

Réunion de lancement du débat public CDG Express

Accueil

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

Bienvenue à cette première réunion de lancement du premier débat public CNDP en Ile de France portant sur le projet de liaison directe entre Paris Gare de l'Est et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

Je cède la parole à Bertrand Landrieu, Préfet de la Région Ile de France, afin qu'il ouvre la réunion et lance le débat public CDG Express.

Ouverture

Bertrand LANDRIEU
Préfet de la Région Ile de France

Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, chers concitoyens, je suis particulièrement honoré d'ouvrir cette séance du premier débat public organisé en Ile de France. Je formule des vœux pour que ce premier débat autour d'un projet stratégique pour notre région se déroule de manière exemplaire. Je crois en la vertu des questions directes et franches et en l'expression tous les points de vue sans tabou. Ces moments sont une occasion de redonner de la vigueur à notre démocratie participative. Chaque voix compte dans le débat. C'est à l'issue de cette discussion, et avec l'apport des différents points de vue que l'Etat pourra prendre la décision ou non de continuer l'opération.

Ce débat devra éclairer deux questions principales : a t'on besoin d'une liaison ferroviaire dédiée entre Paris et la plate-forme de Roissy ? Si oui, le meilleur projet est-il celui qui est baptisé CDG Express ? Je suis pour ma part convaincu qu'il faut répondre oui à la première question. Dans la compétition que se livre les grandes capitales européennes, il est essentiel de trouver une solution pour maintenir l'aéroport Charles-de-Gaulle au service du développement social et économique de Paris et de sa région. L'aéroport d'Heathrow à Londres, premier aéroport européen devant Roissy bénéficie d'une desserte dédiée par le fer, et ce sera bientôt le cas de Stockholm et de la plupart des aéroports de premier plan. Je crois essentiel que notre région capitale se dote elle aussi d'une telle navette ferroviaire directe et dédiée.

Cet équipement participera au développement durable de notre région, qui a l'ambition d'accueillir les Jeux Olympiques en 2002. On ne peut se satisfaire durablement du fait que près de 80 % des voyageurs aériens et des salariés de la plate-forme prennent une voiture ou un bus pour se rendre à Roissy, engorgeant ainsi les autoroutes.

Quant à la seconde question, je crois que le projet CDG Express est une bonne solution pour Paris et sa région, mais le débat public qui s'engage pourra conduire à se demander si c'est le meilleur ou s'il gagnerait à être modifié pour être remplacé par un autre répondant au même cahier des charges. Je crois que CDG Express présente un grand avantage : la possibilité pour les passagers aériens d'enregistrer leurs bagages au départ de la Gare de l'Est. C'est ainsi en quelque sorte une aérogare que l'on installe au cœur de l'agglomération, avec une tarification spéciale, à moduler pour les salariés de la plate-forme. CDG Express offrirait un service complémentaire aux services préexistants.

Je crois aussi que tous doivent trouver leur place dans ce projet. C'est pourquoi tout devra être fait pour limiter les nuisances et préserver le cadre de vie dans les quartiers traversés. Bien sûr, le creusement d'un tunnel n'est pas affaire à prendre à la légère. Mais j'ai une totale confiance dans l'excellence des ingénieurs, des entreprises de construction et des spécialistes ferroviaires français, qui sont parmi les meilleurs. Ils sauront trouver les solutions techniques sûres et améliorer le projet. Ces solutions seront peut-être coûteuses, et je souhaite que l'on puisse convaincre les investisseurs privés d'apporter l'essentiel du financement de CDG Express. Dans tous les cas, si des fonds publics étaient néanmoins investis, ce serait en plus des autres investissements prévus pour les transports en commun et non pas à la place de certains d'entre eux.

Je tiens par ailleurs à vous faire part d'un engagement que j'ai pris personnellement, en tant que Président du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), sur un sujet qui est certainement cher à beaucoup d'entre vous : le projet d'amélioration de la ligne B du RER. Ce projet sera conduit parallèlement et indépendamment du projet CDG Express. Le STIF devrait ainsi adopter le 1^{er} octobre prochain le Schéma de principe d'amélioration du RER B, qui ne sera pas retardé.

Enfin, le tunnel de CDG express sera peut-être également une porte ouverte pour d'autres usages. En plus des navettes directes vers Roissy, les trains desservant le Parc des Expositions de Villepinte pourraient circuler dans le même tunnel, pour peu que ses caractéristiques soient adaptées. Il en va de même pour les trains en provenance de Normandie. Le débat devra contribuer à éclairer ces questions.

A vous maintenant de parler et de faire de ce projet votre projet. Ce débat est un moment privilégié du dialogue où toutes les questions devront être posées. Pour leur part, les services de l'Etat sont à votre écoute et à votre disposition pour contribuer à rendre ce dialogue le plus fructueux possible.

L'organisation du débat public

Philippe MARZLOF
Président de la CPDP

Il m'a semblé nécessaire et indispensable de vous présenter complètement, lors de cette réunion de lancement, ce qu'est le débat public et les outils d'information et d'expression que nous avons mis au point pour le public.

I. Situation du débat public dans l'avancement du projet CDG Express

Les études préliminaires au projet CDG Express ont été lancées en 1997. La concertation préalable a été organisée 2001. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé d'organiser le débat public le 8 janvier 2003, l'animation étant confiée Commission Particulière du Débat Public (CPDP). En fonction des questions qui auront été soulevées au cours des débats, des études complémentaires pourront être réalisées, afin de constituer l'avant-projet sommaire. L'étape suivante sera la réalisation de l'enquête publique, qui pourra déboucher sur la déclaration d'utilité publique de l'ouvrage en 2005. La décision finale de réaliser le projet sera prise en 2006. Le lancement des travaux interviendra en 2007, avec une mise en service prévue en 2012. Nous nous situons donc très en amont du projet.

II. Le débat public – La CNDP/ la CPDP

Le débat public est une démarche réglementaire. La CNDP est une autorité administrative indépendante qui a été créée par la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002 pour « veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national ». La CNDP décide ou non d'organiser un débat public après saisine d'un maître d'ouvrage. La CNDP a désigné un président – j'ai été nommé en janvier 2003 –, avant de constituer la Commission particulière du Débat Public (CPDP) qui est chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. Je vais à présent demander aux différents membres de la CPDP de se présenter rapidement.

Alain ALMERAS

J'ai été amené à occuper la fonction de Directeur Général d'une Chambre de Commerce, après avoir dirigé un quotidien du centre de la France. Depuis que je suis senior, je m'intéresse au débat public. Depuis 2 ans, je suis chargé de mission à la Commission nationale. Je suis enfin Commissaire enquêteur dans le département où je réside.

Isabelle PISANI

Je suis consultante en communication et concertation. J'aide les entreprises et les collectivités locales à mettre en place des politiques de concertation. J'ai travaillé auparavant dans la presse régionale. J'ai également fait du recrutement. J'ai également travaillé pour un groupe industriel en tant que Responsable de la communication et de la concertation sur les sites industriels.

Marcel RAT

Je suis Ingénieur général des Pont et Chaussées, actuellement accrédité au Conseil général des Ponts et Chaussées. J'ai fait toute ma carrière au Laboratoire Central, dans le domaine de la géotechnique. A ce titre, outre des recherches, j'ai participé à l'élaboration d'un grand nombre des grands projets d'aménagement de ces dernières années. Actuellement j'ai un rôle de consultant et d'enquête sur les problèmes techniques qui peuvent se poser lors de la réalisation d'un équipement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

J'ai terminé ma carrière de chargé de mission auprès du Médiateur d'EDF. J'ai travaillé pendant plus d'une dizaine d'années sur la concertation portant sur les projets d'installation des lignes aériennes à très haute tension, en tant que chef de projet. J'ai participé à un certain nombre de démarche de débat public, en tant que scrutateur ou rapporteur, notamment à l'occasion de la création d'un centre de conditionnement et d'entreposage de déchets radioactifs. Je bénéficie donc d'une assez grande expérience du problème de la médiation environnementale.

Bruno FAIVRE-d'ARCIER

Professeur à l'Université Lyon II, je suis spécialisé dans le domaine de l'évaluation des politiques de transport.

III. La CPDP**Philippe MARZOLF**

La CPDP CDG Express se compose d'un président, de cinq membres, d'un secrétaire général (Christophe KARLIN) et d'une assistante (Félicie HASSIKA). Elle est constituée de 3 personnalités compétentes en concertation, débat public, communication et de deux experts dont le rôle est de vérifier que les informations qui sont diffusées correspondent bien à la réalité. La CPDP a décidé de s'engager sur un code éthique et déontologique. Disponible sur notre site Internet, il garantit notre neutralité et notre indépendance. La CPDP est garante de l'information et de la participation du public. Si nous sommes responsables de la forme et de l'organisation du débat, nous ne prendrons pas position sur son contenu. Nous sommes là pour faciliter le débat entre un maître d'ouvrage qui propose son projet et le public.

Nous resterons neutres et indépendants au cours de ce débat public. Je précise à ce sujet que les indemnités des membres de la Commission particulière seront payées par la Commission nationale, et non par le maître d'ouvrage, qui a à sa charge tous les autres frais d'organisation du débat public. Enfin, la CPDP est tenue de faire un compte-rendu exhaustif à l'issue des débats. C'est à cette fin que nous vous demanderons de poser par écrit et de manière nominative vos questions. Un compte-rendu complet ainsi qu'une synthèse pour la mémoire du débat sera proposée cinq jours après notre réunion sous la forme d'une restitution exhaustive de nos débats. Ils seront disponible sur notre site Internet et sur demande à la CPDP. Vous aurez d'ailleurs un droit de rectification de ce texte, si vous pensez qu'il ne reflète pas exactement ce que vous avez dit.

IV. Le débat public

1. Objectifs visés

Le débat public se donne les objectifs suivants :

- une information complète et transparente, garantie par une commission indépendante, qui fait en sorte que toutes les études disponibles soient communiquées au public ;
- apporter des réponses aux questions posées, et cela toujours par écrit ;
- exposer tous les points de vue sans exclusive ;
- une participation active, dans l'esprit d'une démocratie participative.
- construire un dialogue constructif, permettant de dégager les grands points de convergence et de divergence du projet.

2. Principes

Le débat public devra respecter trois principes.

- La transparence : toutes les informations seront mises sur la table et toutes les interventions seront nominatives.
- L'équivalence : tout le monde peut prendre librement la parole, du préfet à l'habitant d'une des communes traversées par la voie express en projet, étant entendu que la Commission vous invite à argumenter le plus possible vos prises de position, afin qu'elle permette de construire une solution finale.

3. Les questions du débat

Le débat public a déjà rencontré une cinquantaine d'acteurs (maires, associatifs, institutionnels, maîtres d'ouvrage, etc.) et identifié les principales questions que suscite le projet CDG Express.

- L'opportunité du projet au regard de l'objectif d'améliorer la desserte de Roissy pour les passagers aériens.
- L'objectif du projet : la création d'une liaison ferroviaire permettant un service dédié aux passagers aériens
- Les caractéristiques du projet au plan environnemental, de la sécurité/sûreté, en termes sociaux et techniques et en matière financière et socio-économique.

