités de financement sont offertes par le contrat de plan : une clause de révision à mi-plan qui interviendra si les financeurs constatent un mauvais déroulement du débat public, par exemple. Une reventilation des crédits pourrait alors être opérée.

La deuxième solution consiste en une inscription au prochain contrat de plan, pour une mise en service entre 2007 et 2012.

Jean-Pierre CHATRIOT, Villepinte

Vous souhaitez épater les utilisateurs. Un certain ostracisme plane au-dessus de votre projet. Votre volonté est de nous éviter. Pourquoi ne pas lors leur proposer une navette aller-retour par les voies TGV Nord.

Olivier PICQ

Nous avons bien évidemment étudié cette possibilité. Cependant, la desserte de Roissy doit satisfaire deux conditions : ne pas gêner la circulation actuelle des trains, ni les futurs développements ferroviaires de la gare du Nord.

Sur la partie basse de la ligne TGV Nord, nous rencontrons déjà aujourd'hui des problèmes de saturation en avant-gare de la gare du Nord. Le nombre d'aiguillages est très important et à certaines périodes, la gare elle-même sature. Sa capacité à réceptionner à quais est pleine.

Plus au nord, la ligne TGV bénéficiera dans les années à venir d'un enrichissement de dessertes conséquent. En effet, une ligne nouvelle est développée en Angleterre. Paris sera alors placée à 2 heures 20 de Londres -la première étape a été mise en service le mois dernier en 2 heures 35. Les Eurostar seront alors plus nombreux.

Par ailleurs, des TGV sont prévus vers la Belgique et l'Allemagne - avec des directs Paris-Cologne. Enfin, en 2007, une voie TGV est prévue pour relier Paris à Amsterdam en direct. Sur cette dernière ligne, il s'agit encore d'un développement des services de type Thalys.

En raison de ces projets de desserte engagés depuis de nombreuses années, compte tenu de la lourdeur des travaux, nous ne pouvons pas utiliser les capacités résiduelles de la LGV Nord qui s'avèrent limitées.

Jean-Pierre CHATRIOT

Je pense que vous surestimez le nombre d'usagers quotidiens. Une navette chaque quart d'heure ne me semble pas nécessaire.

Olivier PICQ

Trois navettes par heure, voire deux navettes par heure poseraient également problème. Nous ne disposons pas des créneaux suffisants pour mettre en place un service régulier.

Daniel LE NEINDRE

La mise en service de ce tunnel engendrera des dégradations. Florence DEMEME-COQUAND défendait plus tôt qu'en cas de problème, des expertises seraient menées. Hélas, les procédures judiciaires sont longues et nous risquons de décéder avant de toucher l'euro symbolique.

Pour nombre d'entre nous, ces maisons constituent notre seul patrimoine. Elles représentent notre épargne-retraite. Nous vendrons ces pavillons pour nous installer ailleurs. Qui nous indemniserà sur la perte de valeur de l'immobilier ? Les agents immobiliers discutent déjà de ce problème.

Comment serons-nous indemnisés ? Pourquoi les contre-propositions n'ont pas été prises en compte jusqu'ici ? Il semble envisageable d'éviter les grandes agglomérations.

Par ailleurs, je ne sais juger la pertinence d'une profondeur de vingt mètres pour un tunnel. Néanmoins, à Villepinte, nous nous situons à la sortie prévue de cet ouvrage. Dans Paris, à Barbès ou Stalingrad, même le métro aérien provoque des vibrations.

Nous ne connaissons certes pas le tracé définitif. Quelles pourraient être les conséquences du passage de ce tunnel sous ma maison ? Notre bien immobilier est le fruit de quinze à vingt-cinq ans de crédit, soit une vie de travail. J'ai quitté le Val d'Oise pour éviter les nuisances aériennes, mais j'ai le sentiment qu'aujourd'hui, le problème me rattrape.

