

Compte-rendu réunion de proximité des Pavillons-sous-Bois du 13 novembre 2003

Participaient à la réunion :

Pour la Commission particulière du débat public :

Philippe MARZOLF, Président

Isabelle PISANI

Alain ALMERAS

Pour les porteurs du projet :

Bernard Sulpis, Délégué régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)

Marie-Pierre BORY, Chef de projet, Département stratégies, Aéroports de Paris (ADP)

Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF

Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE

Florence DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF

Interpellateurs :

Philippe DALLIER, Maire des Pavillons-sous-Bois

Bruno FAOUR, Vice-Président de l'Association Pavillons Ourcq Environnement

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

Le débat était animé par Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public.

Introduction

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Je vous souhaite la bienvenue. Je suis Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public CDG Express. Deux autres membres m'accompagnent : Isabelle Pisani et Alain Almeras.

Je vous présenterai le déroulement de ce débat public après l'ouverture de la réunion par Monsieur Dallier, Maire des Pavillons-sous-Bois.

Ouverture

Philippe DALLIER

Maire des Pavillons -sous -Bois

Je vous souhaite la bienvenue. Je remercie la Commission du débat public d'avoir accepté d'organiser cette réunion aux Pavillons-sous-Bois, à la demande de la municipalité. A l'issue de ce débat, l'assemblée venue nombreuse repartira certainement avec des idées plus claires sur le projet qui nous est soumis. Chacun trouvera, je l'espère, des réponses aux questions qu'il se pose.

Je vous expliquerai pourquoi la ville des Pavillons-sous-Bois s'oppose à ce projet, après avoir écouté le maître d'ouvrage. D'autres intervenants exposeront les raisons de leur opposition au projet CDG Express sous sa forme actuelle.

Je remercie encore la Commission particulière pour l'important travail qu'elle mène depuis plusieurs mois. Je me félicite qu'un arbitre intervienne entre les élus, le maître d'ouvrage et les riverains.

Présentation du débat

Philippe MARZOLF

Président de la Commission particulière du débat public

Je vous remercie. Nous ne pouvons être considérés comme des arbitres, mais plutôt comme des « facilitateurs » du débat.

Les temps de parole seront comptabilisés, tout au long de la soirée.

La réunion se déroulera ainsi :

- présentation du débat public sur le projet CDG Express (dix à douze minutes) ;
- présentation du projet par le maître d'ouvrage ;
- présentation de la position de la Mairie par Monsieur Dallier, Maire des Pavillons-sous-Bois ;
- intervention de deux interpellateurs, Monsieur Faour, Vice-Président de l'association Pavillons Ourcq Environnement et Monsieur Briand, Président de l'Association Vivre sans CDG Express ;
- questions écrites, en provenance de la salle.

Vous pouvez poser par écrit vos questions en utilisant les formulaires déposés sur vos sièges avant la réunion.

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

Nous tenterons de répondre au plus grand nombre possible de questions par oral.

I. Les objectifs visés par le débat public

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

Nous attendons une participation active de la salle pour permettre un dialogue constructif et argumenté. Ce soir, plus de 320 personnes sont réunies pour ce débat qui diffère d'un référendum ou d'un sondage. Nous attendons de connaître les arguments sur lesquels vous fondez votre opinion.

II. Les conditions du débat public

1. Les principes du débat public

Trois principes nous guident dans notre organisation.

- **Le principe de transparence**

L'ensemble des documents nécessaires à une bonne compréhension du projet est mis à disposition du public au bureau de la Commission, sur son site Internet et à l'entrée de la salle.

- **Le principe d'équivalence**

Ce principe revêt une importance capitale. Il s'agit d'un débat public. Il a donc pour mission de permettre une pleine participation de la population.

- **Le principe d'argumentation**

Chacun a le droit de s'exprimer en argumentant, en justifiant son opposition ou en proposant des solutions alternatives.

La Commission particulière du débat public qui organise cette soirée est indépendante du maître d'ouvrage et du projet. La Commission nationale, autorité administrative indépendante, garantit la rémunération des membres de la Commission particulière. Cette dernière s'avère parfaitement neutre : la Commission n'exprimera aucun avis ni position sur le projet. C'est pourquoi notre rôle est de faciliter le débat. Nous sommes les garants d'une information complète et claire ainsi que de l'expression de chacun.

Pour la mémoire du débat, la Commission est tenue d'établir un compte-rendu, deux mois après la clôture du débat qui s'achèvera le 15 décembre prochain. Trois mois plus tard, le maître d'ouvrage proposera les conditions de poursuite de son projet.

2. Les moyens de diffusion de l'information

Il s'agit du premier débat public en Ile-de-France. Des documents d'information ont été largement diffusés : présentations du débat public (cahier de six pages), dossier du maître d'ouvrage, synthèses et Cahiers d'acteurs. Ces Cahiers rassemblent des propositions qui nous sont apparues constructives pour l'avancement du débat public. La commission a pris en charge l'édition de ces Cahiers. Huit sont d'ores et déjà disponibles. Trois autres sont en préparation.

Enfin, il nous a semblé important d'insérer dans les documents du débat public une synthèse du schéma d'amélioration du RER B validé par le STIF le 1^{er} octobre dernier, car ce sujet s'est avéré très rapidement proche de celui qui nous réunit ce soir.

Deux numéros du *Journal du Débat public* vous sont également proposés. Deux autres suivront. Ce journal propose un compte-rendu des réunions.

3. Les moyens de consultation des informations

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

- accueil dans les locaux de la Commission où l'ensemble des études est disponible ;
- site Internet très fréquenté ;
- 400 000 courriers d'information distribués dans les boîtes aux lettres des différentes villes impactées par le projet ;
- courriels envoyés à des entreprises et administrations susceptibles d'être intéressées par ce projet ;
- numéro vert et affiches ;
- relations avec les médias : 112 articles parus.

Nous avons reçu aujourd'hui 2 250 cartes T, demandant de la documentation ou nous interrogeant. 950 questions écrites ont par ailleurs été posées par le public.

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

4. Les moyens de participation du public

La réunion de lancement s'est déroulée à Paris, le 13 septembre dernier. Quatre colloques thématiques ont eu lieu :

- « Le transport aérien et le projet : quel sera le développement de Roissy ? »
- « Les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie »
- « Les autres infrastructures de transport », colloque au cours duquel a été présenté le schéma d'amélioration du RER B.
- « La dimension socio-économique et financière ».

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

Par ailleurs, 25 auditions d'acteurs ont été organisées.

Enfin, neuf réunions de proximité sont prévues au sein des différentes villes impactées par le projet. Après Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Tremblay-en-France et Sevrans, nous sommes ce soir aux Pavillons-sous-Bois.

Des permanences d'écoute publique sont ensuite mises en place. Ainsi, demain, la mairie des Pavillons-sous-Bois accueillera la Commission et le maître d'ouvrage entre 14 heures et 17 heures afin de répondre à vos questions.

III. Les premiers éléments d'analyse du débat public

1. L'opportunité du projet

Après deux mois de débat (depuis le 25 août), l'opportunité du projet n'est pas contestée : il apparaît nécessaire d'améliorer la desserte de Roissy pour les passagers aériens. Parallèlement, la rénovation de la ligne B du RER constitue également un enjeu essentiel. Des améliorations doivent lui être apportées pour assurer sa fiabilité.

2. Les objectifs du projet

Le débat porte encore sur la nécessité de dédier un service aux passagers aériens, en leur proposant notamment la création d'un terminal avancé dans Paris. De nombreuses oppositions sont exprimées contre la construction du tunnel et les risques qu'elle comporterait.

Le choix de la gare de l'Est, mais aussi le financement et les risques financiers encourus par les trois entreprises publiques porteurs du projet sont également remis en question.

Des solutions alternatives sont apparues au cours du débat, à l'image de celle présentée par Vivre sans CDG Express. Elles font l'objet d'un avis d'experts indépendants, financé par la Commission, pour étudier la faisabilité technique de ces différentes solutions.

3. Premiers éléments d'analyse du déroulement du débat public

Jusqu'ici, les débats se sont déroulés de façon sereine. Chacun prête attention aux propos tenus. Nous pensons être parvenus à établir des conditions de transparence de l'information, mais également d'équité du débat. Ainsi, chacun peut s'exprimer. L'opposition constructive a vu naître les solutions alternatives.

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

Le débat public semble conférer une légitimité à des solutions alternatives pertinentes. C'est pourquoi la CNDP a décidé, le 8 octobre dernier, de financer sur ses fonds propres un avis d'experts suisses sur l'utilisation des voies directes Paris-Roissy-Mitry, parallèles aux voies du RER B - Vivre sans CDG Express reviendra sur cette solution - ou l'utilisation des voies LGV Est.

Souhaitez-vous poser des questions quant aux modalités du débat public et de la soirée ?

Madame Pisani comptabilise les temps de parole. Le maître d'ouvrage dispose de quinze minutes. Nous tentons d'être rigoureux sur la question du temps. Ainsi, le plus grand nombre pourra s'exprimer ce soir.

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

Bernard Sulpis

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

Réseau Ferré de France est le maître d'ouvrage du projet d'infrastructure CDG Express qui est soumis au débat public.

I. Présentation du contexte général

1. Le quart nord-est francilien

Nous nous situons dans le quart nord-est francilien. Ce secteur connaît une forte expansion, en termes d'activité, d'habitat et d'emploi. En pleine restructuration, il accueille des équipements majeurs :

- l'aéroport Roissy-CDG ;
- le Parc international des expositions de Villepinte ;
- l'aéroport du Bourget entouré de son Parc des expositions et du Musée de l'Air ;
- le Stade de France ;
- la Plaine Saint-Denis ;
- la préfecture de Bobigny (restructuration du secteur situé entre la N3 et le canal de l'Ourcq).

L'ensemble de ce secteur est accessible essentiellement grâce à une desserte autoroutière relativement bien structurée : les autoroutes A1, A3, A86 et A104. Or ces axes sont saturés. Les temps de parcours s'avèrent incertains.

La desserte ferroviaire, elle, est assurée de son côté par deux axes structurants, les lignes B (Aulnay-Roissy-Mitry) et E (gare de l'Est, Noisy, Bondy vers Chelles et Meaux) du RER. Ce réseau ferroviaire est complété par la ligne 5 du métro, dont le terminus se situe en préfecture de Bobigny, le tramway T1 (Saint-Denis-Bobigny) prolongé prochainement jusqu'à Noisy-le-Sec. Enfin, un réseau dense d'autobus utilise majoritairement la N3.