4. Les documents d'information

En premier lieu, le débat public met à la disposition du public le dossier du débat public. Celui-ci comporte :

- une présentation du débat public (6 pages avec carte T) ;
- le dossier du Maître d'ouvrage (80 pages) et sa synthèse (6 pages), étant entendu qu'il s'agit là d'un dossier d'information et non de promotion du projet, puisque le débat public est intervenu pour en préciser la forme et le fond ;
- des cahiers d'acteurs : toute proposition écrite qui arrive à la Commission particulière peut faire l'objet d'une diffusion (on en compte cinq à ce jour) ;
- la synthèse du schéma directeur d'amélioration du RER B qui sera présenté le 4 octobre 2003 à Aulnay-sous-Bois.

En second lieu, la Commission publie le *Journal du débat*, dont quatre numéros seront édités.

5. Moyens de diffusion de l'information et d'expression du public

La Commission a mis en place les dispositifs suivants :

- un accueil dans les locaux de la CPDP ;
- le site Internet CPDP-CDG Express (www.debatpublic-cdgexpress.org), qui a déjà fait l'objet de 4 000 visites, et donné lieu à 20 000 téléchargements de documents ;
- la Carte T et le système de questions/réponses gratuit qui a déjà occasionné plus de 1 100 demandes de documents et plus de 400 questions, auxquelles le Maître d'Ouvrage s'est engagé à répondre dans un délai de 15 jours.
- des courriers d'information distribués dans les boîtes aux lettres (400 000 exemplaires) ;
- des courriels comportant un lien électronique vers le site web de la CPDP (24 000 destinataires) ;

- un Numéro Vert, des affiches, des stands parapluies, des présentoirs ;
- des relations avec les médias.

6. Les moyens de participation du public

Le débat public comportera :

- deux réunions générales (lancement et synthèse)
- quatre colloques thématiques consacrés aux aspects suivants :
 - le transport aérien et le projet (18 septembre 2003, Hôtel Hilton de Roissy);
 - les effets du projet sur les autres infrastructures de transport (4 octobre 2003 à Aulnay-sous-bois);
 - les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie (26 septembre 2003, à la Gare de l'Est) ;
 - la dimension socio-économique et financière du projet. (9 octobre 2003 à la gare de l'Est)
- des ateliers pédagogiques pourront être organisés sur demande, le premier aura lieu le 7 octobre sur les solutions alternatives au projet ;
- des auditions pour les acteurs et pour le grand public destinées aux personnes qui souhaitent exprimer de façon plus détaillée leur position.
- neuf réunions de proximité ;
- des registres d'expression et des permanences de la CPDP pour l'écoute du public.

7. Les dates du débat public

Le débat public se déroulera du 25 août au 15 décembre 2003. Deux mois après sa clôture, c'est-à-dire à la mi-février 2004 seront remis le compte rendu du Président de la CPDP, ainsi que le bilan du Président de la CNDP. Trois mois après, à la mi-avril, ces documents seront publiés par le Maître d'Ouvrage l'énoncé des principes et des conditions de la poursuite du projet. L'ensemble de ces publications sera disposition lors de l'enquête publique.

Questions/réponses portant sur l'organisation du débat public

Philippe DALLIER, Maire de Pavillons-sous-Bois

Monsieur le Préfet de Région, avec tout le respect que je vous dois, je dois vous avouer que j'ai été consterné par vos propos. En effet, si vous ouvrez le débat en nous invitant à la concertation, vous avez conclu votre intervention en nous indiquant que vous étiez favorable au projet. Que faisons-nous ici ce matin si la messe est dite ? Les citoyens sont-ils réellement appelés au dialogue ? A quoi bon dépenser tout cet argent si les décisions sont prises ? J'aimerais savoir si la position que vous avez exprimée était personnelle, ou si c'était celle de l'Etat.

Applaudissements.

Bertrand LANDRIEU, Préfet de Région

Monsieur le Maire, e vous soumettrai mon document et je pense qu'à la relecture, tranquille, vous verrez qu'il n'est pas susceptible d'encourir les critiques que vous venez de faire. J'ai donné ma position et elle est celle du Gouvernement. Le gouvernement est, sous réserve des résultats du débat public, favorable à l'étude du projet. Vous le lirez à toutes les lignes du papier que j'ai lu. Je pense, Monsieur le Maire que si vous cherchez les suffrages de vos électeurs, c'est parce que vous appréciez de prendre des responsabilités. Eh bien, je cherche moi aussi à prendre des responsabilités. J'ai estimé qu'il devait être clair, au début de ce débat public, qu'un des opérateurs, au nom du Gouvernement était favorable au projet, sans qu'aucune décision ne soit prise ; le débat public devant s'ouvrir et se dérouler de la façon la plus libre.

Jean-François BAILLON, Adjoint au Maire de Sevran et Conseiller régional IDF

Je trouve que les documents émanant du Maître d'Ouvrage sont plus riches que ceux des associations qui ont pourtant beaucoup travaillé. Je pense que vous devriez, en tant que Président de la Commission, mettre plus de moyens à la disposition des associations, afin qu'elles élaborent des contre-propositions qui puissent figurer à armes égales dans le débat public, afin que celui-ci ne soit pas orienté.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle que les formes de concertation habituelles ne prévoyaient pas d'expression des associations sous une forme papier. Le débat public a déjà contribué à l'édition de cinq cahiers d'acteurs de 2 à 6 pages. Ceux-ci seront distribués à 20 000 exemplaires, comme les autres documents du débat public.

Par ailleurs, nous demanderons aux associations de participer aux auditions et lors des 21 réunions publiques de 3 heures en moyenne qui sont prévues. Cela dit, on peut toujours faire mieux.

Je voudrais par ailleurs indiquer qu'un photographe va photographier les différents intervenants de cette séance, ainsi que le public. Une vidéo sera réalisée en parallèle. Il nous a semblé en effet que le droit à l'image est en effet complémentaire du droit à l'expression orale ou écrite. Toutefois, ceux qui ne souhaitent pas être photographiés ou filmés peuvent occuper les places disponibles en retrait dans la salle.

Enfin, il me faut à mon tour présenter le parcours qui m'a amené à présider aujourd'hui la CPDP. Il se trouve que j'ai commencé ma carrière dans le domaine commercial et marketing. Après quoi, je me suis reconverti en conseiller en environnement à l'Institut Eco-Conseil de Strasbourg. J'ai dirigé pendant près de 10 ans l'association Orée, entreprises et collectivités partenaires de l'environnement. Son action est de sensibiliser et accompagner les PME-PMI à prendre en compte l'environnement, avec des outils développés à partir de l'échange d'expériences de ses adhérents. A la suite de l'accident malheureux de l'usine AZF de Toulouse fin septembre 2001, j'ai effectué une mission de trois mois au cabinet du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, afin d'organiser le débat national sur le risque industriel qui a mené Philippe Essig à la rédaction d'un rapport de propositions. J'ai ensuite été nommé l'année dernière Vice-Président de la Commission Nationale du Débat Public.

Présentation du projet CDG Express par le Maître d'Œuvre

Jean Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France (RFF)

Le débat public qui s'est ouvert le 25 août 2003 va nous permettre d'examiner ensemble les opportunités et les modalités de réalisation d'une liaison ferroviaire dédiée entre la Gare de l'Est et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Préfet de Seine Saint-Denis, j'ai toujours porté un intérêt particulier à ce que soit trouvée une solution permettant d'améliorer les relations entre Paris et Roissy. J'ai toujours aussi demandé que la solution qui serait retenue préserve la qualité des transports et de l'environnement des habitants de la Seine Saint-Denis. J'ai combattu dès cette époque les idées qui n'ouvraient pas de réelles perspectives d'amélioration, ou qui ne me paraissaient pas relever d'une logique de développement durable.

Aujourd'hui, comme Président de RFF, j'ai toujours eu, et j'ai encore, la même position et la même approche du problème. A la croisée d'enjeux collectifs nombreux (économiques, sociaux, environnementaux), CDG Express va donc permettre tout à la fois d'améliorer la desserte de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, de libérer des capacités sur la ligne B du RER, de réduire l'engorgement du réseau routier et autoroutier du Nord-Est de l'Île de France et de réduire la pollution atmosphérique et sonore. Il s'agit bien là d'une question d'aménagement du territoire complexe.

Bien plus qu'une simple desserte complémentaire de l'aéroport de Charles-de-Gaulle, ce projet s'inscrit en cohérence avec une réflexion plus globale sur le développement des transports collectifs en Île-de-France, sur l'amélioration de la qualité du service offert aux Franciliens dans leurs déplacements. C'est dans cette perspective que, dès 1998, les pouvoirs publics ont encouragé les trois établissements publics Réseau Ferré de France, Aéroport de Paris (ADP) et la SNCF à associer leurs compétences.

- RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire, chargé de son développement, serait le maître d'ouvrage des travaux d'infrastructures.
- ADP, gestionnaire des aéroports situés dans un rayon de 50 kilomètres autour de Paris, serait maître d'ouvrage de l'enregistrement des passagers et des bagages, ainsi que du système d'information des passagers ;
- La SNCF, exploitant historique des services de transport ferroviaires sur le réseau ferré national, aurait la responsabilité de la conduite et de l'entretien des trains et serait maître d'ouvrage des installations à réaliser en gare.

Ces trois établissements se sont constitués dès l'an 2000 en un groupement d'intérêt économique, le GIE CDG Express pour étudier les caractéristiques d'un projet qui permettrait d'opérer un transfert modal significatif de la route vers le rail. De cette réflexion est né le projet de CDG Express qui, après avoir fait l'objet d'une concertation préalable, est aujourd'hui soumis au débat public.

Le débat qui s'engage aujourd'hui constitue une étape importante du processus de décision pour le maître d'ouvrage qu'est RFF. Il s'agit de soumettre notre projet d'aménagement à l'appréciation des citoyens, associations, élus et acteurs sociaux ou économiques. Il s'agit de confronter les avis et les observations que le projet ne manquera pas de susciter, notamment au plan de son opportunité, de son impact socio-économique, des modalités de réalisation. Il s'agit de partager ensemble la définition d'un besoin d'aménagement. Dans le cadre de ce débat, nous serons attentifs aux attentes, aux observations et aux craintes qui s'exprimeront. L'examen des points de vue doit nous permettre d'éclairer nos choix, d'affiner nos propositions et de décider des modalités de la poursuite de ce projet en vue de la meilleure intégration de CDG Express dans son environnement. Au-delà de ces réflexions, nous nous engageons enfin à rester à l'écoute et à nous tenir régulièrement informés de l'avancement du débat.

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

La démarche s'appuie sur une toile de fond où va progressivement se dessiner l'esquisse de notre projet. Cette toile de fond est symbolisée par le logo du Débat Public : c'est Paris et l'Ile de France, c'est-à-dire la première région d'accueil des touristes en France. Je vous rappelle que la France est le premier pays d'accueil des touristes (76,5 millions par an), nettement devant L'Espagne et les Etats-Unis. Paris et l'Ile de France, c'est la première région d'accueil des investissements étrangers en France. C'est aussi la capitale mondiale des congrès et des salons.

Paris est doté d'un système de plates-formes aéroportuaires puissant, parmi lesquelles Roissy se place aujourd'hui au rang de deuxième aéroport européen et de deuxième aéroport du monde en ce qui concerne le trafic international de passagers. Roissy c'est aujourd'hui 48 millions de passagers, 3 milliards d'euros injectés dans l'économie nationale, mais aussi 72 000 emplois et un élément dynamisant pour l'ensemble du Nord-Est de l'Ile de France. Depuis 1994, une gare TGV met et mettra, après la mise en service en 2007 du TGV Est européen, l'aéroport de Roissy en liaison avec l'ensemble de la France et une bonne partie de l'Europe occidentale.