Jean-Paul PUYFAUCHER

La Commission est très sensible à votre propos, qui fait écho à ceux tenus à Aulnay-sous-Bois la semaine dernière. Les pouvoirs qui nous sont confiés ne nous permettent pas d'intervenir dans les procédures, néanmoins, nous avons d'ores et déjà pris contact avec la Chambre des Notaires qui désignera un de ses membres. Nous pourrions ainsi l'interroger sur les risques de dévaluation de votre bien. Nous savons bien entendu que votre pavillon représente votre vie. Il nous semble important de déterminer les risques et de prendre connaissance de cas passés similaires.

Nous n'avons pas tranché sur la question des agents immobiliers. Devons-nous interroger un représentant de la FNAIM ?

Nous souhaitons que le débat puisse vous éclairer sur ces différents points et que par ailleurs, quelle que soit la décision finale concernant le projet, elle soit prise sur la base du plus grand nombre d'informations collectées.

Encore une fois, sachez que votre question a bien été entendue.

Daniel LE NEINDRE

Au-delà de la position de ces experts, une rumeur suffit à contrarier le marché immobilier. Bien que le projet n'ait pas fait l'objet d'une enquête publique, les agents semblent d'ores et déjà être en possession du tracé définitif.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Nous pourrions alors interroger un agent immobilier connaissant la proximité du tracé.

Florence DEMEME-COQUAND

Lorsque le maître d'ouvrage imagine un projet en souterrain pour impacter le moins possible les zones traversées, il s'agit d'une véritable intention. Des précautions vont être prises. Des simulations ont été réalisées concernant les vibrations. D'autres seront menées plus tard, si le projet était mené à bien.

En outre, le métro parisien est construit, à certains endroits, à proximité des fondations des immeubles. C'est pourquoi la transmission de vibrations et de bruits solidiens est importante.

Notre objectif est bien d'impacter le moins possible les zones traversées.

Daniel LE NEINDRE

Villepinte se situera à la sortie du tunnel. Je ne conduis pas de train, mais à la sortie d'une côte, au volant de mon véhicule, j'accélère. Il est donc envisageable que le train provoque des bruits et des vibrations plus importantes dans notre commune.

Florence DEMEME-COQUAND

Nous cherchons des mesures pour atténuer ces vibrations. Nous intégrons ce souci alors que le projet n'est pas encore finalisé. Je peux vous affirmer qu'aucun tracé n'est aujourd'hui défini.

Daniel LE NEINDRE

Le problème sera identique que le tunnel sorte à Villepinte ou dans une autre commune. Le tunnel sera-t-il bien enfoncé de vingt à vingt-cinq mètres ?

Florence DEMEME-COQUAND

Je ne peux vous répondre aujourd'hui. Cinq sondages sont réalisés sur les onze kilomètres de parcours. Une étude bibliographique du LREP ouvre des horizons et renseigne sur les risques. Personne ne peut hypothéquer sur la profondeur de ce tunnel. Une reconnaissance du bâti est également nécessaire pour définir cette profondeur.

Ce travail est réalisé au fur et à mesure, par itération.

En ce qui concerne les fissures, des mesures existent pour les prévenir. Des confortements de terrain seront peut-être mis en place, si la fragilité du sol l'exige.

Je peux sincèrement vous assurer que nous nous attacherons au règlement de ces problèmes. Nous avons réellement choisi le passage en souterrain pour minimiser les impacts sur l'environnement.

Daniel LE NEINDRE

Je vous remercie pour ces précisions néanmoins, je ne rentrerai pas l'esprit tranquille.

Daniel JUNKER, Villepinte

La situation de la ligne B du RER pose des difficultés pour le développement de CDG Express. Je ne suis pas d'accord pour renvoyer ce débat au STIF. En effet, il est difficile de discuter et d'obtenir auprès d'eux des améliorations. Les deux projets doivent donc selon moi être liés. Dans le même temps, il convient de développer le CDG Express et d'améliorer la ligne B.