Depuis de nombreuses années, ce réseau de transport est chargé de missions très diverses. La ligne B du RER doit, plus particulièrement, assurer les trajets quotidiens, la desserte du Parc des expositions ou encore de Roissy.

De nombreuses expérimentations ont été réalisées au cours des 25 dernières années : services directs supprimés, rétablis puis limités. Aujourd'hui, nous nous trouvons dans l'impasse.

2. Les solutions proposées

Comme sur le plan urbain, le secteur ferroviaire se restructure.

Très récemment, la ligne E du RER a été ouverte. Le schéma directeur d'amélioration de la ligne B a été approuvé, le 1^{er} octobre dernier, par le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, des études sont également menées concernant la tangentielle nord (Sartrouville, Pierrefitte, Stains, Bobigny, Noisy-le-Sec), le projet de transformation de la ligne des Coquetiers entre Aulnay et Bondy en ligne de tram-train, le prolongement de la ligne T1 et une restructuration relativement importante des lignes d'autobus dans le cadre du plan de déplacement urbain.

Ces opérations visent à régler la question des déplacements quotidiens des riverains ou employés du secteur. D'autres études sont également en cours.

En ce qui concerne le Parc international des expositions de Villepinte, des études sont menées par la Chambre de commerce, la SNCF et RFF. D'autres concernent l'amélioration de la desserte du Bourget et la deuxième phase d'Eole comprenant des débouchés à l'ouest de Paris.

Pour la desserte de Roissy, un contrat de pôle a été signé dans le cadre du plan de déplacement urbain d'Ile-de-France, en concertation avec les communes du secteur et les associations. Il vise à régler le problème de l'accessibilité de Roissy, non pas depuis Paris, mais depuis la Seine-et-Marne, le Val d'Oise et le nord de la Seine-Saint-Denis.

Enfin, pour desservir Roissy au départ de la capitale, la solution proposée par CDG Express est destinée aux nombreux passagers aériens, mais également au personnel de la plate-forme.

Le débat public intervient en amont d'un long processus que nous détaillerons plus tard. Je vous avais déjà rencontrés lors de la concertation préalable qui se poursuit aujourd'hui sous une forme plus officielle, le débat public. De nombreuses études restent à mener pour franchir les étapes successives : mise au point de l'avant-projet sommaire, dossier d'enquête publique, mise au point du projet et approbations diverses du STIF et du Ministère.

La contrepartie de cette ouverture est que nous ne pouvons malheureusement pas répondre précisément aux questions que vous posez, notamment en ce qui concerne l'exactitude du tracé. Seuls 5 % du montant disponible à la poursuite des études techniques a d'ores et déjà été engagé. Notre démarche est responsable. Nous attendons les résultats du débat public avant de mener des études plus approfondies.

II. Présentation du projet

1. Le maître d'ouvrage

Trois établissements publics ont développé le projet CDG Express, à la demande des pouvoirs publics :

- SNCF, exploitant historique du réseau ferroviaire, représentée par Monsieur Picq ;
- Aéroports de Paris, gestionnaire des aéroports parisiens, représenté par Madame Bory ;
- Réseau Ferré de France, représenté par Madame Dememe-Coquand, chargée d'opérations à la Direction des opérations.

Ces trois organismes se sont réunis au sein d'un groupe d'intérêt économique d'étude, le GIE CDG Express, regroupant ainsi leur expérience et leur mission. Monsieur Duclair, Directeur du projet, représente cette entité.

Le projet CDG Express vise à porter la part modale du ferroviaire de 19 à 35 %. L'objectif de ce projet est donc de contribuer à la diminution de la circulation automobile sur le réseau autoroutier, diminuant ainsi la pollution. Passagers aériens et employés de Roissy sont visés par ce service qui doit être attractif afin de les encourager à abandonner la voiture pour les transports en commun.

2. Les contraintes

Le projet CDG Express a été conçu en vertu de plusieurs contraintes imposées par les pouvoirs publics :

- ne pas dégrader les dessertes existantes ;
- ne pas limiter leurs capacités de développement ;

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

- réduire l'apport de la sphère publique, c'est-à-dire se passer de subventions ;
- ne pas impacter l'endettement des entreprises publiques pour laisser notamment à RFF la possibilité d'investir dans d'autres projets de transport.

Les deux dernières contraintes sont de nature environnementale :

- respect des secteurs urbanisés traversés (c'est la raison pour laquelle un tunnel a été choisi) ;
- limiter les perturbations durant les travaux.

Cette dernière contrainte nous a incités à utiliser la voie fluviale plutôt que la voie terrestre pour l'alimentation du chantier nécessaire à l'exécution des travaux.

CDG Express doit être envisagé avant tout comme un projet de service, conçu pour attirer les passagers aériens vers le fer. Il doit répondre exactement aux besoins des passagers aériens.

3. Les besoins des passagers aériens

Les besoins des voyageurs aériens sont identiques aux nôtres : le service doit être rapide, régulier et fiable. Des besoins spécifiques apparaissent également : enregistrement des bagages, formalités d'enregistrement, méconnaissance de notre système de transport. Il convient de leur proposer un service lisible et simple qui les conduirait dans Paris, où les déplacements sont plus aisés. Une plate-forme avancée en gare de l'Est proposerait aux passagers aériens de s'enregistrer au cœur de la capitale.

4. Le montage financier

Le montage financier du projet repose essentiellement sur les recettes du service. Nous nous sommes assurés, en nous appuyant sur les expériences étrangères, que le passager aérien s'acquitterait d'un ticket de quinze euros pour un service direct entre Paris et Roissy. Il s'agit d'un tarif élevé, qui ne serait pas celui payé par des usagers quotidiens. Le passager aérien le compare au coût d'un taxi. Ce tarif permettrait d'atteindre l'équilibre du projet.

Ce projet résulte d'un partenariat entre public et privé. Il permet de limiter strictement le risque encouru par les organismes publics. Si l'exploitation s'avérait catastrophique, leur participation ne pourrait excéder 40 % du montant total de l'investissement. Les 60 % restant sont apportés par le privé. Sachez que généralement, en ce qui concerne un projet inscrit au contrat de plan, 100 % des risques reposent sur la sphère publique.

Le coût total du projet s'élèverait à 800 millions d'euros, dont 610 millions pour les infrastructures. 500 millions seraient consacrés au seul tunnel.

5. Le projet d'infrastructure

Le projet part en gare de l'Est pour rejoindre Roissy TGV. Il convient de se projeter en 2012 pour se représenter la gare de l'Est rénovée. Les modifications débuteront dès l'arrivée du TGV Est, en 2007. La Ville de Paris, SNCF et RFF développent un projet prévoyant une liaison mécanisée entre la gare de l'Est et Magenta. Un véritable pôle de transport multimodal sera créé comprenant quatre lignes de métro, trois lignes de RER et une dizaine de lignes d'autobus. Entre le quai le plus à l'est de la gare de l'Est et le quai le plus à l'ouest de la gare du Nord, la distance n'est pas plus importante qu'entre la place du 18 juin et la gare Montparnasse.

Ce projet arrive à Roissy, en gare TGV, afin de respecter la contrainte de développement des services. Cela laisse la place à la réalisation de la tangentielle est ou à la boucle sud de Roissy.

Le tunnel imaginé dans le projet accueillerait les quatre trains par heure et par sens prévus pour CDG Express. Il s'agit d'une véritable ligne ferroviaire. Sa capacité est de quinze trains par heure dans chaque sens. L'ensemble des études techniques, notamment environnementales, se fonde sur une utilisation maximale de ce tunnel. Néanmoins, l'ensemble des demandes n'a pas été exprimé. Certaines d'entre elles sont apparues au cours de ce débat, notamment de la part du Conseil général de la Seine-Saint-Denis qui

nous suggère d'utiliser les capacités disponibles pour une liaison entre Noisy et Roissy. Nous nous sommes engagés à étudier cette hypothèse de desserte complémentaire.

Madame Dememe-Coquand vous expliquera en quoi consiste la mise en place de ces infrastructures. Elle insistera plus particulièrement sur les projets concernant la ville des Pavillons-sous-Bois qui abritera une zone de chantier.

Les modalités techniques du projet

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

I. Les caractéristiques du projet

Le tunnel que vous a présenté Monsieur Sulpis mesurerait 10,8 kilomètres. Son diamètre intérieur serait de neuf mètres. Il se constituerait d'un tube pouvant recevoir deux voies. Il traverserait votre ville sur moins de deux kilomètres.

La longueur notable de cette infrastructure a imposé la nomination d'une commission de sécurité indépendante par le ministère de l'Équipement. Elle réfléchit aux conditions d'intervention et de sécurité dans le tunnel.

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

1. L'élaboration

Pour mener à bien ce type de projet, de nombreuses études sont nécessaires. Elles concernent la phase de construction, mais également celle d'exploitation. Suite aux premières études, une concertation préalable a été organisée. Nous avons bien noté à cette occasion vos craintes. Des études complémentaires ont donc été menées concernant la sensibilité du bâti, la possibilité d'un tassement, l'incidence éventuelle de ce projet sur l'état de la nappe phréatique, la diversité des terrains rencontrés et la présence de gypse. Ces éléments revêtent une importance capitale dans la construction d'un ouvrage. Il convient de les prendre en compte le plus tôt possible, afin de les traiter efficacement.

Les premières évaluations des besoins nécessaires à la réduction des nuisances durant les phases de travaux ont également été réalisées. Elles se basent sur des expériences de chantier similaire, à l'image du chantier de l'A86.

Enfin, des simulations visant à maîtriser les risques de nuisance durant l'exploitation ont été opérées. D'autres simulations auraient lieu si le projet était poursuivi.

Ces différentes études sont menées classiquement dans ce type de projet pour élaborer progressivement des campagnes de reconnaissance géologique et hydrogéologique, mais aussi pour optimiser le profil, le tracé et la profondeur du tunnel. Elles permettent de sécuriser les travaux, de limiter la gêne durant la période de construction et de prévoir les mesures préventives. Ainsi, nous pouvons également maîtriser les impacts en phase d'exploitation.