A ce moment, la toile de fond s'assombrit quelque peu. Car, particularité de la Région Ile de France, les liaisons entre Paris, le centre de l'agglomération et Roissy sont particulièrement importantes. Plus de la moitié des passagers aériens qui entrent ou sortent de l'aéroport de Roissy sont en provenance ou à destination de Paris. Or, sur les 27 millions de voyageurs aériens qui vont de Roissy à Paris chaque année, seulement 19 % empruntent le fer (ligne B du RER). Il en résulte un encombrement et une saturation complète du réseau routier, et en particulier des autoroutes A1 et A3, avec en corollaire des temps de parcours parfaitement aléatoires, qui varient d'une demi-heure à deux heures. Il en résulte aussi une inadaptation complète de la ligne B non seulement à la desserte des passagers aériens, mais aussi à l'ensemble des déplacements des habitants de Seine Saint-Denis de ce secteur qui voient passer des trains sans arrêts presque vides, alors qu'ils attendent sur les quais le train pour les amener à Paris.

Sur la base de ce constat, le GIE CDG Express a cherché à comprendre pourquoi on se trouvait devant cette situation. En marge des sondages réguliers organisés par ADP, 10 000 passagers aériens ont été spécialement interrogés entre 1998 et 2001 afin de comprendre leur perception du système de transport et de mieux appréhender leurs

attentes afin de comprendre ce qui leur permettrait d'opérer un réel transfert modal. Sur la base de l'ensemble de ces attentes a été défini un cahier des charges. Celui-ci repose sur un service ferroviaire dédié pour les passagers aériens, comme tout service est dédié, c'est-à-dire conçu pour répondre aux attentes de ceux qui doivent l'utiliser. Cela ne veut pas dire « réservé » aux seules personnes pour lesquelles la liaison a été étudiée. CDG Express est appelé à recevoir en plus des passagers aériens, dans des conditions qui restent à déterminer, d'autres populations et particuliers les personnes qui travaillent sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Ce service dédié comprend une desserte directe, un temps de parcours le plus faible possible, un service fréquent, régulier. De plus, il comporte un terminal aérien dans Paris, c'est-à-dire une porte avancée dans Paris de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, qui propose un service fiable, lisible et accessible à tous, et notamment aux personnes à mobilité réduite.

Il fallait évaluer ce cahier des charges, et pour cela le GIE a tenu regarder avec précision ce qui se passait dans un certain nombre de capitales mondiales, en particulier à Stockholm avec Arlanda Express et à Londres avec Heathrow Express. L'analyse a été la plus complète, notamment s'agissant d'Heathrow Express, en ce qui concerne l'arrivée dans Londres, à la gare Paddington, qui n'est pas le point le plus central de l'agglomération.

Il a fallu également rechercher combien les passagers étaient prêts à payer pour bénéficier du service de CDG Express. Le tarif optimal se situe aux alentours de 15 euros par trajet, un tarif tout à fait comparable à ceux qui sont pratiqués sur les différents *airport express* qui existent dans le monde.

A partir de cette hypothèse, le GIE a fait « tourner les modèles » pour estimer le trafic, c'est-à-dire mesurer l'impact technique de la mise en service de son projet. Au jour d'aujourd'hui, le résultat de ces études de trafic situe le trafic entre 6 et 10 millions de voyageurs par an, mais les études qui ont suivi ont, par prudence, pris comme référence le chiffre moyen de huit millions de déplacements par an par CDG Express. Cela signifie un transfert modal passant de 19 % à 34 %.

RFF, la SNCF et ADP ont retrouvé, au sein du GIE, leur métier de base. La SNCF s'est attachée à définir le type de matériel qui serait le mieux adapté, ADP à étudier le choix du type d'aménagements qui répondrait le mieux aux attentes des passagers aériens, aussi bien à Roissy qu'à Paris, alors que RFF a conçu un projet d'infrastructure dans le respect de deux contraintes essentielles : ne pas dégrader la situation actuelle des déplacements en Ile de France ; ne pas limiter les possibilités d'adaptation et de développement de ce réseau aux besoins grandissants.

Différentes solutions ont été étudiées, utilisant la ligne B et la ligne D du RER, utilisant le réseau partant de la Gare de l'Est. Les réflexions ont porté d'abord sur leur aptitude à accueillir le service décrit dans le cahier des charges, en prenant en compte l'impact sur le réseau et les capacités disponibles. Il est très vite apparu que seule une solution comprenant une portion significative de ligne nouvelle, et partant de la Gare de l'Est qui, depuis la mise en service de ligne E du RER et en attendant l'arrivée prochaine du TGV Est européen, était la seule dans ce secteur Parisien à permettre d'installer le terminal aérien et de dédier complètement un quai à ce service.

CDG Express nécessite 25 kilomètres de voies, dont un peu moins de 11 kilomètres en tunnel. La Gare de l'Est doit à cet égard être considérée comme un des éléments d'un pôle majeur en matière de transports en commun à Paris constitué de la Gare du nord, de la Gare Magenta et de la Gare de l'Est. Ce pôle draine quatre lignes métro, trois lignes de RER et se trouve être le seul à pouvoir offrir, après les réaménagements de la Gare de l'Est qui seront réalisées en perspective de l'arrivée du TGV Est, un espace entièrement remanié permettant un accueil facilité, que dix lignes d'autobus desservent actuellement, en plus des taxis. De Paris Est à Noisy le Sec, CDG Express utilise les infrastructures existantes, avec quelques remaniements bien sûr. A Noisy-le-Sec, des travaux doivent être exécutés. Il s'agit de travaux qui se font intégralement à l'intérieur des emprises ferroviaires, et qui consistent essentiellement à écarter les voies pour aller rejoindre le tunnel de la ligne B. Entre Noisy-le-Sec et Tremblay, la ligne nouvelle est en tunnel. Il s'agit d'un choix délibéré, destiné à perturber le moins possible la vie fortement urbanisée du secteur traversé. A Tremblay, la ligne ressort du tunnel et suit, selon l'option qui a été retenue après des études approfondies et une concertation avec les communes concernées, l'autoroute A104 pour rejoindre la ligne d'interconnexion des TGV dans l'emprise de la Gare de Roissy. A Roissy, CDG Express arrive sur les voies centrales de la gare TGV, en laissant libre quatre voies pour les TGV. A partir des quais spécialisés de CDG Express, on rejoint grâce aux installations existantes (escaliers, ascenseurs, escalators) directement le Terminal 2 et par l'intermédiaire du service automatique de transport qui va être mis en œuvre avant l'été, les autres terminaux T1 et T3 de la plateforme de Roissy.

Tel est notre projet. Il reste à faire des études techniques, géologiques, hydrogéologiques, environnementales, ces dernières prenant en compte l'utilisation de la ligne à sa capacité maximale. Le tout pourra aboutir, si le projet se poursuit, un avant-projet sommaire en 2004, avec une étude d'impact complète, une enquête publique en 2005, puis une déclaration d'utilité publique espérée en 2006 et des travaux entre 2007 et 2011.

En ce qui concerne les travaux, il est évident qu'un tunnel ne se fait pas sans l'installation de bases de chantier. Celles-ci sont prévues aujourd'hui, d'une part à Pavillons-sous-Bois, à proximité du canal de l'Ourq que nous voudrions utiliser pour l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais, afin d'éviter de faire circuler trop de camions ou de perturber la circulation ferroviaire du secteur, et d'autre part à Tremblay. Nous prévoyons que la grande majorité des déblais soit utilisée pour opérer des remodelages paysagers.

Le projet CDG Express représente un budget de 800 millions d'euros, dont 610 millions pour les seules infrastructures (500 millions d'euros pour le tunnel et 112 millions pour le matériel). En matière de financement, nous avons dû composer avec des contraintes strictes :

- réduire l'apport de la sphère publique ;
- assurer le plus possible la neutralité du projet sur l'endettement des entreprises publiques afin de laisser libre leur capacité de financement pour les autres projets.

En quelques mots, CDG Express est conçu pour être d'abord payé par ses utilisateurs principaux, à savoir les passagers aériens. Le montage est prévu avec un partenariat entre le public et le privé, dans un système où les risques de chacun sont connus d'avance et partagés.

Le projet a été soumis à l'appréciation de son intérêt pour la collectivité, traditionnellement apprécié à travers le taux de rentabilité socio-économique. Calculé strictement selon les mêmes normes que pour les autres projets, il s'établit aujourd'hui à 12 %, un taux parfaitement comparable au taux de rentabilité des autres projets ferroviaires.

En conclusion, CDG Express est un projet de service qui nécessite la création d'une ligne nouvelle essentiellement payée par ses utilisateurs. Il s'intègre dans une offre existante en la complétant, puisqu'il offre une nouvelle pénétrante possible sur Paris, sans obérer les capacités de développement du réseau actuel, en vue notamment d'améliorer le service sur la ligne B ou d'améliorer la desserte du Parc international des Expositions de Villepinte. C'est aussi un projet qui contribue à limiter la dégradation de l'environnement. Il pourrait accompagner utilement le projet de candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012.

Intervention des « interpellateurs »

Philippe MARZOLF

Après la présentation du projet CDG Express par le Maître d'Ouvrage, il nous a semblé intéressant de faire intervenir une série « d'interpellateurs », qui ne sont pas tous des contradicteurs. Leur concours nous a paru indispensable pour le respect des principes d'équité et de neutralité du débat public. Ils auront chacun une durée de sept minutes pour s'exprimer.

Serge MERY, Vice-Président du Conseil régional d'Ile de France

Le Conseil régional d'Ile de France se veut à l'écoute des habitants, des relais d'opinions et des intérêts de son territoire. Pour résumer notre position, je dirai que « nous sommes pour ce projet, mais nous sommes contre ». Si on nous demande si nous voulons développer cette région, c'est-à-dire lui offrir encore plus de capacité d'accueil des entreprises, si on veut aider à y soutenir l'emploi, si on nous demande si l'on souhaite la création d'une liaison dédiée entre Roissy et la Capitale, notre réponse est évidemment « oui ». Mais, quelles sont nos priorités aujourd'hui ? Nous sommes en discussion depuis maintenant plusieurs années avec l'Etat sur ce que pourrait être un système de transport amélioré dans la Région Ile de France, dans la mesure où nous sommes confrontés aujourd'hui à un engluement des dispositifs de déplacement dans cette zone. Il en résulte des difficultés économiques, sociales et environnementales. C'est pour les résoudre que nous avons mis au point, avec l'Etat et les départements un contrat de plan qui a été signé il y a trois ans et pour lequel nous avons de grandes ambitions et la volonté politique de les réaliser. Il se trouve d'ailleurs que nous avons dans la zone d'Ile de France concernée par le projet CDG Express beaucoup de projets en cours, à hauteur d'environ 800 millions d'euros, pour lesquels nous voulons que les choses avancent le plus vite possible. Cette exigence porte aussi bien sur le prolongement de la ligne 12 de métro, la réalisation de tramways, ou la création de la Tangentielle Nord, une infrastructure qui est appelée à devenir l'épine dorsale du département de la Seine Saint-Denis. Malgré les interventions multiples que nous avons faites pour mener à bien ces projets, nous nous heurtons à des retards et à des difficultés de financement.