Le STIF apporte aujourd'hui des réponses suite aux nombreuses luttes menées car les problèmes de la ligne B sont plus anciens que vous ne le datez. Des collectifs se sont créés, notamment celui des maires. Ces actions ont permis d'obtenir des propositions intéressantes, qui ne seront néanmoins cependant développées qu'en 2010 ou 2015.

Si ces améliorations ne peuvent être engagées plus tôt, c'est que leur financement pose problème. Nous proposons donc d'annuler la dette du système ferroviaire pour la transformer en dette publique. Les critères de Maastricht n'étant plus respectés - l'endettement public a dépassé les 3 % du PIB - ajouter la rente publique au budget permettrait à l'ensemble du système ferroviaire de disposer de capacités d'investissement pour les infrastructures et le matériel.

En région parisienne, des rames nouvelles sont nécessaires, mais les opérateurs ne disposent pas de moyens suffisants. Avec des moyens financiers supplémentaires, les entreprises publiques pourraient acheter du matériel à Alstom qui se porterait peut-être mieux ainsi, créant de l'emploi en Seine-Saint-Denis.

Enfin, un financement public-privé est proposé, mais si les objectifs ne sont pas atteints, le public se portera garant. Encore une fois, le public paiera pour les intérêts du privé.

Bernard SULPIS

Je suis évidemment favorable à votre proposition de désendettement des entreprises publiques de transport. Je ferai en sorte que vos propos soient transmis au Ministre de tutelle dans les plus brefs délais.

Claude CHIROUSE, Villepinte

Pourquoi la question 16 a-t-elle disparu du tableau ?

Philippe MARZOLF

La personne qui a posé la question 16 n'a pas souhaité s'exprimer oralement, préférant une réponse écrite.

Claude CHIROUSE, Villepinte

Quelles sont les conditions nécessaires à l'abandon du projet ? Certaines personnes croient-elles encore à l'intérêt de ce projet ?

Bernard SULPIS

Le problème existe. Il conviendra de lui trouver une solution.

Le débat actuel mériterait d'être poursuivi pour permettre la recherche de solutions communes.

A quoi pourrait conduire à l'abandon du projet CDG Express ? Nous pourrions nous tourner vers une des solutions alternatives proposées, peut-être en la modifiant puisque, comme le reconnaissent les associations, certaines techniques méritent d'être approfondies. Si une de ces solutions se révèle moins coûteuse, plus rapide à mettre en œuvre, visant le transfert modal de la route vers le fer, nous la choisirons naturellement. Nous ne souhaitons pas construire un tunnel de plus de dix kilomètres pour le plaisir de créer le plus long tunnel ferroviaire en site urbain.

Une autre raison pourrait nous conduire à l'abandon de ce projet. Si, à l'issue des études plus approfondies, un surcoût perturbe le montage financier tel qu'il est imaginé aujourd'hui, nous devons alors rechercher une nouvelle solution.

Nous perdrons du temps dans ce dernier cas de figure, il convient de préférer le choix d'une solution alternative qui s'avérerait meilleure que la nôtre, pour les mêmes résultats.

Philippe MARZOLF

Avant de traiter la question suivante, je tiens à préciser que le débat public ne doit pas se transformer en tribune politique, bien que des élections se tiennent dans quelques mois.

Monsieur NAUMOVIC

Je ne souhaitais pas entrer dans un débat politique. Néanmoins, je tiens à féliciter les associations, particulièrement Vivre Sans CDG Express, qui réalise un travail remarquable, en termes de contre-propositions techniques et économiques.

Je note cependant que certains sont rémunérés pour leurs propositions alors que d'autres ne le sont pas. Pour aborder rapidement la politique, nos deux seuls élus Verts se sont prononcés contre les nouvelles études que vous nous proposez aujourd'hui, lors du Conseil municipal de novembre 2000. Cette décision a été rattrapée par le vote négatif du Conseil municipal de Villepinte.