Nous ne nous situons aujourd'hui qu'au stade préliminaire de ce projet.

2. Les méthodes de réalisation envisagées

a. Le tunnelier

Pour creuser un tunnel d'une grande longueur en milieu urbain, nous utilisons la méthode du tunnelier. Il s'agit d'une méthode couramment utilisée pour les métros, les tunnels routiers et ferroviaires ou les collecteurs d'assainissement. Elle représente aujourd'hui la méthode la plus moderne et sûre. Elle limite les expropriations, nécessitant essentiellement l'achat de tréfonds. Des zones de chantier localisées sont également prévues.

Le tunnelier permet le creusement et le maintien du terrain pendant la phase d'exploitation. Cette machine permet l'évacuation des déblais et la mise en place d'éléments préfabriqués en béton (les voussoirs), constituant la structure du tunnel. Il substitue l'ouvrage au terrain. Enfin, le tunnelier permet de travailler à l'abri de l'étanchéité.

Les techniques modernes offrent la possibilité de reconnaître les terrains à l'avancement du creusement. Ainsi, les incidents rencontrés peuvent être traités.

b. Les travaux envisagés

Les tunneliers démarrent des zones de chantier où se situent les bureaux et où les voussoirs sont approvisionnés. Enfin, les déblais sont extraits, traités et évacués à partir de cette zone.

Deux zones de chantier sont prévues à Tremblay et Pavillons-sous-Bois, sur le lieu-dit de la Poudrette. Le terrain choisi appartient à la Ville de Paris. Il se situe dans un secteur en restructuration.

Ce lieu nous semble intéressant car il propose un vaste espace disponible, à proximité du canal. L'approvisionnement des voussoirs et l'évacuation des déblais pourrait ainsi s'opérer par barge. Neuf à dix barges pourraient être envisagées, contre 150 à 200 camions si la voie routière était choisie.

Ce schéma permet de visualiser les aménagements prévus. Nous avons préalablement travaillé avec la commune sur la zone. Elle se constitue de deux grandes parties. Sur la première se situeraient le puits pour descendre les machines, les bureaux ainsi que les aménagements destinés à l'extraction et au traitement des déblais. Ils seront ensuite transportés par un convoyeur à bande pour être stockés et chargés sur barge

pour être évacués. Les barges pourraient également amener des voussoirs déchargés en zone de stockage et transmis à la zone de puits pour descendre dans le tunnel.

Des mesures seraient également prises pour minimiser les impacts de ces travaux : dispositions acoustiques sur la zone de chantier, interruption du chargement des barges durant la nuit. Enfin, cette zone actuellement en cours de réhabilitation pourra être réaménagée à l'issue de travaux en concertation avec les parties prenantes.

III. Calendrier de réalisation

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

Suite au débat public, viendront les conclusions du maître d'ouvrage. Si le projet est maintenu, seront élaborés l'avant-projet sommaire, les études d'impact et la déclaration d'utilité publique. De nouveaux échanges avec le public et les autorités auront alors lieu. Enfin, l'avant-projet détaillé et les approbations ministérielles clôtureront la démarche. Des concertations sur les zones de chantier et les plans de circulation durant les travaux seraient également prévues.

Le processus avancerait donc progressivement, selon un certain nombre de phases d'études, de concertation et d'information. Il permettrait d'élaborer le projet de façon plus précise, de façon à respecter les contraintes de sécurité. Enfin, ce processus permettrait la meilleure insertion possible dans l'environnement naturel et humain.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie. Le maître d'ouvrage a parlé durant 23 minutes.

Vous pouvez poser des questions en utilisant les formulaires déposés sur vos sièges avant la réunion. Quinze nous sont d'ores et déjà parvenues, mais n'hésitez pas à en poser de nouvelles. Afin que le plus grand nombre puisse s'exprimer, il sera répondu oralement à une seule question par personne après le tirage au sort de l'ordre de passage des questions.

Je cède la parole à Monsieur Dallier, qui va nous exposer la position de la municipalité.

La position de la mairie des Pavillons-sous-Bois

Philippe DALLIER
Maire des Pavillons-sous-Bois

La mairie des Pavillons-sous-Bois s'oppose fermement au projet CDG Express.

Avant d'aborder l'intérêt national, je souhaite évoquer l'intérêt local. Maire d'une commune de 18 000 habitants, je rappelle qu'un projet de restructuration des Pavillons-sous-Bois, autour du canal de l'Ourcq, est développé depuis sept à huit ans : des friches industrielles ont été transformées en zones pavillonnaires, la berge a été plantée et éclairée, une piste cyclable a été installée. Nous tentons donc de créer un lieu agréable, en y installant des services publics. Nos projets reposent sur notre espoir de récupérer les terrains appartenant aujourd'hui à la ville de Paris. Vous souhaitez donc vous installer sur cette zone, sous couvert de restructuration. Il semble que notre définition de la restructuration soit différente de la vôtre.

Je souhaite rendre le canal à la ville des Pavillons-sous-Bois. Alors que nous travaillions sur ce projet depuis huit ans, vous nous avez présenté en 2001 votre projet, sans nous consulter au préalable. Pourtant, il semblerait que l'élaboration de ce tracé remonte à 1996. Bien qu'impactée par l'installation de la zone de chantier, la municipalité n'a été informée d'aucun projet.

Monsieur Duclair assistait alors à notre première réunion. Je lui avais fait part de ma stupeur. Six mois de silence ont suivi jusqu'à ce qu'un ensemble de documents nous soit transmis par la préfecture, avant l'organisation d'une concertation préalable auprès des citoyens. J'ai refusé de procéder à cette concertation, considérant que nous étions négligés. Une réunion a ensuite été organisée à la préfecture en juillet 2001. J'y ai exprimé toutes mes pensées quant à l'installation de la base chantier aux Pavillons-sous-Bois. Je ne sais comment qualifier le choix de cette zone. Je trouve cette situation incroyable.

Si vous faisiez allusion à cette entrevue, nous pouvons effectivement parler de rencontres entre les services de la ville et de l'Etat pour évoquer la base de chantier. Néanmoins, je ne cautionne pas ce projet.

Les passagers aériens et les employés de la plate-forme sont chanceux : ils vont disposer d'une liaison directe entre la gare de l'Est et Roissy CDG. Moi-même, conseiller général, je découvre ce soir que le Conseil général serait favorable à ce projet s'il prévoyait un arrêt à Noisy-le-Sec. Je me permettrai d'interroger mon Président à ce sujet.

Nous subirons les nuisances de ce projet sans bénéficier de ses avantages. Plus de deux ans de travaux seront nécessaires. Vous disiez vouloir minimiser les nuisances. Le percement du tunnel de l'A86 est aujourd'hui achevé. J'ai entendu que pour percer 4,5 kilomètres de tunnel, plus de trois ans de travail ont été nécessaires, nuit et jour. Comment pouvez-vous nous garantir que vous ne travaillerez pas de nuit sur le chantier CDG Express ? Quant aux nuisances causées par l'installation de la base de chantier, elles devraient s'étaler dans le temps.

Pour revenir au chantier de l'A86, celui-ci n'était entouré d'aucune habitation à moins de plusieurs centaines de mètres. Pourtant, les nuisances sonores provoquées par le matériel de ventilation du tunnel étaient extrêmement importantes.

De nombreuses personnes présentes ce soir habitent à cinquante ou cent mètres de la zone de percement du tunnel. Comment réglerez-vous leurs problèmes ?

Si ce tunnel était percé, *quid* des nuisances lors de la phase d'exploitation ? Un train tous les quarts d'heure est prévu pour CDG Express, mais chacun sait que la SNCF prévoit d'autres projets pour ce tunnel, qui porteraient à trente le nombre de trains circulant par heure. Parmi ces projets, notons la liaison Normandie-Val-de-Seine qui permettrait de desservir en TGV, Rouen, Caen ou le Havre. Les habitants de ces villes pourraient rejoindre Roissy grâce au tunnel Eole et à celui des Pavillons-sous-Bois. Des trains circuleraient à 160 kilomètres par heure dans ce tunnel. Si vous nous garantissez aujourd'hui qu'aucune vibration, aucune nuisance sonore ne sera ressentie par les riverains, vous soulageriez la salle. Hélas, je crains que vous ne soyez en mesure d'offrir cette garantie.

Au nom de l'intérêt local, je m'oppose donc à ce projet.

CDG Express comporte de nombreux risques durant les phases de construction et d'exploitation. Peu d'informations sont diffusées à ce sujet. Pourtant, comme nous avons pu l'observer dans le treizième arrondissement parisien, mais également lors du percement du Météor et d'Eole, les bâtiments ont bougé. Bien qu'il nous est assuré aujourd'hui qu'une technique différente ait été choisie, il est légitime que les riverains s'interrogent.

Au nom de l'intérêt national, l'amélioration de la desserte de Roissy s'avère nécessaire. Néanmoins, il n'est pas nécessaire de parvenir à ce résultat avec un projet si onéreux. Quatre milliards de francs étaient originellement prévus. Aujourd'hui, le coût du projet est fixé à cinq milliards de francs. Ni les études ni les appels d'offres n'ont été lancés. Je soutiens que si vous engagez ces étapes, six à sept milliards seront nécessaires pour boucler ce projet.

Or vous prétendez que CDG Express n'utilisera pas l'argent public. Vous moquez-vous de nous ? La SNCF et RFF ne sont-elle pas des entreprises publiques ? Ne sont-elles pas très fortement endettées ?

Ce projet devrait être financé par les banques, mais lesquelles ? Après les mésaventures du tunnel sous la Manche, par exemple, je vois mal quelle banque signerait sans caution ni garantie de l'Etat.

Néanmoins, si vous disiez la vérité, pourquoi solliciter l'avis du STIF ? Si aucun besoin de financement public n'est nécessaire, une délibération du STIF s'avère inutile. Or vous savez que ces fonds sont nécessaires.

Au nom de l'intérêt national, je considère que l'étude des solutions alternatives est essentielle. La première d'entre elles repose sur la création de la LGV Est, ouverte en 2007. A cette date, pour un coût infiniment moindre, le TGV pourra relier la gare de l'Est à Roissy. Certes, le trajet sera peut-être plus long, mais est-ce réellement important, eu égard aux milliards économisés ?