Dans le Contrat de Plan, il n'était pas question de la ligne B du RER, puisque la SNCF n'avait pas encore filialisé son réseau. Depuis 1998, le Conseil régional a fait des efforts importants pour améliorer la qualité de desserte de la ligne B. Nous savons que le STIF va étudier dans les prochains jours ce qu'il sera possible de faire sur ce point. Nous voulons que le Contrat de plan de réalise, et que l'amélioration de la ligne B se mette en place avant d'envisager la création d'une nouvelle liaison dans le département de la Seine Saint-Denis.

Nous nous interrogeons enfin sur l'avenir de Roissy. Comme vous le savez, et nous l'avons dit à plusieurs reprises : nous ne voulons pas développer Roissy aéroport demain. Nous souhaitons qu'un autre aéroport voie le jour dans les prochaines années au Nord Est du bassin parisien, en bonne liaison avec l'Ile de France, et qui satisfasse à des mesures environnementales sans lesquelles, si on laissait se poursuivre le

développement de Roissy aéroport, notre région serait inmanquablement confrontée à d'innombrables problèmes.

Pour résumer, nous voulons trois types de réponses :

- le respect de l'intégralité du Contrat de plan et de son financement ;
- l'amélioration de la ligne B du RER, ainsi d'ailleurs que des autres lignes du RER ;
- un autre aéroport pour assurer l'avenir.

Si ces exigences sont remplies, il sera légitime de travailler sur une liaison dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy.

Stéphane GATIGNON, Maire de Sevrans et Président de l'Association des Maires pour la défense du RER B

En tant que maires, les membres de l'association que je représente aujourd'hui, souhaitent trouver tous les moyens pour que les populations qui les ont élus appréhendent le mieux possible le débat auquel nous participons aujourd'hui.

L'ensemble des maires du secteur Nord de l'Île de France s'est battu pour que l'on organise des Assises du RER B. Nous avons pu les imposer en nous appuyant sur le mouvement de mécontentement très profond qui s'est exprimé à l'égard de l'irrégularité de fonctionnement de cette ligne de transport. Cette manifestation va permettre de mettre la ligne B, dont on parlait peu et pour laquelle on investissait trop peu, vienne au-devant de l'actualité.

Aujourd'hui, la ligne B du RER c'est 140 000 passagers par jour, soit 142 millions par an. Depuis 1997, on a assisté à une hausse de fréquentation de 23 %. La ligne B dessert de nombreux sites industriels (le Bourget, le site aéroportuaire) et des zones d'activité qui vont continuer de s'étendre. Il faut aussi tenir compte de l'extension des zones d'habitat, notamment en Seine-et-Marne. Il est enfin certain que des milliers d'emplois vont encore être créés autour de la zone aéroportuaire, ne serait-ce qu'en raison de l'accroissement permanent du trafic aérien.

Un plan a été annoncé pour remédier aux problèmes d'irrégularité de la ligne B du RER. Il se heurte toutefois au fait que la partie Sud de la ligne B appartient à la RATP alors que le reste de son tracé est géré par la SNCF, ce qui freine toute volonté de modernisation et d'investissement. Il reste qu'un plan de modernisation a été élaboré, bien que nous soyons encore dans l'attente de sa validation par la réunion prochaine du STIF. Il représente entre 300 et 400 millions d'euros d'investissement, sans compter l'indispensable creusement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, pour un coût de 300 millions d'euros. Je souhaite pour les millions de personnes qui prennent le RER, que ces sommes soient décidées, puis consacrées effectivement à la modernisation du RER B. Pour mémoire, le mécontentement à l'égard de la ligne B n'est pas seulement le fait des populations, puisque les entrepreneurs ont fortement exprimé leurs critiques lors des assises du RER B.

Nous voudrions savoir à quelles priorités répondront les orientations qui seront décidées dans les jours prochains. Il est inquiétant à cet égard que l'on évoque de plus en plus un déplafonnement de l'aéroport de Roissy de 48 millions de passagers à 80, voire 100 millions de passagers. Le transport évoqué de 8 millions de passagers par la navette CDG Express suffira-t-il pour absorber un tel accroissement du trafic aérien ?

En conclusion, j'insisterai sur le fait que des millions de passagers prennent chaque jour le RER et que la ligne B est la colonne vertébrale du Nord-Est de la Région parisienne. Elle doit donc être prioritaire.

Philippe MARZOLF

Je me bornerai à confirmer que le Schéma d'Amélioration du RER B sera examiné par le Conseil d'Administration du STIF, le 1 octobre prochain. En cas d'approbation, une synthèse sera diffusée avec le dossier du débat public lors du colloque thématique sur « les effets du projet sur les autres infrastructures de transport », le 4 octobre prochain à Aulnay sous Bois.

Eric EHLERS, Membre du Bureau de l'Association des Utilisateurs des Transport (AUT) d'Ile de France

La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Utilisateurs des Transports) est la seule association de consommateurs spécialisée dans les transports. Elle a deux objectifs : être au service et prendre la défense des consommateurs de transport ; se positionner en tant qu'usagers responsables, dans une optique de développement durable. Que veut-on ? Pouvoir se déplacer dans l'agglomération parisienne, mais pas à n'importe quel prix, c'est-à-dire en étant respectueux de l'environnement. Nous voulons promouvoir un report modal maximal vers le mode ferroviaire. Nous voulons bénéficier d'un service rendu maximal, pour un coût global minimum.

Comment nos motivations se traduisent-elles à l'égard du projet CDG Express ? Nous n'exprimons pas d'opposition de principe sur l'opportunité d'un projet de liaison intermodale associée à une bonne qualité de service. En revanche, il nous semble qu'il faut d'abord résoudre les problèmes de la ligne B du RER.

Il faut donc parvenir à concilier un objectif de développement national et international avec l'indispensable amélioration des conditions de vie quotidiennes des usagers. Cela suppose que l'on s'interroge sur l'existence de solutions alternatives au projet présenté aujourd'hui.

Pour ce faire, il convient de réexaminer le cahier des charges. A ce propos nous pensons que la principale motivation des passagers aériens à utiliser le mode ferroviaire c'est de bénéficier d'un temps de transport connu et fiable, et ce dans des conditions de services acceptables. Il semblerait que le temps gagné dans l'enregistrement des bagages – un quart d'heure - soit perçu comme secondaire, puisque la suppression de cet avantage, qui représente 8 % du temps de transport, ne détournerait que 3 % des passagers.

Si l'on s'attache à la question du tracé de la liaison envisagée, le tracé actuel passe par la Gare du Nord, par le biais du fameux tunnel commun Châtelet/Gare du Nord, un tunnel à grande profondeur creusé essentiellement pour éviter la saturation gare du Nord. Notre première proposition alternative consiste à maintenir un départ de la Gare de l'Est, et en créant un raccordement avec la ligne TGV Est de relier celle-ci à la Gare de Roissy. Dans cette hypothèse, le trajet serait un peu plus long, puisqu'il durerait de l'ordre de 20 à 25 minutes. Toutefois, comme je l'ai dit précédemment, les voyageurs privilégient nettement la fiabilité des horaires sur la réduction du temps de parcours.

Notre deuxième proposition alternative consiste à doubler le tunnel Châtelet/Gare du Nord de façon à faire passer une grande partie du trafic banlieue par une gare souterraine, ce qui libèrera la Gare du Nord de surface. Cela permettrait d'avoir un accès à la Gare du Nord sans avoir à construire d'autre tunnel que celui qui de toute façon devra être réalisé. Cette solution aurait des bénéfices induits significatifs puisqu'elle permettrait aux habitants de la Seine Saint-Denis d'accéder au centre de Paris à Châtelet, tout en accroissant le nombre de fréquences de la ligne B.

Notre troisième proposition alternative suppose la réalisation d'un tunnel permettant d'accéder à la Gare de l'Est par les infrastructures existantes.

Outre ces propositions de tracé, la FNAUT met l'accent sur le fait que bien que le financement du projet soit assuré par le biais d'emprunts bancaires et non grâce aux fonds publics, il bénéficiera assurément de la garantie de l'Etat, de sorte que la collectivité paiera en tout état de cause les conséquences d'un échec commercial.

La FNAUT considère que la solution prévoyant un tunnel Châtelet/Gare du Nord est préférable. Elle insiste pour que l'on s'intéresse non pas seulement aux dessertes Paris/Roissy mais à celles de tout le Bassin Parisien avec cet aéroport, ce qui supposerait un schéma directeur plus ambitieux, avec sans doute un agrandissement de la Gare de l'Est.

Il nous semble que des mesures de court terme pourraient permettre de compenser les faiblesses de la ligne B. S'est-on interrogé sur les vraies raisons qui expliquent que les voyageurs n'utilisent pas la ligne B. Ne pourrait-on supprimer la surtaxe aéroportuaire dont elle est l'objet ?

Enfin, la FNAUT plaide pour que l'on remédie en priorité aux problèmes de transport de la banlieue Nord. Le CDG Express ne doit pas être une fuite en avant.

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

Je vais tenter d'exprimer le sentiment et le ressenti des riverains du tracé prévu pour le CDG Express. Dans cet esprit, je vais inévitablement reprendre certains des arguments qui ont été développés par les intervenants précédents.

L'Association inter-communes Vivre sans CDG Express que je représente devant vous ce matin est née dans la douleur. L'annonce d'une liaison dédiée entre Paris et Roissy, au seul profit des voyageurs aériens, et peut-être plus encore, la perspective d'un tunnel passant à 15 mètres sous les habitations de plusieurs centaines de riverains n'a pas été

perçue d'emblée comme une solution géniale à un problème réel dans les communes concernées par le tracé, mais plutôt comme une tentative d'apartheid ferroviaire.

Les associations locales de défense de l'environnement et de préservation de la qualité de vie ont bien entendu été présentes dans les premiers débats ; elles le sont toujours, regroupées dans un collectif contre le CDG Express, mais devant le désarroi, la colère et l'inquiétude il fallait une association de plus, une association spécifique regroupant l'ensemble des communes concernées où les usagers quotidiens de la ligne RER B et les riverains du projet CDG Express pourraient développer et structurer leurs idées et leurs analyses face à ce qui était d'abord perçu comme une énorme provocation, marquée depuis le départ d'un certain mépris.

C'est dans ce contexte que fut créée Vivre sans CDG Express, avec pour tout objectif de combattre le projet dans la durée et d'être une force de proposition pour l'amélioration des transports franciliens, notamment du fameux RER B. L'association existe maintenant depuis deux ans. Nous avons produit un document qui présente 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 été retenue par la Commission nationale du débat public et figure parmi les cahiers d'acteurs disponibles au siège de la CPDP, ou en ligne sur le site web.

Le projet CDG Express vise quatre objectifs :

- proposer une solution de transport satisfaisante pour desservir les aéroports parisiens.;
- favoriser un transfert modal
- rendre à sa vocation première la ligne B du RER ;
- remettre à la disposition de la Capitale une majeure partie des 20 % de taxis qui desservent l'aéroport et manquent à Paris.

Comme beaucoup de personnes ici, nous partageons les deux premiers objectifs. Les deux suivants nous paraissent par contre plus discutables.