L'ensemble des maires des communes situées sur le disent être opposés au projet. Pourtant, le 13 septembre dernier, au gymnase Jappy, le Préfet de région, Monsieur Landreau, représentant l'Etat, s'est prononcé en faveur du projet.

Ma question s'adresse à Madame le Maire, conseiller régional et membre du Secrétariat national de l'UMP. Quelle est la position actuelle du gouvernement quant à ce projet ?

Martine VALLETON

Je ne connais pas la position officielle du gouvernement. Je peux en revanche vous faire part de la position publique de mon président de groupe au Conseil régional, par ailleurs vice-président du STIF. Il estime que l'amélioration de la ligne B du RER serait moins onéreuse et répondrait aux mêmes besoins que le projet CDG Express.

Philippe MARZOLF

Comme vous le soulignez, les associations ne sont pas rémunérées pour leur travail. Nous les remercions d'alimenter ce débat public en proposant des solutions alternatives étudiées. Cependant, la Commission leur a offert les moyens de diffuser leurs propositions : les Cahiers d'acteurs, par exemple, se trouvent aux côtés des documents du maître d'ouvrage. L'égalité et l'équité sont la règle.

Certes, le maître d'ouvrage finance l'action de la Commission, mais nous choisissons nos moyens. Par contre le recours à des experts est financé par la Commission nationale du débat public.

Catherine LE NEINDRE

Je rejoins les propos tenus sur le manque d'intérêt d'un tel projet. En effet, les déplacements professionnels entre Paris et l'aéroport seront toujours opérés en taxi et les familles ne pourront s'offrir le luxe d'utiliser une liaison directe dont le prix du billet serait de quinze euros. Cette dernière affirmation se vérifiera d'autant plus que le RER B sera amélioré.

Quant à nous, pauvres Villepintois, il s'avère difficile de trouver un taxi qui nous conduirait de l'aéroport à notre commune. Lorsque nous en trouvons un, nous devons compter 30 à 35 euros pour la course.

Qu'apportera le CDG Express aux Villepintois ?

Marie-Pierre BORY

Vous évoquiez le tarif imaginé pour le CDG Express. Il s'agit d'une base de quinze euros qui se déclinera en fonction des utilisateurs : familles, jeunes, aller-retour dans la journée pour les accompagnants, etc.

Vous avez également abordé la desserte de Villepinte par les taxis. Les visiteurs du Parc des expositions et les exposants partagent ce problème.

Une amélioration peut être espérée du côté de l'organisation de la base taxi qui favorise les taxis choisissant de petites courses, en particulier vers Villepinte.

Cette décision dépend d'une réglementation définie par les préfetures de police. Bien que nous tentions de travailler en concertation avec la profession, ces éléments ne dépendent pas directement d'ADP.

Catherine LE NEINDRE

De retour du Canada, il y a trois semaines, nous avons attendu plus d'une heure qu'un taxi daigne nous ramener. Cela nous a coûté 35 euros. Nous étions impatients de rentrer et ne nous sommes pas battus pour descendre sous ce tarif exorbitant, eu égard aux quinze euros envisagés pour CDG Express.

Marie-Pierre BORY

Le problème est similaire entre Orly et Rungis. Il convient de s'adresser à la préfeture de police pour les réclamations de ce type.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de répondre aux quatre questions suivantes, en vous garantissant que l'ensemble des questions recevra une réponse écrite.

Arnaud AGABABIAN, Villepinte

La réponse à ma question a déjà été donnée. Les projets de cette envergure dépassent souvent les prévisions budgétaires. Quelles mesures comptez-vous adopter pour respecter ces normes de sécurité ?

De plus, compte tenu des incertitudes quant au sous-sol, vous reconnaissez devoir réaliser de nombreux sondages et ne pas avoir fixé la profondeur du tunnel. Le budget n'est donc pas du tout arrêté.