Pourquoi ne pas expérimenter cette solution dès 2007 ? Les lois sont expérimentées, pourquoi ne pas procéder de même dans les transports ?

Enfin, le dernier argument avancé est celui de la candidature de Paris aux Jeux Olympiques. Je ne le considère pas suffisant. D'autres solutions sont envisageables, parmi lesquelles la transformation de la ligne B du RER. Pour un coût largement inférieur à celui du projet CDG Express, il est possible de ne pas dégrader les transports publics. Il est même envisageable de les améliorer, parallèlement au passage d'une navette directe vers Roissy.

Outre les aspects locaux que revêt ce chantier (localisation, sécurité, nuisances), un autre problème se pose. *Quid* de l'augmentation sans fin du trafic aérien sur Roissy ? L'éventuelle rentabilité de votre projet repose sur l'espoir de la montée en puissance du trafic sur Roissy. Le projet de troisième aéroport a été déplacé aux Pays-Bas, ce qui me semble inconcevable. La quatrième piste de Roissy a été ouverte. Des terrains sont disponibles pour une cinquième et une sixième piste. Votre projet ne trouve sa rentabilité que dans le cadre de la croissance sans fin du trafic aérien. Or nous ne souhaitons pas voir ce trafic augmenter.

Nous comptons déjà les avions au-dessus de nos jardins lors des belles journées d'été. Depuis la modification de l'approche de Roissy, il y a deux ans, la hausse du trafic est importante. Sans troisième aéroport, nous subissons le passage des avions au-dessus de nos têtes et celui des passagers aériens sous nos pieds.

Aucun bénéfice n'est attendu de ce projet par notre commune. Je vous suggère de nous laisser la charge de la restructuration, en négociation avec la ville de Paris. Nous n'éprouvons aucun besoin d'un tel projet pour rendre notre ville plus agréable. Les riverains présents ce soir sont venus vous exprimer leur envie de vivre en Seine-Saint-Denis. Ce département n'est pas facile à vivre, mais s'il a besoin d'infrastructures et d'emplois, il nécessite également que l'on favorise la qualité de vie de ses habitants.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie. Le maître d'ouvrage aura l'occasion de répondre aux questions que vous avez soulevées. 18 questions ont d'ores et déjà été posées par écrit, mais Monsieur Dallier les a certainement presque toutes résumées dans son intervention.

La position de l'Association Pavillons Ourcq Environnement

Bruno FAOUR

Président de l'Association Pavillons Ourcq Environnement

Notre association s'intéresse à l'amélioration du cadre de vie des Pavillons-sous-Bois.

Au cours de mon intervention, je vous présenterai des photos illustrant les propos de Monsieur le Maire. Elles viendront contredire le constat établi par le maître d'ouvrage, en page 62 de son document de présentation.

Le site de la Poudrette est présenté comme une zone industrielle. En réalité, il s'agit de berges sur lesquelles les riverains se promènent.

Seuls les voyageurs aériens sont concernés par le projet CDG Express. Le tarif de quinze euros fixé pour l'utilisation de cette navette nous semble très élevé. Nous considérons que le cahier des charges fixé par le maître d'ouvrage est exigeant. Il légitime la construction d'un tunnel de onze kilomètres qui traverserait de nombreuses communes, dont Pavillons-sous-Bois. Certes, les camions devraient être remplacées par des barges, mais nous préférierions qu'aucune installation ne soit prévue.

La ligne de RER B assure déjà la mission que le maître d'ouvrage souhaite remplir. Ce thème sera développé par le prochain intervenant.

Les futurs puits de ventilation devraient faire face à la Maison de service public.

Nous demandons un constat partagé sur le site de la Poudrette. Nous sommes en désaccord avec la présentation du maître d'ouvrage. Cette aire s'inscrit en effet dans une zone urbanisée, entourée d'une école, de la Maison du service public, d'entreprises, d'un futur collège et d'une future salle de sport.

Les nuisances existeront certainement. Or la largeur du canal est de 28 mètres. Les riverains de l'autre côté du canal se situeront donc à proximité des travaux.

Aucune assurance ne nous a été donnée quant à la profondeur du tunnel. Suite à l'hostilité provoquée par la prévision d'un tunnel percé à quinze mètres sous terre, une profondeur de vingt mètres a été envisagée. Ces propositions se basent sur des études, mais ne reposent sur aucune certitude. Plus le tunnel serait profond, moins les nuisances sonores atteindraient les riverains. Une entreprise située sur le canal serait entourée par la zone de chantier.

En ce qui concerne le transport public dans le secteur des Pavillons-sous-Bois, la situation est désastreuse. Une desserte est proposée pour les voyageurs aériens, mais les seules solutions nous concernant se matérialisent par des bus bloqués au pont de Bondy. Nous connaissons bien la rupture de charge que nous vivons dès lors que nous souhaitons prendre le métro ou le train.

Auparavant, une desserte reliait les Pavillons-sous-Bois à la gare de l'Est, mais les sillons ont été supprimés en faveur d'Eole. Dans ce cas, pourquoi de nouveaux sillons apparaissent-ils entre la gare de l'Est et Noisy-le-Sec pour le CDG Express ? Les voyageurs quotidiens sont oubliés.

La solution alternative au projet que nous proposons utilise les voies existantes. Le coût de cette navette serait nettement moindre. Les vingt minutes de trajet prévues par le cahier des charges ne pourraient être respectées. Comme le précisait hier le Directeur du développement d'Air France, lors de son discours en gare de l'Est, il convient de mettre en place une desserte régulière, proposant de nombreuses fréquences. Le temps de parcours ne vient qu'ensuite dans ses priorités.

Nous nous opposons donc au CDG Express, dans sa forme actuelle. En revanche, nous sommes favorables à un transport public qui profiterait à tous, voyageurs aériens compris. Nous souhaitons également la mise en service du futur train-tram jusqu'en gare de l'Est.

Je vous remercie pour votre attention.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie d'avoir respecté votre temps de parole. Vous vous êtes exprimé durant sept minutes et quarante secondes.

La position de l'association Vivre sans CDG Express

Jean-Louis BRIAND

Président de l'Association Vivre sans CDG Express

L'association Vivre sans CDG Express s'oppose au projet présenté par le maître d'ouvrage. Notre association regroupe des riverains, usagers ou non des transports franciliens, résidant dans l'une des huit communes impactées par le projet. J'en profite pour souligner que peu de Pavillonnais sont membres de notre association. L'énergie de Monsieur le Maire, comparable à celle d'une association, en est peut-être la cause.

Associations, élus de la région et riverains soulignent les mêmes évidences : nous sommes favorables à l'amélioration de la ligne B du RER et opposés au projet CDG Express. Ce projet, s'il a provoqué débats et controverses, a le mérite d'avoir révélé à quel point la question du transport francilien est sensible, complexe et urgente à traiter.

Nous évoquerons probablement ce soir les nuisances que provoquerait l'installation de la base de chantier dans votre ville, mais aussi les inquiétudes causées par la construction d'un tunnel sous nos maisons et les passages des très nombreux avions. Pavillonnais depuis quatorze ans, riverain du canal de l'Ourcq, je partage l'hostilité à l'égard du projet CDG Express.

Ce mauvais projet répond à sa propre logique. Des milliards d'euros sont consacrés à un service ciblé, destiné à quelques privilégiés. Les autres problèmes sont reportés par les pouvoirs publics.

Notre association considère que le moyen le plus efficace de combattre ce choix inacceptable consiste à saisir l'opportunité d'une amélioration de la desserte de l'aéroport pour proposer une nouvelle logique dans laquelle l'investissement réalisé profiterait à tous. Elle envisage ainsi la desserte de l'aéroport, mais aussi du Parc des expositions, l'amélioration du RER B, des trains express régionaux et du fret.

Pour illustrer notre point de vue, je me limiterai à développer deux points. Notre Cahier d'acteur apportera au lecteur une analyse et des contre-propositions qui lui permettront d'intégrer une approche plus globale que celle que je pourrais vous présenter en quelques minutes. Un document de quarante pages est également disponible à l'attention des plus curieux. Il est presque exclusivement consacré au RER B.

Une première proposition alternative vous a été proposée plus tôt. La nôtre pourrait s'intituler : utilisation des emprises existantes entre Paris, Roissy et Mitry. Il ne s'agit pas de confier l'ensemble des missions au RER B, qui ne fonctionne déjà pas correctement. Les améliorations proposées par le récent schéma directeur du STIF s'orientent vers la bonne direction, mais trop lentement selon nous. Elles ne suffisent donc pas à constituer une alternative à CDG Express, mais plutôt une étape préalable.

Nous proposons de faire circuler le RER B sur deux voies, comme c'est le cas au sud de la gare du Nord, au lieu des quatre actuelles. Cela permettrait la circulation de navettes rapides directes vers Roissy. En effet, deux sillons seraient alors dédiés.

Cette solution suppose de faire évoluer l'existant dans les zones où les contraintes actuelles pèsent trop fortement sur les circulations de trains et la qualité du service rendu. Des aménagements d'infrastructures s'avèrent donc nécessaires. Les trois principaux sont : le nœud ferroviaire d'Aulnay, la mise à quatre voies du tronçon Sevrans-Beaumont-Roissy CDG et l'accueil des navettes en gare parisienne.

Notre première proposition a été retenue par le schéma directeur du STIF. Elle prévoit de faire circuler vingt trains au lieu de douze sur le tracé. Sur Aulnay, un sautoir enjambrerait une voie pour rejoindre les lignes directes sans cisailer. La mise à quatre voies, quant à elle, utiliserait des emprises qui existent depuis 1976, sans avoir été réalisées. Enfin, le choix de la gare du Nord pour l'accueil des navettes nous semble idéal. Néanmoins, si cela pose problème, nous pourrions relier les faisceaux nord et est par un tunnel.

Nous avons également envisagé la création d'une boucle sud, mais celle-ci passerait sur la commune de Tremblay-en-France, où de nombreuses infrastructures existent déjà. Il convient de demeurer vigilant pour ne pas saccager les espaces restants.

Alors que le budget du maître d'ouvrage s'élève à 800 millions d'euros, le nôtre atteint environ 350 millions d'euros.