Concernant le décongestionnement de l'A1 et de l'A3, nous remarquons qu'un volume annuel de 5 millions de voyageurs sur le Heathrow Express, le CDG Express londonien, n'entraîne qu'une baisse d'un million de véhicules. Comment peut-on alors escompter une baisse de trois millions de véhicules dans l'hypothèse moyenne de huit millions de voyageurs de CDG Express ? Il nous semble qu'il y a une erreur de calcul dans la règle de trois... Que penser également de la probabilité d'une remise à disposition de 20 % du parc des taxis parisiens, alors qu'Heathrow Express n'a eu aucun effet à la baisse sur le flux des taxis londoniens ? Enfin, nous ne pouvons qu'être sceptiques face aux chances succès de CDG Express devant le bilan, semble-t-il bien peu convainquant, de la liaison Arlanda Express entre Stockholm et son aéroport, bilan qui porte sur quatre ans de fonctionnement.

Sur ces trois points, les hypothèses de fonctionnement du GIE nous semblent soit par trop optimistes, soit guidées par un volontarisme utopiste, ce qui n'est pas fait pour inspirer

confiance aux citoyens contribuables que nous sommes. En outre, sans chercher à être désagréable avec qui que ce soit ici, mais dans le souci de n'oublier personne, nous pourrions aussi rappeler qu'ADP semble posséder une certaine expérience des échecs techniques ou commerciaux, en matière de conception de solutions de transport : on pense au fameux système SK (un milliard de francs, zéro passager) ou bien à l'Orlyval.

Mais revenons à l'essentiel, c'est-à-dire à l'idée d'une desserte dédiée Paris/Roissy. Cette solution est en bonne partie la conséquence d'un constat fait par le GIE selon lequel la ligne B du RER serait saturée, sans possibilité d'évolution et inadaptée au transport des passagers de l'aérien. Les raisons de l'état désastreux des conditions de transport, les difficultés de gestion et de fonctionnement de cette ligne ont été largement évoquées et débattues lors des Assises du RER B, initiées et animées par plusieurs maires des communes du 93 et du 77. Cette démarche a provoqué de salutaires prises de conscience semble-t-il, puisqu'un schéma directeur de rénovation reprenant toutes les propositions que nous avons faites dès juin 2002, a été élaboré par le STIF avant les vacances d'été. Souhaitons donc que les bonnes intentions de rentrée ne reste pas à l'état de vœux pieux, faute de financement. D'autant plus que nous faisons partie de ceux qui pensent qu'il faut en profiter pour faire plus et mieux encore, en faisant circuler de nouveau un Roissy-Rail entre Gare du Nord et Roissy par exemple. Cela nous paraît possible, moyennant une contribution des installations existantes (voie RER, voie Paris/Roissy/Mitry), et pour un coût très inférieur à celui CDG Express. La seule mise à niveau des voies de la SNCF du RER B avec celles de la RATP permettrait d'augmenter leur capacité de 70 %. Et puisque la DATAR préconisait dans un récent rapport une meilleure utilisation des réseaux existants, pourquoi ne met-on pas à l'étude l'utilisation des futures emprises du TGV-Est actuellement en chantier ? Au niveau de Vaires sur Marne on est à une quinzaine de kilomètres de Roissy, alors que la Gare de l'Est est à 40 kilomètres environ : en faisant parcourir cette distance à environ 200 kilomètres heure de moyenne, ne serait-on pas largement dans des temps et dans des coûts plus raisonnables ?

En ce qui concerne l'impact du tunnel, non seulement sur les habitations, mais également sur les esprits, puisque nos ingénieurs savent pratiquement tout faire, y compris gérer le risque, pourquoi prendre d'éventuels risques qui seront ensuite gérés par quelques-uns mais subis et payés par beaucoup d'autres, alors qu'il est sans doute possible d'en limiter la plupart en étudiant un tracé moins urbanisé et plus intéressant sur le plan économique et social. Nous pensons par exemple à une option plus à l'Ouest du tracé, passant près du Bourget, et donc du Musée de l'Aviation et du Parc des Expositions, puis revenant vers Villepinte et Roissy.

Pour conclure, à ce stade du débat et de la réflexion, il nous semble que plusieurs solutions alternatives intéressantes existent et méritent d'être étudiées sérieusement, pour peu qu'il en soit encore temps. Car la solution que le Maître d'Ouvrage promeut et nous présente comme étant la meilleure réponse possible ne nous satisfait pas à plus d'un titre. Paradoxalement, le projet CDG Express, malgré coût pharaonique, manque singulièrement d'ambition et d'efficacité. Il ne provoquera qu'une faible progression de l'offre actuelle de transports ferroviaire entre Paris et Roissy, passant de 1 800 à 2 800 passagers par quart d'heure.

Rappelons aussi que la capacité totale de transport journalière de CDG Express équivaldra à une heure de fonctionnement en pointe du RER B. Rappelons que le seul

coût des 10,8 kilomètres de tunnel prévu pour CDG Express permettrait à lui seul au TGV-Est de rejoindre Strasbourg.

A Vivre sans CDG Express, que l'on soit riverain ou usager du RER B, nous sommes opposés vous l'avez compris à cette liaison superfétatoire au rendement improbable entre Gare de l'Est et Roissy. Nous sommes par contre favorables au renforcement de l'offre de transports sur les infrastructures existantes de la ligne Paris/Roissy/Mitry. En outre, des solutions alternatives moins coûteuses et moins risquées existent et doivent être étudiées ou réexaminées, afin que, comme pour le troisième aéroport, une solution raisonnable, objective et consensuelle voit le jour. Ce serait le grand mérite de ce débat public et c'est notre plus grand souhait.

Philippe MARZOLF

Quelqu'un a-t-il un commentaire à faire sur les interventions que nous venons d'entendre ?

Sylvie LAURENT, salariée d'Air France à Roissy

Je voudrais revenir sur l'intervention du responsable de la FNAUT, pour regretter qu'il n'ait évoqué l'amélioration de la desserte de Roissy que pour les passagers aériens, en oubliant les 72 000 salariés qui font le trajet deux fois par jour toute l'année, alors que du bonheur de ces personnes dépend aussi le bonheur des passagers. Sans prétendre connaître les solutions, je peux vous dire en revanche quels sont les besoins des passagers de la ligne B : ils sont assourdis par le bruit des rames, désirent bénéficier de la Carte Mobilis (carte d'un jour) et désirent que la desserte des zones aéroportuaires autres que celle de l'aérogare soit assurée. Pourquoi ne pas transposer à CDG Express le principe du Hub que l'on connaît dans l'aviation, en prévoyant que des liaisons secondaires permettent, à partir d'une ligne principale, de desservir les zones d'entretien, FEDEX ou de fret.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle que vous pourrez poser ce type de question ultérieurement par le biais des questions écrites, étant entendu que le Maître d'Ouvrage vous répondra directement ce matin puis par écrit.

Eric EHLERS

Ma présentation ayant été très rapide, j'ai décidé de réfléchir avant tout à la façon dont CDG Express allait permettre de dissuader les passagers aériens d'utiliser la route pour se rendre à l'aéroport. Croyez bien que nous sommes très conscients de la situation des salariés, d'autant que, comme vous Madame, j'ai été salarié d'Air France à Roissy.

Il est évident que l'amélioration du transport au quotidien passe par une amélioration de la ligne B.

Stéphane GATIGNON

Est-il prévu que des représentants de nos associations interviennent également dans les réunions de proximité pour présenter leurs solutions ?

Philippe MARZOLF

La participation des associations est prévue par le biais des cahiers d'acteurs. Ils sont destinés à vous offrir l'espace suffisant pour détailler vos solutions alternatives. La FNAUT est en train d'en préparer. Par ailleurs nous allons organiser un colloque thématique le 4 octobre à Aulnay-sous-Bois, au cours duquel les associations interviendront largement. Il est en outre possible de consacrer un atelier sur ces solutions alternatives. Enfin, nous inviterons des interpellateurs à faire valoir leur point de vue lors des réunions de proximité.

Avant d'en venir aux questions écrites, je vous propose justement de donner la parole à nos deux interpellateurs à caractère socio-économique.

Paul ROLL, Directeur Général de l'Office du Tourisme et des congrès de Paris

Je voudrais insister sur le poids du tourisme sur la vitalité de Paris et de sa région. Il génère à lui seul 3 milliards d'euros de recettes dans le domaine de l'hôtellerie et autant dans celui de l'organisation de salons. Notre secteur représente 134 000 emplois, plutôt destinés aux jeunes, c'est-à-dire des emplois de démarrage dans la vie professionnelle. Le secteur du tourisme représente 10 % de l'emploi salarié à Paris, ce qui le place au rang de 1^{er} employeur de la ville à égalité avec le secteur financier. La capitale accueille ainsi 14 % de l'emploi du tourisme dans 13 700 établissements. L'activité hôtelière se concentre aux alentours sur 74 000 chambres d'hôtel, la Région Ile-de-France étant la première destination touristique et la première capacité hôtelière du monde.

Quinze millions de visiteurs viennent à Paris chaque année, dont neuf millions sont des étrangers. La première nationalité représentée est américaine, viennent ensuite les Britanniques, les Japonais, les Italiens, les Allemands et les Espagnols. Il semble que les Américains vont tendre à devenir la deuxième nationalité à Paris, mais que l'on verra arriver en masse dans les cinq années à venir les Chinois, ainsi que les Indiens. Je précise que le marché représenté par les Chinois et les Indiens est composé de visiteurs qui voyagent en groupe et se déplacent beaucoup en autocar.

Paris est également la première destination du monde pour les affaires, ainsi que le premier organisateur de congrès au monde. L'Ile-de-France et Paris sont le cadre de 800 expositions et accueillent 1 800 manifestations chaque année. Cette dernière activité se développe dans le cadre d'une concurrence violente, puisque Paris et le rival direct de l'Allemagne, dans les infrastructures sont beaucoup plus adaptées et surtout plus simple, mais aussi de toutes les grandes villes du monde.

Notre secteur étant aujourd'hui confronté à une crise conjoncturelle, nous avons d'autant plus besoin d'équipements adaptés pour le relancer et assurer son développement.

Qu'attendent nos visiteurs en matière de transport ? Ils souhaitent tout d'abord passer très vite les contrôles administratifs et récupérer facilement leurs bagages, en bénéficiant si possible des chariots *ad hoc*. Le voyageur aérien désire ensuite accéder très vite à un accueil multilingue, puis à des moyens de transports modernes, sûrs, économiques et où l'on parle sa langue. Enfin, il veut pouvoir accéder facilement à sa chambre d'hôtel.

Le tourisme est essentiel pour l'économie régionale. Il faut tout faire pour le développer. Si nous avons la chance de travailler dans la ville la plus regardée du monde, il nous faut prendre conscience de notre retard et des moyens dont nous devons nous doter pour le combler.

André BROTO, Paris Ile de France Capitale Economique

Paris Ile de France Capitale Economique est une association indépendante loi 1901 qui a été créée il y a plus de dix ans à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. Elle rassemble une centaine de grandes entreprises et vise à promouvoir les atouts de la Région auprès des investisseurs étrangers et mener des actions pour Améliorer l'attractivité et compétitivité de la Région capitale. A ce titre, plusieurs groupes de travail ont été constitués, dont notamment un groupe de travail Déplacement qui a examiné depuis sept ans différents projets de tous ordres en matière de transport.

Vous devez savoir qu'une part de l'activité économique et de l'attractivité internationale d'une région capitale comme la nôtre nécessite une desserte terrestre de qualité entre le centre ville et l'aérodrome. CDG Express apporte une réponse à ce besoin, et nous sommes favorables au projet. Il s'agit d'une opportunité à saisir pour adapter le réseau de transport du secteur Nord-Est aux attentes des usagers.