Xavier DUCLAIROIR

Je compléterai en précisant que parmi les annexes ajoutées au dossier du maître d'ouvrage, figurent des expertises menées à la demande de la Direction nationale des Transports terrestres. Une d'entre elles concerne l'évaluation financière de travaux d'infrastructure.

Le projet a donc déjà été soumis à une première expertise réalisée par le Centre d'étude technique des tunnels. Cette première approche a permis de fiabiliser les estimations des travaux.

Par ailleurs, la première ébauche de montage financier prend en compte une hypothèse pessimiste où une dérive des travaux de l'ordre de 10 % serait constatée. Cette dérive pourrait être absorbée par l'actuel montage.

Arnaud AGABABIAN

Avez-vous tenu compte des hausses de température ? L'impact du passage des trains en souterrain à travers des sols argileux semble risqué.

Xavier DUCLAIROIR

Votre hypothèse implique que le niveau de la nappe phréatique baisse considérablement. En effet, le tunnel passe dans la nappe. Si des désordres intervenaient, ils ne seraient pas le fait du creusement de ce tunnel.

De la salle

De nombreux Villepintois ont rencontré des problèmes à la fin du mois d'août, comme le sait Madame le Maire. Je ne suis pas spécialiste des questions relevant des incidences sur la nappe phréatique. Il semblerait néanmoins que son niveau actuel soit bas. Percer de nouveaux trous n'arrangera pas la situation.

Xavier DUCLAIROIR

Le tunnel n'assèche pas la nappe phréatique.

De la salle

Le soleil l'a asséchée. Nos maisons ont déjà bougé. Si vous percez notre sol avec votre tunnelier, ne comptez pas sur la nappe phréatique pour tenir votre tunnel. Vous affirmiez plus tôt que les petites fissures n'étaient pas importantes. Je ne suis pas de votre avis : une maison fissurée est condamnée. Comme le rappelait un riverain, 25 ans de notre vie partirait alors en fumée.

Micheline MARC

800 millions correspondent au budget prévu aujourd'hui. Ce montant sera dépassé.

Xavier DUCLAIROIR

Ces 800 millions correspondent aux conditions économiques de 2001. Dans le montage financier, l'indice des prix à la consommation est comptabilisé.

Maurice BUREAU

Pouvez-vous préciser si vous procéderez à un achat officiel du sous-sol ?

L'argent n'achètera pas les nuisances causées par les vibrations du train passant en souterrain. Je me réfère à ce que l'on ressent en passant sur le chemin de halage du canal de l'Ourcq. A cet endroit-là, le TGV est encaissé de cinq à six mètres. A deux cent mètres de ce passage, on croit d'abord à un orage avant de comprendre qu'il s'agit d'un TGV.

Une insonorisation me semble donc impossible. Je ne suis pas convaincu que vous vous adapterez aux problèmes, le moment venu.

Enfin, je crains qu'une fois une somme touchée pour un quelconque rachat, nous ne disposions plus d'aucun recours.

Florence DEMEME-COQUAND

En ce qui concerne l'achat des tréfonds, une déclaration d'utilité publique sera rendue officielle. La profondeur du tunnel serait alors déterminée. Ce type de travaux implique également une enquête parcellaire suite à laquelle il est procédé à une définition du volume. Il s'agit donc bien d'un achat officiel. Vous n'avez pas de demande à réaliser.

Je ne connais pas le lieu que vous évoquiez où l'on entend le TGV. Toutefois, ce train est aérien et rapide.

De la salle

A plusieurs reprises, lors des ateliers en gare de l'Est, il a été précisé que le CDG Express roulerait à 160 kilomètres par heure.