Notre solution lèverait la majorité des contraintes posées par le réseau. Elle supprimerait l'ensemble des conflits de circulation pour offrir un service haut de gamme aux dessertes spécialisées de l'aéroport et du Parc des expositions. De plus, elle s'avère moins onéreuse, notamment parce qu'elle ne prévoit pas la construction d'un tunnel. Enfin, elle serait plus rapide à mettre en œuvre. Certains problèmes restent néanmoins à régler, notamment en ce qui concerne l'accueil des trains dans la capitale.

Pour conclure, lors des précédentes réunions, les financements publics, difficiles à obtenir, et les financements privé ou mixtes ont souvent été opposés. Les voyageurs aériens se déclarent prêts à payer quinze euros. Sur Heathrow Express et Arlanda Express, le tarif est supérieur. Il m'a été confié que vingt euros seraient équivalents au prix d'un kilomètre en Concorde. Les passagers aériens prêts à utiliser un service fiable et rapide n'ont pas exigé un passage par un tunnel de onze kilomètres qui déboucherait en gare de l'Est. Dans l'hypothèse où une alternative comme la nôtre serait retenue, le principe de la participation conséquente du passager aérien au financement du coût des nouvelles infrastructures serait-il toujours d'actualité ? En cas de réponse négative, pourrions-nous obtenir des explications convaincantes de la part du maître d'ouvrage ?

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

22 questions ont d'ores et déjà été posées. Je vous propose de donner la parole au public. Je donne auparavant deux minutes au maître d'ouvrage pour répondre aux interpellateurs.

Eléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage

Bernard SULPIS

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

Je pourrais lancer une polémique sur un certain nombre de points, mais cela ne serait pas constructif. Les éléments abordés par les interpellateurs seront certainement repris dans vos questions. Je vous suggère donc de vous répondre à ce moment-là. Néanmoins, si certains points n'étaient pas traités, je prendrai le temps d'apporter des réponses.

Les passagers aériens sont prêts à payer quinze euros pour utiliser un service. Je vous rejoins sur le fait qu'ils n'exigent pas la construction d'un tunnel. Dès lors qu'une solution alternative permettrait de développer le même projet de service, respectant approximativement les mêmes durées de trajet, sans creuser de tunnel, nous nous tournerions évidemment vers elle. RFF ne souhaite pas creuser un tunnel pour son plaisir.

Nous adopterons la solution la plus rentable, qui permettra au plus grand nombre de se reporter sur le train. Nous avons envisagé la solution d'un passage par l'est, mais nous craignons qu'elle se heurte à des difficultés de capacités entre Noisy et Chelles. En effet, deux lignes circulent entre Paris et Noisy. L'une rejoint Bâle et l'autre Strasbourg. Si la première est moins chargée, la seconde, elle, ne nous permettrait pas, *a priori*, de faire circuler une navette express sans prévoir de voie supplémentaire.

L'expert peut considérer que nos calculs sont erronés, ce qui nous conduirait à envisager à nouveau cette possibilité.

En ce qui concerne la variante utilisant la ligne B, le STIF a approuvé un schéma directeur qui envisage de bouleverser l'exploitation de cette ligne pour la transformer en une sorte de ligne de métro. Les capacités seraient augmentées sur deux des voies alors que les deux autres seraient libérées. RFF et la SNCF ont dix-huit mois pour mener les études validant la faisabilité de cette solution. Si elle s'avère efficace, nous l'adopterons. Comme vous l'affirmez, il s'agit d'une proposition qui mérite d'être étudiée.

De notre côté, nous nous sommes engagés à procurer l'ensemble des documents permettant à l'expert de mener son étude.

Monsieur Dallier a évoqué six mois de silence de notre part. Durant cette période, le GIE a espacé ses rencontres avec les collectivités car le dossier était soumis au STIF qui avait pris le relais par l'organisation de commissions de suivi. Lors des six premiers mois de 2001, le GIE ne gérait plus le dossier, bien que deux commissions de suivi aient été organisées, aux mois de janvier et mai. A l'issue des travaux en commission de suivi, il a été décidé de mener les concertations préalables. Le STIF nous alors chargé d'engager les démarches. C'est alors que le Préfet vous a transmis le dossier. Néanmoins, il est sévère d'évoquer de notre part un silence absolu.

Par ailleurs, selon les textes, le STIF est compétent pour approuver ou soumettre à l'approbation du Préfet tout projet de transport, quel que soit son mode de financement et sa tarification.

Le calendrier de notre projet prévoit d'ailleurs qu'en cas de poursuite du projet ou d'une de ses alternatives, le STIF devra être sollicité avant l'approbation ministérielle.

Philippe DALLIER

Nous vous avons rencontré une seule fois avant de recevoir le dossier par la Poste. Je ne nie pas que vous ayez travaillé entre ces deux étapes, néanmoins, vis-à-vis des élus, nous ne pouvons parler de contact permanent.

Le STIF est aujourd'hui présidé par le Préfet de région. Cette situation ne durera pas. Les élus prendront la main sur cet organisme, ce qui nous permettra de nous faire entendre. Le préfet, gêné, nous a rencontrés pour nous soumettre un vœu, procédure dénuée de caractère administratif. La quasi-totalité des élus s'est opposée à cette démarche infondée que nous considérons comme nulle et non avenue. Il s'agit selon moi d'un préambule à une demande de participation financière.

Bernard Sulpis

Je n'évoquais pas les six derniers mois, mais le premier semestre de 2001, auquel vous faisiez référence. Je rappelle que le 30 janvier 2003, une commission de suivi a été tenue, présidée par le Directeur général adjoint du STIF. Une seconde s'est déroulée le 10 mai 2001. A l'issue de ces deux réunions, il a été décidé de mener la concertation préalable. Le STIF a alors pris le dossier en charge, invitant les communes à se concerter selon ses modalités. La concertation préalable menée ensuite a nourri un schéma de principe soumis à l'approbation du STIF. Même si tout le monde n'a pas voté, ce schéma a néanmoins obtenu la majorité des voix, ce qui a déclenché l'officialisation du projet. Cette étape a permis à RFF de soumettre CDG Express à la Commission du débat public. Or vous vous félicitez aujourd'hui de la tenue de ce débat, susceptible de permettre des évolutions dans votre sens.

Philippe Marzolf

Je précise que la loi oblige tout maître d'ouvrage, dont le coût du projet dépasse 300 millions d'euros, à saisir la Commission nationale du débat public qui décide ensuite s'il y a lieu d'organiser ou non un débat public.

Bernard Sulpis

Vous savez, monsieur Marzolf, que si le STIF l'avait décidé ainsi, il n'y aurait plus de projet. La Commission n'aurait donc pas été saisie.

Philippe MARZOLF

24 questions ont été enregistrées. Nous allons procéder au tirage au sort de l'ordre de passage. Lors des précédentes réunions de proximité, environ vingt questions ont été traitées à l'oral. Si les questions et les réponses sont suffisamment succinctes, nous parviendrons à évoquer l'ensemble de vos questions.

Débat avec la salle

Monsieur MICHAUT, Pavillons-sous-Bois

Un rapport récent commandé par la Fédération nationale des usagers du transport évoque la concurrence entre le TGV et l'avion. Il prévoit un report de 15 % du trafic aérien vers le train, ainsi qu'une perte globale de dix millions de passagers pour ADP, d'ici 2020. 17 millions de passagers en moins sont également prévus en 2030. Je précise que ce rapport a été commandé par une association indépendante.

Les inconvénients de la pollution aérienne ainsi que l'absence de dessertes des centres-villes confirment ces données. Dans ces conditions, le projet CDG Express s'avère-t-il toujours pertinent ? RFF et la SNCF n'ont-ils pas plutôt intérêt à investir dans des liaisons ferroviaires plus porteuses, en termes d'utilité publique ?

Marie-Pierre BORY

Vous évoquez un rapport paru le 24 octobre dernier, dans le cadre d'une contre-expertise sur les prévisions de la Direction générale de l'aviation civile. Les conclusions n'ont été connues que récemment, aussi nous ne les avons pas encore examinées. J'y ai d'ores et déjà lu que conformément à ce que vous précisez, un report plus important que celui prévu s'opérerait sur le projet de TGV. Les premières prévisions avaient été établies dans le cadre du débat sur la création du troisième aéroport. Ce report laisserait une place plus importante aux relations de longue distance pour lesquelles le trafic aérien est originellement prévu.

Nous analysons ce rapport et l'éventualité de la remise en question de nos propres études. Il convient néanmoins de noter que le projet a été envisagé en 2001, sur la base de 55 millions de passagers, fidèlement aux contraintes fixées par le gouvernement. Ce projet s'avère d'ores et déjà nécessaire car la qualité de service et l'insertion environnementale de la liaison entre Paris et Roissy est insatisfaisante. Ce projet est donc utile et rentable, quel que soit le développement de l'aéroport.

Philippe MARZOLF

Une question concernait également les liaisons entre les villes.

Olivier PICQ

A l'horizon 2020, nous prévoyons également un report de 15 à 20 millions de passagers de l'aérien vers le TGV. Ces hypothèses sont celles envisagées par la DGAC. Quant à la capacité de la SNCF à investir dans ce projet, je souligne qu'il présente un intérêt général. Son utilité publique est prouvée. Sa rentabilité est certaine. Cette dernière se révèle supérieure à celle d'autres projets TGV (8 à 10 % de rentabilité). La SNCF est donc prête à investir dans ce projet, comme dans d'autres.

Monsieur FERREIRA, Tremblay-en-France

RFF prend en charge les coûts liés au creusement du tunnel, soit plus de 600 millions. Comme le rappelait Monsieur Dallier, compte tenu des nombreuses incertitudes, cette prévision peut évoluer. Dans cette optique, il s'agit bien d'argent public utilisé dans le cadre de ce projet. En cas d'effondrement du tunnel, le coût pourrait doubler. Nous avons l'impression que le contribuable ne paiera rien, alors que les éventuelles mésaventures de RFF pourraient générer une facture importante, soldée par de l'argent public.

Xavier DUCLAIROIR

RFF est maître d'ouvrage, et donc propriétaire des futures infrastructures. En revanche, un partenariat public-privé est envisagé. RFF ne s'endettera pas sur ce projet qui fera appel au financement privé. La part de financement public est apportée par l'intermédiaire d'ADP et de la SNCF à hauteur de 20 %. Il s'agit d'une façon d'amorcer le processus. RFF n'est pas impliqué dans le mécanisme initial.