Notre association a étudié l'attractivité comparée des grandes métropoles européennes au moyen d'une enquête publique menée auprès de 500 dirigeants. Or la qualité des infrastructures de transport apparaît comme étant le troisième critère de choix des investisseurs, après la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée et l'accessibilité aux marchés, aux consommateurs et aux clients.

En matière de qualité perçue du réseau de transports terrestre, la position de notre métropole s'est dégradée entre 2001 et 2002, avec notamment le passage de Londres devant Paris. Une étude comparative de la DATAR menée sur 180 villes européennes parue en décembre 2000 a abouti à la conclusion que nos grandes villes sont plus fortes dans leurs fonctions de rayonnement universitaire et culturel que dans leurs fonctions économiques (finances, recherche, etc.).

CDG Express, c'est aussi la réponse aux besoins du voyageur. Le passager aérien est un usager occasionnel d'un service de transport local qu'il connaît peu. Il attend un mode terrestre qui prolonge le service du mode aérien sans rupture de niveau de service, comme c'est le cas aujourd'hui à Roissy où les visiteurs se demandent où est la station de métro. Les passagers aériens veulent un mode de transport confortable, fiable et simple d'usage.

CDG Express est une liaison dédiée analogue à celles qui existent dans de grandes métropoles comme Londres, Oslo, Hong-Kong ou Kuala Lumpur entre leur aéroport et

leur centre urbain. J'étais au début de cette semaine en Ecosse, où les autorités en charge des transports nous ont expliqué que la troisième de leurs priorités était d'assurer des liaisons dédiées entre les aéroports d'Edimbourg et de Glasgow. Face à une telle prise de conscience, il y a urgence à renforcer la position de notre ville à l'international.

CDG Express est une opportunité unique pour adapter le réseau de transport dans le secteur Nord-Est de la Région où se trouve le Parc d'expositions de Villepinte. Les deux millions de visiteurs du Parc, dont un cinquième des quatre millions de déplacements vont vers Roissy, sont aussi des usagers occasionnels. Si l'on veut valoriser le Parc et son potentiel économique (15 000 emplois et . un milliard d'euros par an d'injectés dans l'économie) il faut là aussi proposer un service rapide et fiable. La réponse à ce besoin pourrait être des trains dédiés sur la ligne B du RER. Cette réponse devra s'inscrire dans un programme d'amélioration afin que la ligne CDG Express puisse être raccordée au quartier des affaires de Saint-Lazare. Ce projet pourrait aussi s'accompagner par la mise en œuvre d'une voie dédiée pour les transports en commun et les taxis sur les autoroutes.

En résumé, CDG Express est un projet essentiel et urgent qui constitue une opportunité à saisir pour améliorer la fluidité du RER. Une telle liaison directe dédiée comblerait un manque réel.

Réponse du Maître d'ouvrage aux interpellateurs

Jean-Pierre DUPORT

Je tiens à faire quelques mises au point d'ordre général. Tout d'abord, le projet CDG Express a été établi pour 55 millions de passagers. Il est indépendant des perspectives de développement de l'aéroport. Par ailleurs, il a été conçu à partir des besoins non seulement des voyageurs mais aussi des salariés, et cela en marge de la problématique portant sur la nécessité ou non d'un troisième aéroport. Il n'a jamais été question de négliger les dizaines de milliers d'emplois de la zone aéroportuaire.

Il faut aussi souligner le fait que la participation de RFF aux opérations est limitée par les textes réglementaires aux ressources que nous pouvons tirer des travaux que nous réalisons.

S'agissant du tunnel, je dois reconnaître que les études actuelles ne nous permettent pas d'en évaluer le coût réel.

Je voudrais aussi rappeler, et ceux qui ont suivi dans la durée les affaires de transport en Ile-de-France le savent bien, que le dossier de la ligne B a été relancé par le projet CDG Express. N'oubliez pas que l'amélioration de la ligne B n'a pas été examinée lors de la signature du Contrat de plan Etat/Région. Il reste qu'il s'agit d'un projet majeur, et j'ai toujours veillé à ce que les nouveaux projets tels que CDG Express n'entraînent pas une dégradation des transports existants. Bien contraire, le travail que nous faisons sur l'amélioration de la ligne B répond bien à cet objectif. C'est d'autant plus vrai que le mode de financement des deux projets est indépendant.

A propos des solutions de tracé alternatives qui ont été proposées, je voudrais mettre l'accent sur le fait que nous nous heurtons à un problème de saturation, puisque circulent sur les mêmes voies des trains à longue distance et à grande vitesse, des express régionaux et du fret. Malgré les nouveaux procédés techniques de régulation du trafic, il n'est pas aussi facile qu'on le pense de réguler un trafic aussi peu homogène.

En réponse aux interrogations sur l'impact de CDG Express sur l'engorgement des autoroutes A1 et A3, je rappellerais que les effets de l'arrivée de quelques véhicules supplémentaires a des effets beaucoup plus que proportionnel sur la saturation du trafic. La réduction d'un million de véhicules aurait par conséquent un grand impact sur la circulation.

Bernard SULPIS

Je trouve que le débat a été bien posé aujourd'hui. Il s'agit bien aussi d'améliorer l'accessibilité de la plate-forme pour ses salariés. Je suggère que l'on distingue assez nettement le problème du développement de Roissy et celui de la réalisation de CDG Express, sans quoi nous compliquerions inutilement le débat. A ce propos, je me bornerai à rappeler qu'il ne s'agit pas d'un projet d'ADP. Pour RFF, le projet s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale sur la circulation ferroviaire dans le Bassin Parisien.

Questions écrites

Philippe MARZOLF

On nous a transmis une vingtaine de questions écrites. Leurs auteurs vont les reprendre par oral, mais une réponse écrite leur sera envoyée.

Question 1 : Sylvie LAURENT, Paris

Comme je l'ai dit, je regrette que l'on ne prenne en compte dans le projet de liaison directe dédiée de Paris à Roissy que les attentes des voyageurs aériens, et non celles des salariés de la plate-forme. Pourtant il est nécessaire de prévoir un complément de desserte des zones d'entretien, FEDEX ou de Fret. Je vous rappelle qu'un grand nombre d'experts internationaux se rendent sur la zone d'entretien. J'affirme au passage qu'il est anormal que la Navette 349 ne fonctionne pas dans la journée. On a tort de penser qu'il existe une différence fondamentale entre les salariés et les voyageurs, car les premiers sont eux aussi des utilisateurs de l'aérien.

Depuis quelques années, on parle d'une « philosophie d'aéroville » consistant à multiplier les activités sur la zone aéroportuaire, à commencer par l'organisation de réunion et de séminaires. Cette conception suppose que de nombreuses personnes aient besoin de circuler facilement entre les différentes zones de l'aéroport.

Question 2 : Sylvie LAURENT, Paris

Ma deuxième question visait seulement à exprimer une nouvelle fois mon refus de toute ségrégation entre salariés et voyageurs.

Bernard Sulpis

La question de la desserte fine de l'ensemble de la plate-forme est évidemment essentielle. Si elle n'est pas évoquée dans le projet en débat aujourd'hui, elle l'est en revanche dans le Plan de Déplacement urbain de la Région Ile-de-France. Celui-ci distingue bien le pôle de l'aéroport et pose la question de la desserte fine de l'aéroport pour lui trouver des solutions en interne, mais aussi grâce à l'appui du STIF.

Thierry Mignaud

Je voudrais insister sur le fait que CDG Express ne s'adresse pas exclusivement aux passagers aériens. Il s'adresse à quiconque a besoin de se rendre sur la plate-forme. Il s'agit d'un transport public qui par nature ne relève pas d'une quelconque idée de ségrégation. Il n'en reste pas moins que pour bien réussir un projet, il est essentiel de partir des attentes de ceux auxquels on s'adresse, c'est-à-dire des différents types d'utilisateurs. Il faut que nous sachions ce que l'usager potentiel attend d'une ligne comme CDG Express.

Serge MERY

Est-ce que le coût du billet ne constitue pas un mode de ségrégation de fait ?

Bernard Sulpis

Il a été étudié que le passager aérien était prêt à payer 15 euros pour bénéficier de la totalité du service offert. C'est sur la base du nombre de passagers aériens susceptibles d'utiliser ce service qu'a été établi l'équilibre économique du projet. Cette approche n'est absolument pas exclusive de l'utilisation de CDG Express par un autre type de clientèle. Le travail visant à adapter, en liaison avec les employeurs, le coût du trajet pour les salariés de la plate-forme reste à faire. Il sera bien évidemment fait.

Question 3 : Bernard IRION, Parc d'Expositions de Villepinte, membre de la CCIP

Les besoins de desserte du Parc des Expositions de Villepinte sont très semblables à ceux de l'aéroport de Roissy. La fermeture mardi soir du Salon Maison et Objets, au cours duquel on avait jamais vu autant d'exposants, s'est effectué de façon épouvantable. A cause de l'engorgement général des accès, certaines personnes ont mis jusqu'à trois heures pour rentrer chez elles... Ceci n'est pas acceptable et contraire à la défense de l'environnement. Les visiteurs des salons demandent, comme les passagers aériens, une desserte de qualité, des trains directs. Ils sont prêts, contrairement à certaines idées reçues, à payer le même prix. Dans la mesure où le Parc d'Expositions est situé à moins d'un kilomètre de Roissy, nous sommes intimement persuadés qu'un changement de tracé ou un aménagement du tracé CDG Express permettrait de faire face à nos besoins. Les projets d'amélioration du RER B ne sont pas suffisants, car nous avons impérativement besoin d'une desserte directe. Un cahier d'acteur est en cours de préparation sur ces questions.

Question 4 : Frédéric THEUX, Directeur général du Groupe Reed

Le groupe Reed est le leader mondial de l'organisation de salons. Il a choisi depuis de nombreuses années Paris comme plate-forme privilégiée de ses activités en Europe. Nous sommes d'ailleurs le premier opérateur français du secteur, et la France représente un tiers de notre chiffre d'affaires au plan international.

La place de leader de Paris dans le domaine de l'organisation de salons est menacée. Nous perdons régulièrement des parts de marché. D'autre part, si l'on mentionne souvent les retombées directes des salons professionnels, on oublie qu'ils ont aussi de nombreuses retombées sur les secteurs d'activités concernés, et notamment sur un grand nombre de PME. Le développement des salons à Paris n'est donc pas seulement un enjeu pour le tourisme et pour les professionnels du secteur.

Nous sommes clients du Parc des Expositions de Villepinte depuis 1983. La prise en compte de nos besoins en matière de transports par le RER B été excellente au départ, puisque celui-ci parvenait à absorber jusqu'à 50 % du trafic généré par nos manifestations.

Depuis quelques années, les chiffres se sont inversés et l'on a assisté à un déclin de l'utilisation du RER, pour les raisons qui ont été évoquées par les différents intervenants. Dans ce contexte, une liaison directe dédiée est un élément absolument fondamental. Si ce problème du Parc des Expositions de Villepinte n'était pas pris en compte, ce serait une faute politique majeure. Nous souhaitons vivement connaître les réponses du Maître d'Ouvrage sur ce point précis. Je me permets d'interpeller également ADP, car nous sommes confrontés non seulement à un problème de liaison, mais aussi d'accueil dans les aéroports et dans les gares.