En traversant le lieu-dit de la Rosée, où se situe le chemin de halage auquel je faisais référence plus tôt, la vitesse du TGV doit circuler à vitesse égale. Or les rails de ce train sont rectifiés pour limiter au maximum le bruit. J'espère que le CDG Express sera construit selon le même procédé.

Florence DEMEME-COQUAND

Des simulations ont été menées sur les nuisances acoustiques vibratoires. Elles sont versées au débat et consultables sur l'Internet ou au siège de la Commission. Le dossier du maître d'ouvrage y fait également référence.

Le risque d'impact acoustique n'existe pas au-dessus du tunnel. En revanche, il convient d'être vigilant dans les parties aériennes. RFF doit se conformer aux lois en vigueur sur la limitation du bruit aérien.

Les premières simulations ont également été engagées en ce qui concerne les vibrations. Il semble que nous ayons plus à craindre des bruits solidiens, c'est-à-dire de l'air qui vibre. Des études complémentaires seront donc menées par le biais de plusieurs techniques de pose de voies.

Bernard SULPIS

Nous avons opté pour la construction d'un tunnel parce qu'il n'est pas envisageable de passer au sol, en détruisant le bâti traversé.

Nous avons conscience des difficultés du terrain et de l'ensemble des précautions à prendre. Si lors de la poursuite du processus, nous ne nous estimions pas capable de maîtriser les différents risques et nous voyions contraints d'acquérir les terrains au-dessus du tunnel, ce tunnel deviendrait une aberration. Cette situation s'avérerait humainement et socialement insupportable.

Le seul fait de ne pas maîtriser les risques nous conduirait à renoncer au projet. J'espère que vous ne nous croyez pas capables de procéder à un tel désastre social et humain dans ce secteur.

Ce message me semble au moins aussi important que le montant au décime près et la profondeur au mètre près de CDG Express.

Ghislaine NAUD, Villepinte

Je souhaitais interroger notre Président concernant les expérimentations menées en Europe ou en France -je pense notamment à Orlyval. Ces infrastructures sont-elles viables ? Ont-elles réellement limité la circulation ? Pouvez-vous nous communiquer les chiffres européens ?

Jean-Louis BRIAND

J'hésite à revenir sur les chiffres concernant Arlanda et Heathrow puisqu'ils font l'objet d'une polémique. La page 4 de notre cahier d'acteurs -je remercie d'ailleurs la Commission de nous avoir accordé deux pages de plus qu'aux autres - est consacrée à Arlanda et Heathrow. J'ai lu un article dans *Rail et Transport* où le journaliste expliquait que quatre places sur cinq n'étaient pas occupées dans Arlanda. Il disait cette navette au bord de la faillite et évoquait la possibilité d'une hausse du tarif de treize à vingt euros. Nous ne pouvons donc considérer cette entreprise en bonne santé.

Monsieur SORET

Je m'excuse auprès des membres de mon association car une erreur a été commise : le tarif ne s'élève pas à 11,7 livres, mais à 13 livres, soit vingt euros. Il semble difficile de proposer ce type de service à un tarif inférieur.

Jean-Louis BRIAND

La fréquentation d'Heathrow Express est si satisfaisante que cinq arrêts sont prochainement prévus. Une liaison dédiée va donc être transformée en RER. Le choix de ces exemples paraît donc peu opportun de la part du maître d'ouvrage. En effet, leur fiabilité s'avère discutable.

Par ailleurs, je ne peux réellement aborder la situation d'Orlyval que je n'ai pas étudiée. Mes conseillers ont cependant toujours associé Orlyval à un fiasco financier et économique.

Je vous suggère de consulter notre cahier d'acteur.

Xavier DUCLAIROIR

Heathrow Express prévoit de rajouter des trains marquant des arrêts supplémentaires. Il ne s'agit donc pas de supprimer la desserte directe, mais de compléter le service.