Monsieur TERRES, Pavillons-sous-Bois

Conseiller municipal, je souhaite lancer un appel avant de poser ma question. La première étude concernant le projet est apparue en 1996. C'est Monsieur Gayssot, ministre des Transports, qui l'a ensuite porté. L'actuel gouvernement a soutenu la réalisation de ce projet.

J'ai assisté à l'ensemble des forums, ainsi qu'à tous les débats. J'ai ainsi pu constater que l'opposition à ce projet n'a cessé de grandir dans l'esprit des citoyens et des associations. La mission du maître d'ouvrage est de créer une liaison dédiée. Le projet a été modifié sous la pression des associations. Si un projet alternatif s'avérait crédible, qui prendrait la décision de le porter ? Le débat public serait-il poursuivi ? La décision finale n'appartient-elle pas au ministère, comme l'a précisé Monsieur Sulpis ?

Bernard Sulpis

Le projet n'est pas aujourd'hui modifié. Je disais plus tôt que si l'étude des solutions alternatives révélait que l'une d'entre elles était meilleure, nous l'adopterions. Des réunions de débat public restent à mener. Je respecte suffisamment les personnes qui s'apprêtent à nous accueillir pour ne pas enterrer le projet dès aujourd'hui.

En ce qui concerne la décision finale, comme l'a rappelé Monsieur Marzolf, nous serons amenés, à la fin du mois d'avril prochain, à présenter nos conclusions. Quelle que soit la solution adaptée, un projet de transport ferroviaire demande une approbation ministérielle. La SNCF, RFF et ADP sont des établissements publics. Il est difficile d'imaginer que ces établissements puissent prendre des décisions sans en référer à leur autorité de tutelle et à leur actionnaire principal.

Aucun établissement public ne s'est vu déléguer une mission d'aménagement du territoire. Il s'agit de pouvoirs régaliens de l'Etat. Si celui-ci considère que des problèmes subsistent sur la liaison entre Paris et Roissy, il choisit de charger les établissements de proposer une solution. Si notre solution n'est pas efficace, il nous chargera d'en trouver une nouvelle.

Néanmoins, l'ensemble du projet sera mené dans le respect de nos missions, en tant que gestionnaire du réseau ferré national chargé de son développement pour RFF, chargé de la gestion des aéroports pour ADP et exploitant du réseau national pour la SNCF.

Philippe Marzolf

Le débat public sera clos le 15 décembre et donnera lieu à un compte-rendu dans les deux mois suivants. Le débat public s'interrompra ensuite. En revanche, la loi relative à la démocratie de proximité du 27 février 2002 donne autorité à la CNDP pour garantir la participation du public tout au long de l'élaboration du projet, jusqu'à la clôture des travaux.

Madame Hortensia, Pavillons-sous-Bois

Quel est le nombre de passagers nécessaire pour amortir l'investissement ? L'Oryval n'est pas très fréquenté. Quant au choix de la gare de l'Est, il me semble peu opportun, étant donné que cette gare ne se situe pas à proximité d'un centre d'affaires.

Xavier Duclairoir

Plusieurs études et contre-expertises de trafic ont été menées. Les conclusions de ces travaux nous ont permis d'élaborer un scénario d'équilibre qui permet, sur trente ans, l'amortissement de tous les investissements. Ce scénario se base sur une fréquentation de huit millions de passagers aériens annuels, en moyenne sur les trente ans. Cette hypothèse est nommée scénario d'équilibre ou scénario moyen. En effet, les études de trafic parvenaient à des prévisions plus élevées : environ dix millions de passagers annuels.

En ce qui concerne Orlyval, il n'est pas opportun de le dire peu fréquenté. Deux millions de passagers annuels utilisent cette navette, comme l'avait prévu ADP lors de l'engagement de ce projet. Or ADP n'était pas partie prenante dans ce projet qui devait servir de vitrine commerciale pour Matra Transports. Les prévisions de trafic ont été remaniées, dégageant une hypothèse de quatre millions de passagers annuels.

De plus, les perspectives de développement de trafic sur l'aéroport d'Orly étaient prometteuses : trente millions de passagers aériens étaient attendus, alors que l'an dernier, ils n'étaient que 23 millions.

Bien que certains considèrent que l'utilisation de l'Orlyval par deux millions de passagers n'est pas suffisante, ce chiffre correspond aux prévisions des établissements publics.

Jean-Louis BRIAND

Les deux modèles de référence pour l'élaboration du CDG Express sont Heathrow Express (Londres) et Arlanda Express (Stockholm). Or ces deux lignes sont en difficulté. Le taux de remplissage d'Arlanda Express est de 20 %. Malgré les précautions prises pour l'élaboration des hypothèses, il ne s'agit que de prévisions. La réalité d'autres lignes comparables n'est pas gage de fiabilité pour CDG Express.

Xavier DUCLAIROIR

Monsieur Briand a raison de rappeler ce point. Les recettes sont cruciales sur un projet de cette envergure. Le montage financier envisagé ne se base pas que sur des prévisions, mais sur des comparaisons avec ces dessertes étrangères. Le scénario d'équilibre que j'évoquais s'appuie sur les chiffres enregistrés par les dessertes et non sur les prévisions établies avant l'exploitation.

Nos prévisions ont été revues à la baisse et confrontées aux études menées par des organismes indépendants, à la demande du ministère de l'Équipement et des Transports. Nous avons tenu compte de ces éléments au point de réduire de 20 %, puis de 40 % nos propres prévisions.

Nous tirons profit des expériences étrangères, qui sont dans des situations difficiles.

Monsieur PENDEL, Pavillons-sous-Bois

Existe-t-il des solutions moins onéreuses, risquées et polluantes que celle proposée par le maître d'ouvrage ?

Philippe MARZOLF

Un dire d'expert indépendant est mené sur deux solutions alternatives. Les conclusions de cette étude vous seront communiquées le 12 décembre prochain lors de la réunion de synthèse de ce débat public.

Alain ALMERAS

Une question n'a pas obtenu de réponse complète. Elle concernait le choix de la gare de l'Est.

Madame HORTENSIA, Pavillons-sous-Bois

Cette future desserte semble destinée à des hommes d'affaires or la gare de l'Est est éloignée des centres d'affaires. Si les usagers doivent emprunter un autre moyen de transport pour se rendre en gare de l'Est, l'utilité du projet me semble remise en question.

Xavier DUCLAIROIR

Je vous prie de m'excuser pour avoir omis la seconde partie de votre question, pourtant très opportune. CDG Express ne sera pas réservé aux hommes d'affaires. Dans les enquêtes menées auprès des passagers aériens, certes, des hommes d'affaires ont été interrogés, mais également une majorité de touristes. En effet, la particularité de l'aéroport de Roissy est qu'il accueille une proportion plus importante de touristes que de voyageurs d'affaires. Néanmoins, selon les études, les utilisateurs du CDG Express seraient majoritairement des hommes d'affaires.

Il serait idéal que la navette arrive en plein cœur du quartier d'affaires parisien. Or les lieux de destination finale des voyageurs aériens de Roissy ne révèlent aucune destination idéale. Comme le rappelait le Responsable d'Air France lors de l'audition publique qui s'est tenue hier, c'est la diminution des ruptures de charge qui importe. La possibilité d'enregistrement offerte en gare de l'Est constituerait un atout limitant la rupture de charge. En effet, une fois sa carte d'embarquement en poche, le voyageur prendrait CDG Express pour rejoindre directement son avion.

Je n'éluide pas la difficulté que peut poser l'implantation géographique, mais suis convaincu que le service offert peut compenser une implantation géographique qui ne pourra jamais répondre aux différents besoins des passagers aériens.

Monsieur BRIAND, Bondy

La hausse constante du trafic aérien m'inquiète. Le trafic aérien a notamment été très intense le 11 novembre dernier entre 9 et 16 heures sur la zone de Bondy. Je pense que tout l'axe nord-est est concerné. Pensez-vous pouvoir diminuer ce trafic et projeter un aéroport dans un nouveau secteur pour nous décharger de la gêne occasionnée ? Des avions passent également durant toute la nuit. Comment comptez-vous résoudre ces problèmes, notamment en ce qui concerne la pollution au kérosène ?

Marie-Pierre BORY

Vous évoquez une journée particulière ainsi que des vols de nuit. En effet, plus de vingt vols passent au sud de Bondy et des Pavillons-sous-Bois au cours de la nuit.

Je vous rappelle les décisions prises par le gouvernement en ce qui concerne le développement de Roissy. L'aéroport ne pourra évoluer que dans la limite d'une nuisance sonore limitée à celle constatée au cours des trois dernières années, inférieure à celle fixée par le ministre précédent.

Compte tenu de ces décisions, un certain nombre d'arrêtés a été pris, notamment pour limiter la gêne liée aux vols de nuit. Nous pourrions, si vous le souhaitez, vous répondre plus précisément sur ces décisions.

La gêne sonore sera choisie comme critère pour limiter le développement de Roissy.

En ce qui concerne le déroulé de journées particulières, je vous invite à vous rendre à la Maison de l'Environnement de Roissy pour vérifier si des problèmes de trajectoire non respectée ont été constatés ce jour-là.

Madame DEHERME, Pavillons -sous -Bois

En quelle année l'étude a-t-elle été commencée ?

Xavier DUCLAIROIR

Le GIE CDG Express a été créé en juin 2000. Des études antérieures avaient été réalisées, mais sans atteindre le niveau technique de celles que nous menons.

Marie-Pierre BORY

En 1996, nous avons débuté les premières études auprès des passagers aériens pour détecter les raisons pour lesquelles ils choisissaient la route. Nous ne proposons alors aucune solution. Ce sont les études du GIE qui ont permis le développement du projet.

Madame DEHERME

A votre place, j'aurais eu un problème de conscience à laisser construire les villages alentour (Kauffman & Broad, Le Clos Saint-Anne), qui risquent aujourd'hui fissures et inondations des caves, comme cela s'est produit à Sevran.

Bernard Sulpis

Le projet que nous vous présentons est récent. Madame Bory ne travaille pas sur ce projet depuis 1996. Cela fait trente ans que nous cherchons à améliorer la desserte de Roissy. Toutes les tentatives ont d'abord été imaginées à partir du réseau nord.