Jean-Pierre DUPORT

Il appartient à l'Etat, sous ses différentes formes, notamment aux Conseils régionaux concernés, de prendre ses responsabilités sur ce point. La réflexion doit aussi porter sur les dessertes routières. La desserte du Parc des Expositions de Villepinte pose un problème particulier qui doit être examiné très attentivement et que nous sommes tout à fait prêts à résoudre. En la matière, il existe des phénomènes de pointe exceptionnels et difficiles à traiter. Si le projet CDG Express intègre trop d'éléments, il ne pourra pas être économiquement rentable. En effet, les prêts doivent tous être totalement subventionnés mais les gestionnaires de salons et les exposants ne peuvent rien financer. Pour notre part, nous examinerons toutes les solutions permettant d'améliorer la desserte.

Philippe MARZOLF

Nous avons proposé à certains acteurs de rencontrer le maître d'ouvrage, afin que ce dernier puisse argumenter sur les différentes solutions et alternatives. Deux associations ont déjà participé.

Question 5 : André CUZON, Animateur du Collectif 93 contre le CDG EXPRESS, Aulnay-sous-Bois

Dans les études a-t-on pris en compte la nécessaire réduction des émissions des gaz à effet de serre, ainsi que l'évolution du prix du pétrole d'ici à 40 ans ? Ces questions du XXIème siècle doivent être étudiées avec l'ensemble des décideurs (Air France, RFF, la SNCF, ADP), le plus sérieusement possible.

Thierry MIGNAUW

L'objectif d'un tel projet est de réduire la part de la route de 80 % à 60 % dans la desserte de l'aéroport CDG et d'augmenter la part du ferroviaire, ce qui serait favorable pour la région Ile-de-France en matière de gaz à effet de serre.

Philippe MARZOLF

Il me semble que la question portait également sur l'effet de serre induit par le transport aérien.

Thierry MIGNAUW

Si le projet se poursuit, dans le cadre du projet sommaire, nous réaliserons une étude d'impact. Tous ces éléments font partie intégrante du dossier qui sera soumis ensuite à enquête publique.

Philippe MARZOLF

A votre demande, nous pouvons organiser un atelier pédagogique sur le sujet, en faisant intervenir des spécialistes.

Question 6 : Philippe BERTIN, Parc des Expositions de Paris Nord

A ce stade du projet, nous regrettons que le tracé du projet ne passe pas par le Parc des Expositions. Parmi les alternatives, un projet nous semble relativement pertinent, celui qui privilégie un départ de Saint-Lazare dont la situation est plus centrale. De plus, le tunnel pourrait permettre de rejoindre l'emprise du RER B au-delà de Sevran, grâce au doublement des voies du RER, avant que le tracé ne rejoigne l'aéroport de Roissy par la boucle Sud. Un tel tracé serait-il envisageable ?

Bernard SULPIS

Dans le dossier distribué, vous avez pu constater que nous avons étudié la solution consistant à utiliser les emprises de la ligne actuelle du RER B. Toutefois, nous n'avons pas pu retenir cette solution, qui consistait à solidariser les exploitations de CDG EXPRESS et du RER B.

Quid du départ depuis Haussmann Saint-Lazare ? Nous pouvons nous placer dans une perspective évolutive en ce qui concerne la liaison entre Paris et Roissy. Le projet que nous proposons est de relier la gare de l'Est et l'aéroport. En effet, actuellement, ligne E du RER étant en cul-de-sac à Haussmann Saint Lazare, il n'est pas possible de faire passer CDG EXPRESS par ces voies. Toutefois, CDG EXPRESS pourrait constituer la première étape d'une évolution plus globale, dans le cadre de différents projets et du Schéma directeur.

Philippe MARZOLF

La Commission nationale a été saisie par RFF du projet ELEONOR qui permettra au nouveau TGV Normandie de passer par un souterrain de Pont Cardinet à Haussmann-Saint-Lazare, d'emprunter la ligne du RER E jusqu'à Magenta avant de rejoindre le tunnel de CDG Express pour rejoindre Roissy. Une concertation a été recommandée par la CNDP à RFF. Cette démarche ne pourra commencer avant la fin du débat public sur CDG Express et la publication par le maître d'ouvrage des principes et conditions de poursuite de ce projet.

Question 7 : Philippe MATHERON, Sceaux

La création d'une gare TGV à Roissy constitue une très bonne chose. Toutefois, l'arrivée du CDG Express ne va-t-elle pas perturber quelque peu le développement du trafic arrivant à Roissy ?

Denys DARTIGUES

Cette question est très importante. De fait, nous rencontrons un problème de capacité des voies et de localisation du départ. CDG EXPRESS utilisera des capacités au sein de la gare de Roissy mais n'obère pas les autres projets que nous avons (contournement, vers le Nord, le Sud-Est, l'Atlantique). Pour pouvoir augmenter le trafic entre Châtelet et Gare du Nord, par le biais d'un doublement du tunnel entre ces deux gares, il faut faire progresser la taille de la baignoire à Châtelet ou Gare du Nord. Aujourd'hui, aucun de nos projets n'est obéré par une telle utilisation, qui n'en est pourtant pas moins réelle et qui pourrait poser un problème à terme.

Bernard SULPIS

Les mesures conservatoires sont prises, afin de préserver l'avenir.

Question 8 : Alain AMEDRO, Sevran

Il existe une multitude d'alternatives au projet CDG EXPRESS, qu'il faudrait toutes étudier avec beaucoup de sérieux. De plus, l'on peut regretter que le GIE et le gouvernement aient décidé de passer en force au sein du STIF en ce qui concerne la déclaration d'intérêt général.

Je suis assez surpris de constater à quel point le constat sur le RER B est partagé aujourd'hui, y compris par RFF et la SNCF, qui ont la responsabilité de la ligne en question. Par ailleurs, il a été évoqué la création d'une cinquième piste à Roissy, ainsi qu'un déplafonnement éventuel. CDG Express s'inscrit donc dans un contexte d'accroissement des nuisances.

Des études précises ont-elles été effectuées sur les différentes hypothèses, notamment concernant le tunnel (15, 20, 45 mètres) ? Les banques sont-elles prêtes à financer dans tous les cas ? Nous souhaiterions obtenir des réponses très précises à ces questions. Vous indiquez de plus qu'il n'y aura pas de financement public ; or des lignes existantes vont être utilisées, qui ont été financées par le contribuable. Le budget prévoit-il une participation au financement de nouveaux réseaux lorsque la Gare de l'Est sera à saturation ?

Je pense que vous devez revoir votre argumentaire en termes de financement public. Quel sera le financement utilisé pour éviter la saturation du réseau ?

Thierry MIGNAUW

L'ensemble des hypothèses possibles, par exemple en matière de profondeur du tunnel, n'a pas été étudié dans le détail. Pour autant, ces différentes hypothèses et leurs conséquences en surface seront abordées au cours du débat.

Par ailleurs, il est vrai que CDG EXPRESS utilise des infrastructures existantes, notamment au Sud de l'aéroport. A chaque fois, des redevances d'utilisation sont payées, qui correspondent au coût d'usage et de fonctionnement des infrastructures mais aussi en fonction de la rareté des dites infrastructures.

Question 9 : Alain TERRES, Pavillons-Sous-Bois

Lorsque le projet CDG EXPRESS nous a été présenté, il était exclusivement destiné à l'aéroport de Roissy. Par ailleurs, la ligne B du RER, les rames dédiées sont souvent mal remplies. Comment justifiez-vous le projet CDG Express sur la base de ces éléments ?

Bernard SULPIS

Nous constatons que les services directs entre Paris et Roissy sont relativement peu utilisés (19 % des passagers aériens). Malgré tous les efforts effectués sur cette ligne qui a d'autres missions à mener à bien, nous ne parvenons pas à proposer aux passagers aériens le service qu'ils attendent. Dans ce cadre CDG EXPRESS est un projet de service qui répond à un cahier des charges assez complet et qui ne porte pas uniquement sur la liaison directe mais aussi sur la rapidité et sur l'existence d'un terminal aérien avancé dans Paris, ce dernier ne pouvant pas être installé actuellement dans la Gare du Nord souterraine. Actuellement, le service n'est pas utilisé car il ne répond pas aux attentes.

Eric EHLERS

Nous disposons donc de capacité inutilisée. En fait, il suffit d'utiliser le RER B pour améliorer la situation avec relativement peu de moyens. Le fait que les quais soient bas à la gare de CDG oblige les passagers à faire de gros efforts pour installer leurs bagages dans les trains. De même, des efforts doivent être effectués en termes de signalétique ou de prix (le RER B est très cher en raison de la surtaxe). A court terme et avec des moyens réduits, en attendant une solution de plus haut niveau, nous pourrions sans doute améliorer la fréquentation.

Jean-Pierre DUPORT

La plupart des hypothèses alternatives avaient des effets réduits et avaient l'inconvénient de dégrader la qualité du service.

Question 10 : Roger Pierre SORET, Villepinte

Mon intervention concerne la mise en place d'arrêts intermédiaires, notamment au Parc des Expositions du Bourget. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que seulement 18 % des salariés Roissy habitent la Seine-Saint-Denis.

Jean-Pierre DUPORT

Nous ne pouvons pas répondre à toutes les finalités, même s'il est vrai que la desserte du Bourget pose un vrai problème. Notre projet ne peut pas résoudre tous les problèmes.

Thierry MIGNAUW

L'objectif est de coller aux besoins des utilisateurs, qui s'expriment pour une liaison directe et pour des dessertes intermédiaires. Les deux attentes ne sont pas compatibles.

Question 11 & 12 : Lino FERREIRA, Tremblay-en-France

La première préoccupation des entreprises publiques doit être l'intérêt général ; or elles vont participer à un projet à vocation privée et ce, malgré leur endettement conséquent. Ne serait-il pas plus logique que les acteurs économiques financent ce projet ?

Par ailleurs, le forage du tunnel doit représenter 500 millions d'euros sur un budget de 800 millions, sachant que ce coût peut doubler selon que le tunnel fait 15 ou 45 mètres.

Jean-Pierre DUPORT

Nous souhaitons apporter un service à différents clients, qui ont tous la même valeur et à qui nous devons rendre un service public. Nous ne privilégions aucun utilisateur et aucune demande.

Thierry MIGNAUW

Il est vrai que certaines études doivent être approfondies. Dans tous les cas, si le coût du projet double, il ne verra jamais le jour.

Jean-Louis BRIAND, Président de Vivre sans CDG Express

De nombreux clients de la Seine-Saint-Denis devront aller à la Gare de l'Est pour prendre le CDG EXPRESS.

Jean-Pierre DUPORT

Nous devons prendre en compte tous les éléments. Je ne suis pas certain que les clients seraient nombreux à se rendre à Haussmann Saint-Lazare, qui est un quartier sous-

peuplé de Paris. Il ne faut pas non plus concevoir la Gare de l'Est telle qu'elle est aujourd'hui mais en tenant compte de son insertion urbaine future, sachant que la Gare du Nord est totalement saturée.

Bruno DEFAIT

Le raisonnement n'est pas valable pour les personnes qui habitent Pavillons-sous-Bois, Tremblay, Aulnay ou Sevran et qui n'iront pas à la Gare de l'Est pour prendre l'avion à Roissy.