En outre, il convient de séparer les résultats financiers d'Arlanda et Heathrow Express avec leurs résultats de trafic. Peut-être ont-ils bâti leurs résultats financiers sur des hypothèses trop optimistes. De notre côté, le montage financier prend en compte les hypothèses de trafic dégradées par rapport aux études menées. Nous avons ensuite comparé ces hypothèses aux résultats de Londres et Stockholm pour constater que les huit millions de voyageurs que nous attendons en moyenne sont réalistes par rapport au scénario moyen constaté sur ces deux navettes européennes, en termes de parts de marché. Nous comparons nos prévisions visant à assurer l'équilibre du projet à des résultats réels.

Il convient de noter que la part de marché de ces navettes recèle une importante marge de progression.

Un ancien responsable d'ADP m'a entretenu sur la question de l'Orlyval. D'une part, cette navette ne bénéficiait pas de l'appui d'ADP. La société avait procédé à des prévisions de trafic : deux millions de passagers annuels étaient attendus. Or le gouvernement a demandé à ADP de retirer ces prévisions pour ne pas perturber Matra Transport. Une autre prévision a alors été établie par les pouvoirs publics. Elle comptabilisait quatre millions de passagers. Le montage financier de l'Orlyval s'est donc bâti sur cette hypothèse.

Le trafic de l'Orlyval atteint aujourd'hui deux millions de passagers annuels, conformément aux études menées par ADP.

Nous considérons que les prévisions résultant d'études brutes ne doivent pas être interprétées à la lettre. Il s'agit d'objectifs à atteindre. Pour établir le montage financier, mieux vaut s'appuyer sur des hypothèses dégradées, en comparaison à ce qu'il se passe à l'étranger.

Bruno DEFAIT

Heathrow accueille 63 millions de passagers aériens alors que la navette express embarque, selon les estimations, 3,8 millions à 4,9 millions d'utilisateurs. Ce pourcentage se situe donc bien en deçà de ce qui peut être imaginé pour Roissy qui ne reçoit que 50 à 55 millions de passagers.

Tous les projets ferroviaires enregistrent des coefficients de 2 ou 3 entre la prévision et la réalisation. Vivre sans CDG Express considère cependant que le ferroviaire ne doit pas toujours être très rentable. Nous proposons néanmoins de limiter les dégâts et de créer un mode de transport rentable pour trois à dix millions de passagers.

Xavier DUCLAIROIR

J'abonde dans votre sens : moins le coût sera élevé et plus le seuil de rentabilité sera facile à atteindre. Vous citez les 63 millions de passagers aériens d'Heathrow, en comparaison aux 48 millions de Roissy. Cependant, en 2001 ou 2002, près de 18 millions de voyageurs quittent Roissy pour Paris intra-muros, dans un sens ou dans l'autre. Or à Londres, seuls 16 millions de passagers se rendent dans le centre de la capitale, appelé *Inner London*, équivalent en termes d'emplois et d'habitants de Paris intra-muros, sur une superficie trois fois supérieure. Le nombre de passagers à rejoindre le centre-ville est donc d'ores et déjà plus élevé à Paris qu'à Londres.

Bruno DEFAIT

La clientèle d'Heathrow et d'Arlanda se compose d'hommes d'affaires et non de touristes. La clientèle de CDG Express sera donc la même. Or parmi les 18 millions de voyageurs se rendant au centre de Paris, une grande partie se compose de touristes.

Philippe MARZOLF

La Commission espère que l'audition de Monsieur LEBLOND apportera des éclaircissements sur ces chiffres. Ainsi vous pourrez obtenir les éléments de comparaison nécessaires.

Christophe BORGEL, Villepinte

Je m'oppose au projet CDG Express, tel qu'il est présenté. Sans entrer dans les détails techniques, je souhaiterais revenir sur la symbolique d'une telle construction pour les habitants de la Seine-Saint-Denis. Ce département est l'un des plus populaires et fragiles de notre pays. Or la navette s'enfoncerait dès son arrivée dans le 93 pour ne ressortir que près de l'aéroport.