En 1976, le service Roissy-rail a été créé avant d'être inclus dans la ligne B du RER, en 1983, pour satisfaire les besoins quotidiens. La desserte ne convenait plus à l'aéroport. Plus tard, en 1995, des services directs étaient à nouveau établis puis supprimés en 1997.

Enfin, il y a trois ans, la Direction régionale de l'Équipement a été chargée d'une étude pour l'amélioration de la desserte à court terme. A ce moment-là, nous recherchions encore des solutions utilisant la ligne B.

Nous avons rencontré des difficultés qui nous ont conduits à nous tourner vers de nouvelles solutions. Ne croyez pas que ce projet existe depuis dix à quinze ans. Il est très récent, bien que la problématique de la desserte de Roissy soit, elle, très ancienne.

Madame DEHERME

En 1999, saviez-vous que ce projet verrait le jour ?

Bernard Sulpis

Nous avons commencé par étudier les capacités envisagées par la LGV Est. Les études menées ont révélé un problème de capacités entre Noisy et Vert où le tissu urbain, plutôt dense, empêche la création de deux voies en surface. Nous avons alors imaginé la possibilité de créer ces deux voies en souterrain, mais ce tracé ne s'avérait plus si pertinent.

S'il convenait de creuser un tunnel, il semblait nécessaire d'optimiser le tracé, le temps de parcours et le coût. Ainsi le projet a évolué vers celui que nous vous présentons. Ne croyez pas que les autorités, notamment les maires, comme le rappelait Monsieur Dallier, étaient informées avant la présentation du projet en 2001.

Personne n'a autorisé de construction sachant qu'un projet était prévu au-dessous.

Madame DEHERME

De nombreux jeunes couples s'installent avec leurs enfants dans la zone impactée. Vous avez dit qu'en cas de fissures ou d'inondations, nous ne serions pas dédommagés.

Philippe Dallier

C'est bien le maire qui doit être saisi de votre question. Les projets d'aménagement autour du canal de l'Ourcq ont été décidés en 1996.

Le premier dossier que nous avons consulté a été transmis aux Maires des communes situées sur le tracé du tunnel en juin 2001. Nous devons organiser la concertation au cours de l'été pour nous réunir en septembre 2001. Tous les projets d'aménagement de la berge du canal sont antérieurs à l'information des élus.

Je pensais jusqu'à ce soir que le projet nous avait été caché durant cinq ans.

Nous ne pouvions donc avoir mauvaise conscience puisque nous n'étions pas informés de la réflexion menée sur un tel projet.

Florence DEMEME-COQUAND

Comme nous le répétons depuis le début du débat, avant le démarrage des travaux, un état des lieux est réalisé dans l'ensemble des maisons. En cas de sinistre, une recherche de responsabilité est effectuée. Tel est le processus appliqué à l'ensemble des chantiers de tunnels à travers le monde.

Si RFF est responsable, l'entreprise assurera financièrement ses responsabilités. Il en ira de même pour ses sous-traitants.

Lorsque nous construisons un tunnel, nous tentons d'éviter ce type de désagréments. Nous procédons à une reconnaissance complète du sous-sol, nécessaire pour prévenir les risques de tassement et de fissures, ainsi que les éventuels impacts sur la nappe phréatique.

En effet, le risque d'inondation a été identifié. Des études poussées seront menées pour déterminer la profondeur du tunnel nécessaire pour éviter «l'effet barrage ». Suite aux résultats des sondages, des simulations d'impacts sur la nappe phréatique en fonction de la position du tunnel seront réalisées. Nous sommes tenus par la loi sur l'eau d'opérer ces différents contrôles.

Monsieur MORY, Direction régionale de l'Équipement

Comme affirmait Monsieur Sulpis, le dossier CDG Express comprend une dizaine de familles de tracés envisagés par le ministère des Transports en 1995. La liaison aujourd'hui en projet est issue de la famille la plus intéressante au départ de Paris-Est. Vous trouverez ces détails au sein du document de la Commission nationale du débat public.

Les premières études d'une liaison directe datent donc du début des années 80, mais les derniers travaux menant au projet actuel ont débuté en 1995. CDG Express est bien postérieur à 2000. Rien n'était prévu auparavant.

Madame SAFINI, Pavillons -sous -Bois

En termes de nuisances sonores et environnementales, vous évoquiez des études menées. Les nuisances liées à la construction et à l'exploitation avaient-elles été prises en compte avant notre débat ? Quel degré de nuisance estimez-vous pouvoir être supporté par les riverains ?

Quelles solutions proposez-vous pour limiter les nuisances ? Quelle serait leur efficacité ?

Florence DEMEME-COQUAND

Les études concernant les nuisances sonores et environnementales ont été menées pour les phases de travaux et d'exploitation. Concernant cette dernière phase, elles reposent sur l'hypothèse d'un trafic de quinze trains par heure et par sens.

Sur la phase de construction, les premières simulations concernant le bruit sur la zone de la Poudrette ont été menées. Des recommandations ont d'ores et déjà été adressées pour la protection acoustique de la zone de chantier. Ces simulations seront poursuivies si le projet était mené à terme.

Madame SAFINI

Je reformule ma question. Il existera des nuisances liées à la construction. Quels niveaux seront jugés supportables par les riverains ? Quels chiffres utilisez-vous ? Quel est votre seuil de référence ? J'attends des réponses concernant le bruit, la poussière, les vibrations, etc.

Bernard Sulpis

En évoquant la notion de seuil, vous devez faire référence aux circulaires et arrêtés relatifs au bruit. Ces seuils s'appliquent naturellement à l'air libre. En tunnel profond, aucun seuil n'est défini puisqu'il n'existe aucun bruit. En revanche, vous craignez les phénomènes de résonance liés aux vibrations. Madame Dememe-Coquand vous expliquera comment, grâce aux moyens actuels, nous ferons en sorte que les vibrations ne parviennent pas jusqu'à votre domicile.

Madame SAFINI

Vous faites référence au bruit lié à l'exploitation alors que dans un premier temps, je m'interroge quant au bruit lié à la construction. Barges et camions bruyants achemineront les matériaux sur la zone de chantier.

Philippe DALLIER

Pire encore, la ventilation du tunnel s'avère extrêmement bruyante. J'ai visité aux côtés de Monsieur Duclair le chantier de percement du tunnel de l'A86. Les nuisances sonores m'ont effaré.

Florence DEMEME-COQUAND

Les premières simulations intègrent ces données. Elles mettent en évidence des recommandations de procédé anti-bruit : murs anti-bruit et bungalows de chantier.

En ce qui concerne la ventilation, le tunnel de l'A86 ne se situe pas en zone aussi urbanisée que la vôtre. Les précautions prises sur les ventilateurs sont donc moindres que celle prévues sur la Poudrette. Des techniques permettent d'équiper les engins de chantier de silencieux.

A titre d'exemple, Paris est percée de tunnels. Néanmoins, il n'existe pas de nuisances sonores en phase de construction.

Madame SAFINI

Aucune base de chantier n'accueille deux tunneliers sur Paris.

Florence DEMEME-COQUAND

Lors de la construction de Météor et Eole à Paris ou de la ligne LGV de Marseille, des bases de chantier accueilleraient des tunneliers. Le bruit a été maîtrisé.

Madame SAFINI

Maîtrisé ne signifie pas réduit.

Florence DEMEME-COQUAND

Nous sommes soumis à des normes que nous sommes tenus de respecter, en ce qui concerne le bruit. Lorsque nous décidons la création d'une infrastructure en souterrain pour limiter l'impact sur l'environnement en phase d'exploitation, nous ne cherchons pas à polluer la vie des riverains en phase de construction. Nous prenons donc en compte l'ensemble de ces questions dans l'objectif de protéger les habitants.

Madame SAFINI

Quels moyens comptez-vous utiliser ?

Florence DEMEME-COQUAND

Je vous ai cité la pose de silencieux sur les machines.

Madame SAFINI

Cela concerne la ventilation. Qu'en est-il des camions qui transporteront le matériel ? J'habite de l'autre côté du canal, près de la N3. Ma vie sera infernale. Je vous rappelle que sur la zone se trouvent également une école primaire, un collège, une école maternelle, une crèche ainsi que de nombreux pavillons dont les propriétaires ont choisi de vivre dans le calme, au bord du canal. Ce projet me semble ahurissant.

Bernard Sulpis

Le tunnelier, une fois sous terre, ne provoquera aucune nuisance sur la base de chantier. Le plus inquiétant pour vous serait l'évacuation des déblais. Ils arriveront sur cette base par l'intermédiaire de bandes transporteuses, pour être dirigés vers des barges.

En site urbain, il nous semble évident de ne pas opter pour des bandes transporteuses sur lesquelles circuleraient des cailloux. Elles seront encapitonnées dans des tuyaux fermés.

RFF est chargé par la loi de construire des voies ferrées à travers la France. Ses équipes sont constituées de personnes compétentes. De plus, elles font appel à des expertises externes, françaises et étrangères, pour mener ces chantiers au mieux. Je ne crois pas que l'on puisse évoquer d'importants problèmes survenus au cours des dernières années. Nous construisons en ce moment la ligne LGV Est, qui est un chantier de bien plus grande ampleur, sans qu'aucun problème ne se pose.

Vous ne pouvez pas nous croire lorsque nous affirmons que nous prendrons les mesures nécessaires, existantes dans les catalogues. Néanmoins, les personnes ayant suivi les colloques thématiques organisés au cours du débat - des comptes rendus sont disponibles - ont entendu des experts externes au maître d'ouvrage, qui ont rappelé sans complaisance les mesures à prendre pour la mise en œuvre de ce type d'ouvrages. Ils ont également affirmé qu'il existait effectivement, en fonction des sols et des conditions de chantier, des catalogues de solutions. Il convient de choisir la plus satisfaisante.

Si ce projet devait être poursuivi tel qu'il vous est présenté ou si un autre projet s'y substituait, il importera que l'ensemble des personnes concernées (élus, riverains, associations) soit en mesure de vérifier et de faire vérifier durant le processus que le maître d'ouvrage applique l'ensemble des dispositions nécessaires et que les mesures sont étudiées avant d'être prises. Je prends cet engagement vis-à-vis de vous, mais également vis-à-vis de l'ensemble des riverains concernés par un éventuel projet de substitution : nous poursuivrons la concertation débutée en 2001, de façon à ce que vous soyez associés au suivi de l'avancement des études et de la réalisation des travaux.