Bernard Sulpis

Vous avez raison ; une personne qui habite Villepinte ne rejoindra pas la Gare de l'Est pour aller à Roissy. Actuellement, ceux qui habitent à Aubervilliers et travaillent à Roissy constatent que les trains ne sont pas assez nombreux à s'arrêter dans leur ville ; or, en libérant la ligne B de la contrainte de desservir Roissy, CDG EXPRESS apportera beaucoup à la Seine-Saint-Denis, même si cela ne concerne pas Villepinte et Tremblay.

Question 13 : Norman JAMES, Bondy

Je souhaite savoir où se trouve l'entrée du tunnel à Noisy-le-Sec. Est-elle avant ou après autoroute ?

Bernard Sulpis

Je vous rappelle qu'une réunion de proximité est prévue à Noisy-le-Sec, lors de laquelle toutes ces questions seront vues en détail.

Xavier Duclairoir

Le principe est d'inscrire le tunnel entre les faisceaux de voies allant d'une part vers Strasbourg et d'autre part vers Bâle/Mulhouse, le tout avant l'autoroute A3, en restant dans l'emprise ferroviaire.

Philippe Marzolf

Nous arrivons au terme du temps imparti et nous n'avons traité que 13 questions sur 25, sachant qu'elles recevront toutes une réponse par écrit. Peut-être pouvons-nous nous accorder 15 minutes supplémentaires pour apporter d'autres réponses immédiatement.

Question 14 : Yves Boutry, Paris

Un budget de 500 millions d'euros me semble très élevé pour un tracé qui n'accueillera que 4 trains par heure et par voie, d'autant plus qu'un autre tunnel serait nécessaire entre

Gare du Nord et Châtelet, qui accueillerait 30 trains par heure et par voie. Il est regrettable de ne pas avoir jumelé le projet de CDG Express et du TGV européen ; cela aurait évité aux habitants des communes de Chelles, Gournay-sur-Marne et Vaires-sur-Marne de voir passer les TGV à deux mètres de leurs fenêtres.

Jean-Pierre DUPORT

A ce jour, le *timing* de la ligne du TGV Est ne peut pas être remis en cause, du fait des engagements internationaux pris par la France.

Bernard Sulpis

La capacité globale du tunnel sera de 15 trains par heure et par sens. D'ailleurs, les études effectuées, notamment environnementales, sont effectuées sur la base d'une hypothèse d'utilisation complète de ce tunnel. Aujourd'hui, CDG EXPRESS n'utilise que 4 sillons par heure et par sens, ce qui laisse une capacité résiduelle de 11 sillons, dont certains ont déjà fait l'objet de demandes. Pour que cette capacité résiduelle du tunnel soit effectivement utilisée, il faudra que des infrastructures soient créées de part et d'autre du tunnel. Pour autant, le montage financier effectué permet un amortissement du tunnel par le fonctionnement du seul CDG Express.

Questions 15, 16 et 18 : Claude CHAUVET, Sevan

Prévoir 15 trains par heure et par sens revient à oublier que le RER B comporte deux fois deux voies et qu'en période de pointe, la ligne voit déjà circuler 15 trains par heure et par sens. Cette solution a été écartée car le maître d'ouvrage a indiqué que la durée du trajet ne pouvait pas être réduite à moins de 25 minutes. Toutefois, en effectuant quelques aménagements, l'on peut penser que le temps de trajet peut passer sous les 20 minutes.

A Madrid, il est possible d'enregistrer ses bagages à la station de métro *Nuevos ministerios*, avant de rejoindre l'aéroport.

Enfin, lorsque les passagers seront arrivés à la gare, comment rejoindront-ils les différents terminaux ?

Bernard Sulpis

Dès le départ, nous avons examiné les solutions éventuelles basées sur les voies du RER B ou sur les voies ferrées au départ de la Gare du Nord. Dans tous les cas, nous ne construisons pas un tunnel pour nous faire plaisir.

Nous reviendrons de façon très détaillée sur ces points. Nous n'avons pas trouvé de solutions répondant à l'ensemble des contraintes que nous avons fixées (temps de trajet réduit, impact limité au minimum sur la desserte actuelle...). Certaines des solutions que nous avons envisagées nécessitaient d'arrêter les services de la ligne B du RER à

CDG1 ; nous y avons renoncé. Nous avons également fixé comme contrainte de ne pas peser sur les capacités d'adaptation et de développement des lignes.

Par ailleurs, je rappelle que la ligne accueille également les trains express régionaux à destination de la Picardie et le fret. Même si des modifications sont possibles, elles ne permettent pas pour autant de tout faire.

Enfin, je ne connais pas le temps qu'il faut pour aller du T1 à T2.

Hubert du MESNIL

Une liaison de navette de type Val reliera CDG1, CDG2 et CDG3.

Bruno DEFAIT, Vivre sans CDG Express

Sur l'ensemble des 4 voies entre Paris et Aulnay, seuls 24 trains au maximum circulent. De plus, entre Aulnay et l'aéroport, les emprises et les ouvrages d'art ont été prévus pour 4 voies, il y a 30 ans, au moment de la construction de CDG1 ; toutefois, les travaux n'ont pas été effectués. Il apparaît donc que les infrastructures sont sous-utilisées.

Bernard Sulpis

Je rappelle qu'il ne faut jamais sous-estimer l'importance de l'entretien et de la maintenance.

Question 16 : Pierre VALENTIN, Paris

Je suis un usager occasionnel de Roissy et j'habite entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est. Il me semble qu'à l'ouverture de la ligne B, en 1981, les trains directs de Gare du Nord à Roissy CDG1 mettaient 19 minutes. Je me demande pourquoi nous sommes passés de 19 minutes à 26 minutes aujourd'hui. Qu'est-ce qui ne fonctionne pas dans la gestion de l'exploitation de la SNCF ?

Denys DARTIGUES

Aujourd'hui, nous sommes toujours capables d'assurer le trajet en 18 ou 19 minutes. Toutefois, la ligne B doit assurer des missions différentes, tout comme le sont les temps de parcours. Il ne s'agit pas d'un problème de compétence ; la SNCF transporte aujourd'hui 300 millions de voyageurs de plus qu'au début des années 80, sans la ligne B. En fait, nous ne savons pas en faire davantage, sachant que nos trains sont obligés de rester derrière ceux qui s'arrêtent.

De la salle

Je m'inscris en faux. Il y a deux fois deux voies, qui accueillent d'une part les trains directs et d'autres part les omnibus.

Denys DARTIGUES

Vous vous faites beaucoup d'illusion. La conduite ferroviaire ne se fait pas à vue.

Par ailleurs, il a été dit que l'entretien des voies ne devait pas être effectué de jour. Or une association de Noisy-le-Sec se plaint que l'on répare la nuit. Dans tous les cas, étant donné le nombre de trains qui passent sur ces voies, des travaux d'entretien sont indispensables.

Question 19 : Philippe DALLIER, maire de Pavillons-sous-Bois

Il est évident que la desserte de l'aéroport CDG pose problème et qu'il serait irresponsable de ne pas s'en soucier. Pour autant, il est possible de distinguer deux catégories : ceux qui vont bénéficier du projet, notamment les salariés de la plate-forme et ceux qui vont en subir les nuisances, c'est-à-dire les habitants se trouvant sur le trajet du tunnel. Or ces riverains ont déjà vu depuis quelques mois le nombre d'avions qui les survolent augmenter considérablement.

Dans ce tunnel, passeront, à 15, 20 ou 45 mètres, 30 trains à l'heure dans chaque sens. Je suis sans doute le premier élu que le GIE a rencontré en 2001. A l'époque, il était question qu'un train passe tous les quarts d'heure dans chaque sens. Ensuite, nous avons découvert le véritable projet de la SNCF. Souffrez que les élus de la République qui représentent les citoyens qui vont subir ce projet, sachant que les techniciens ne peuvent pas garantir un risque zéro qui n'existent pas et que ceux qui sentiront les trains passer du fait des vibrations s'inquiètent.

Dans ces conditions, j'ai pris la décision d'organiser un référendum d'initiative locale ; j'ai également écrit à mes collègues concernés par le tracé afin qu'ils fassent la même chose et recueillent ainsi le plus largement possible l'avis des riverains, qui ne feront que subir le projet et n'en retireront aucun bénéfice. La Commission est-elle prête à accepter ce principe et à intégrer le résultat du référendum au reste du dossier ?

Philippe MARZOLF

Un débat public n'est pas un sondage conduisant à déterminer qui est favorable et qui est défavorable au projet. L'objectif n'est pas de rechercher un consensus mais d'éclairer le décideur final sur les points de convergence et de divergence. Pour autant, l'objectif n'est pas d'effectuer un sondage ; le référendum permet de répondre par « oui » ou par « non » à une question directe, alors que le débat public est constructif et doit permettre de parvenir aux points de convergence. La Commission ne participera pas à ce référendum mais il en sera tenu compte dans son compte-rendu final.

Jean-Pierre DUPORT

J'ai entendu parler d'une possibilité de transporter les usagers par navette entre la gare de Noisy-le-Sec et la plate-forme aéroportuaire. Nous devons tenir compte des nuisances.

Serge MERY

Il a été dit que le projet était basé sur des perspectives de développement du trafic à Roissy le conduisant à atteindre 55 millions de passagers. Pour ma part, je réaffirme fortement que, pour la Région Ile-de-France, il n'est pas question de permettre le développement du transport aérien sur la plate-forme de Roissy ; nous nous y opposons de toutes nos forces, même physiquement s'il le faut.

André BROTO

Le premier projet de desserte dédié de l'aéroport CDG remonte déjà à une dizaine d'années. Il y a un siècle, une polémique avait eu lieu sur la construction du métro, qui avait fait prendre beaucoup de retard à sa construction.

Jean-Louis BRIAND

Dans mon intervention précédente, je souhaitais simplement exprimer le ressenti des riverains. De plus, la base de chantier de Pavillons-sous-Bois est une véritable usine à gaz ; l'on peut se demander comment cela pourra fonctionner, sachant que les habitations sont toutes proches. Par ailleurs, la baignoire ADP de Roissy fait déjà beaucoup de bruit et pourrait en faire encore plus si nous la remplissons davantage, ce qui nous gêne énormément. Enfin, il faut que la réflexion s'engage et que les remarques effectuées soient véritablement prises en compte, afin que le débat soit constructif et conduise à une solution permettant à chacun d'être satisfait. Nous sommes des gens responsables et nous avons conscience qu'il s'agit d'un problème complexe ; nous nous réjouissons que les moyens soient disponibles pour tenter de le résoudre.

Clôture

Philippe MARZOLF
Président

Je vous remercie de la bonne tenue de ces premiers débats, sachant que ces derniers ne font que commencer. De nombreux avis et propositions de solutions alternatives ont pu s'exprimer dans l'écoute respective.

Nous organiserons certainement un atelier, afin que ceux qui proposent des solutions alternatives puissent les expliciter au maître d'ouvrage qui développera ses arguments. Cet atelier pourrait se tenir le 7 octobre.

En termes de temps de parole, le maître d'ouvrage s'est exprimé durant une heure ce matin (20 minutes de présentation et 40 minutes de réponses) ; les autres intervenants ont pris la parole durant 78 minutes.

Je vous donne rendez-vous à notre prochaine rencontre aura lieu le 18 septembre sur le thème du « transport aérien et le projet » à Roissy.

Je vous remercie pour votre participation.