Ce projet engage des sommes extrêmement importantes, mais oublie le département qu'il traverse, malgré ses besoins en développement économique.

Néanmoins, le débat de ce soir me permet de garder espoir. J'ai été très impressionné par le projet alternatif proposé par Vivre sans CDG Express. Monsieur SULPIS envisageait la possibilité d'adopter le choix le plus cohérent. Ceci signifierait qu'il s'agit bien d'un véritable débat public.

Je m'adresse donc au porteur de projet, mais également à Vivre Sans CDG Express. Comment pensez-vous traiter les salariés de Roissy qui rencontrent des problèmes identiques à ceux des passagers aériens, mais de façon quotidienne ?

Par ailleurs, plusieurs communes se sont regroupées dans une association de défense du RER B. La commune de Villepinte y participe-t-elle ? Au-delà des clivages politiques entre les différentes communes, l'enjeu de la défense du RER B pour les habitants mériterait que l'ensemble des communes s'associe.

Martine VALLETON

Nous avons d'abord pensé que l'ensemble des maires pouvait apporter une réponse globale et qu'il s'agissait de la défense de l'intérêt commun. C'est pourquoi nous avons choisi de rejoindre cette association. Hélas, nous avons très vite constaté son orientation politique affirmée. Lors de la prise de décision, certaines villes n'étaient pas consultées ou l'étaient, au dernier moment, dans de mauvaises conditions. Nous avons donc estimé ne jouer aucun rôle au sein de cette association.

En revanche, je me charge d'intervenir auprès du Conseil régional et du STIF pour défendre l'amélioration de la ligne B.

Jean-Louis BRIAND

Notre proposition alternative est globale. Elle ne prend pas en compte le seul intérêt des voyageurs aériens, des riverains, des usagers du RER B, mais de l'ensemble des personnes concernées par la politique des transports. Nous tentons donc de proposer un service consensuel.

En ce qui concerne les salariés de Roissy, notre proposition devrait les satisfaire.

Bruno DEFAIT

Grâce au schéma d'amélioration du STIF, qui reprend plusieurs de nos propositions, la répartition devrait être plus homogène et logique. Un train toutes les six minutes rejoindrait Roissy, en alternance avec un train vers Mitry.

Marie-Pierre BORY

10 % des salariés de Roissy habitent Paris. Dans l'actuel projet CDG Express, ils auraient accès à la navette à des conditions adaptées à leurs besoins. Pour les autres employés de Roissy - Villepinte est la quatrième ville de résidence des employés - les améliorations prévues par le schéma directeur augmenteront les fréquences. Si CDG Express est réalisé, des capacités seront par ailleurs dégagées.

A très court terme, le contrat de pôle signé sur Roissy prévoit une desserte de proximité pour les employés. Vous pouvez consulter ce contrat.

De la salle

Vous disiez que faire passer le CDG Express en aérien n'était pas socialement acceptable. Considérez-vous socialement acceptable de créer un train destiné à une seule catégorie de personnes ?

Bernard Sulpis

Je trouve socialement acceptable de rechercher un ensemble de solutions permettant de satisfaire l'ensemble des besoins ferroviaires. Si le RER B ne doit plus desservir Roissy pour améliorer le service et que parallèlement, une autre liaison s'avère nécessaire pour les passagers aériens et les salariés de Roissy, alors ce projet me semble socialement acceptable.

J'en profite pour remercier l'ensemble des personnes présentes ce soir pour leur participation au débat. Elles aident les entreprises publiques à établir le meilleur schéma de transport pour le nord-est parisien.

Philippe Marzolf

Je remercie les intervenants, le public ainsi que la municipalité qui nous a prêté cette salle.

Je vous rappelle nos prochains rendez-vous : une audition publique se déroulera lundi prochain alors que jeudi prochain se tiendra une nouvelle réunion publique, à Tremblay-en-France.