Il est aujourd'hui impensable que de tels travaux soient menés secrètement.

Je prends cet engagement devant vous.

Philippe DALLIER

Les ouvriers ont-ils travaillé durant la nuit pour le percement du tunnel de l'A86 ? J'ai entendu un reportage diffusé par France Info lors de l'inauguration de cette autoroute qui expliquait que pour percer ces 4,5 kilomètres de tunnel, près de trois ans de chantier avaient été nécessaires, en travaillant jour et nuit.

Comment pensez-vous pouvoir achever 10,8 kilomètres de tunnel, sans travailler la nuit, en seulement deux ans et demi ?

Florence DEMEME-COQUAND

Je crois me souvenir - je vérifierai ces données - que le tunnel était creusé sur deux pauses de huit heures. Le travail de nuit était lié à la maintenance de la machine.

En ce qui concerne les avancements, je ne dispose pas des données concernant l'A86. Le projet CDG Express implique la présence de trois tunneliers. Un avancement de onze à douze mètres linéaires par jour est prévu. Il s'agit d'un avancement que l'on rencontre couramment sur les chantiers de tunnel.

Madame COPI

Quelles études avez-vous mené sur le terrain appartenant à la ville de Paris ? Celui-ci est pollué de métaux lourds, d'arsenic, etc. Les ouvriers devront porter des combinaisons spatiales pour se protéger du méthane. En outre, le sol est pollué par les excréments des Parisiens.

Xavier DUCLAIROIR

Au stade des études préliminaires, des sondages géotechniques ont été réalisés. L'un d'entre eux concernait cette zone. A plusieurs reprises, nous avons rencontré le service des canaux de la Ville de Paris, avec qui nous avons visité les parcelles qui apparaissaient sur notre plan. Un problème de pollution des sols existe effectivement.

Il nous a été expliqué qu'un terrain est inoccupé, bien que l'ancien locataire continue de louer le terrain suite à des problèmes de pollution. La ville des Pavillons-sous-Bois était présente au cours de cette réunion. Elle n'a pas démenti cette information. Une dépollution sera menée, sans que le délai soit pour l'instant envisagé. Pour travailler sur cette parcelle, la Ville de Paris doit louer le terrain à RFF, mais pour se faire, la parcelle ne devra plus être occupée. Le locataire actuel devra donc veiller à la dépollution.

Philippe DALLIER

Si la situation était celle que vous décrivez, tout serait plus simple, mais le problème est plus complexe. Une parcelle louée par la ville de Paris accueillait l'entreprise Paris Pétrole. Elle possédait des citernes et des cuves à mazout. En septembre dernier, nous avons découvert un autre problème qui remonte aux années 40. Tous les terrains de la Ville de Paris étaient exploités par la TIRU (Traitement industriel des résidus urbains). Votre base de chantier repose sur neuf mètres d'excréments. Les terrains contiennent en outre des métaux lourds, du plomb et de l'arsenic. Des études sont en cours, bloquant tous les permis de construire de la zone industrielle. Nous nous demandons même ce qu'il adviendra des écoles adossées à cette zone. L'utilisation des espaces verts a été interdite. Le Préfet est saisi de ce problème depuis septembre dernier. Nous pensions que les porteurs du projet étaient informés. Cette zone se situe donc sur des terrains très gravement pollués. Il me semble difficile de creuser et d'enterrer des tunneliers à cet endroit.

Bernard Sulpis

Nous étions informés d'un certain nombre de problèmes de pollution. Or vous reconnaissez que cette situation n'a été dévoilée que récemment. Je ne vous cache pas que vos propos nous inquiètent, mais certainement moins que vous qui vivez sur place.

Lorsque nous avançons que ce projet ne se situe qu'à l'état de faisabilité et que nous attendons le débat public pour envisager la suite à donner, je devrais préciser que nous attendons également le résultat des études restant à mener. Parmi les raisons qui peuvent arrêter ce projet, se trouvent les résultats du débat public, mais aussi les éventuelles difficultés techniques. Si nous rencontrons des problèmes rendant impossible la réalisation de l'opération, nous serons contraints d'abandonner. Il en va de même pour les difficultés économiques. Si pour répondre aux contraintes environnementales, par exemple, le coût du projet devait augmenter sans que l'on ne puisse garantir son équilibre, le projet serait interrompu.

Je vous garantis qu'aucune décision n'est prise aujourd'hui. Je ne serai pas parmi vous si nos choix étaient arrêtés. Des études restent à mener, mais nous attendons de sortir de la phase de réversibilité dans laquelle nous nous trouvons.

Philippe Marzolf

Toutes les réponses n'ont pas été apportées, mais je vous suggère néanmoins de passer à la question suivante pour respecter l'ordre d'équité permettant à chacun de s'exprimer.

Monsieur Boucard, Pavillons -sous -Bois

La question posée aux clients de l'aéroport était-elle suffisamment claire ? La possibilité d'un départ de la navette en gare de l'Est leur a-t-elle été communiquée ? En effet, si les questions étaient trop vagues, il semble normal que les réponses apportées aient été positives.

Quant à la qualité du service que vous annoncez, je l'espère meilleure que celle des dessertes actuelles de la gare de l'Est au départ de Chelles, Pavillons-sous-Bois ou Bondy. Dans le cas contraire, vos clients potentiels affronteront différents déboires. Si vous utilisiez régulièrement la SNCF et Eole, vous ne pourriez être satisfaits du service.

Marie-Pierre Bory

10 000 passagers aériens ont été informés que le service partirait de la gare de l'Est et qu'ils devraient se présenter deux heures à l'avance pour enregistrer. Tout au long des études, nous avons affiné les questions, en adéquation avec les avancées du projet.

Monsieur BOUCARD, Pavillons -sous -Bois

Les clients interrogés connaissaient-ils réellement la localisation de la gare de l'Est ? Je ne pense pas qu'une question posée à un voyageur entre deux rendez-vous soit très instructive.

Xavier DUCLAIROIR

Notre objectif était de décrire au mieux le service offert, c'est pourquoi plusieurs études ont été menées.

La dernière expertise menée par le ministère de l'Équipement et des Transports portait sur la validité du questionnaire. Un expert indépendant a confirmé que l'étude avait été menée dans des conditions satisfaisantes.

Je tiens à préciser que plus de la moitié des passagers aériens de Roissy sont étrangers. Pour eux, les gares de l'Est ou du Nord n'évoquent rien. Ces touristes cherchent à rejoindre Paris *intra-muros*, sans se soucier précisément de leur lieu d'arrivée.

Par ailleurs, il convient de faire abstraction de la connaissance de tel ou tel lieu parisien pour imaginer de nouvelles perspectives, à l'horizon 2012. Le quartier de la gare de l'Est, à cette date, aura considérablement évolué, comme le souhaite la Ville de Paris.

Olivier PICQ

La qualité de service d'Eole pâtit des travaux en cours pour le TGV Est. Néanmoins, sur les dernières années, Eole est la ligne proposant la meilleure qualité de service. Les RER B, D et C, en revanche, connaissent des difficultés. C'est pour cela qu'élus, associations et riverains ont participé aux assises du RER B afin de prendre en compte les améliorations à apporter. Les évolutions structurelles nécessaires ont été consignées dans le schéma directeur du RER B, auquel Monsieur Briand faisait référence.

Le RER E est une des lignes qui fonctionne le mieux. Des travaux qui devraient être achevés d'ici 2007 perturbent actuellement son fonctionnement, mais cette situation est temporaire.

Monsieur LEROY, Pavillons -sous -Bois

Habitant les Pavillons-sous-Bois, je travaille à Paris depuis des dizaines d'années. Je passe donc par Aulnay chaque matin. Or tous les RER directs entre Paris et CDG sont vides. Je ne vois donc pas l'intérêt de créer une telle ligne. Il conviendrait selon moi de comprendre les raisons empêchant les voyageurs aériens d'utiliser le RER B.

Quant à vos hypothèses de trafic, elles supposent cent personnes par train. Comment comptez-vous passer de zéro à cent passagers par train ?

Marie-Pierre BORY

19 % des passagers aériens se rendant à Paris utilisent le RER B. Les trains directs sont vides car le service ne répond pas aux besoins de ces voyageurs, malgré nos tentatives d'adaptation. Ces usagers voyagent dans des circonstances particulières, équipés de bagages. Or le RER ne permet pas le transport de ces bagages. Pour répondre à vos questions, en fonction des études menées auprès des passagers, il apparaît que le service proposé n'est pas adapté à leurs besoins.

Je laisse Monsieur Duclairoir vous répondre sur les chiffres concernant le trafic. Nous ne devons pas passer de zéro à cent passagers.

De la salle

J'utilise régulièrement le RER B pour me rendre à l'aéroport et n'ai jamais rencontré de souci concernant les bagages.

Bernard Sulpis

Je comprends que votre point de vue soit différent du nôtre. En revanche, je comprends mal que vous remettiez en doute les résultats des études menées. La liste intégrale de ces études figure à la fin du dossier en consultation sur Internet et dans les locaux de la CNDP. Nous faisons part des résultats de ces études, sans émettre de jugement de valeur. Des expertises extérieures ont été menées pour confirmer les résultats obtenus. Vous trouvez que la ligne B est adaptée aux besoins des voyageurs aériens. Néanmoins, vous êtes francilien et à ce titre, vous connaissez le système de transport. Le fonctionnement de notre réseau apparaît moins adapté à des étrangers qui ne viennent que rarement.

Nous ne vous faisons pas part de nos avis personnels, mais des données révélées par les différentes études menées par des organismes indépendants.

Jean-Louis Briand

Je souhaite vous faire part d'un témoignage. Nous avons assisté hier à l'audition publique qui se tenait en gare de l'Est. Nous nous y sommes rendus grâce à un train direct, au départ de Sevrans-Livry, par une rame mi-84. Les personnes voyageant dans ce train à 16 heures 30 étaient peu nombreuses. Je vous garantis qu'il n'existe aucun problème pour transporter des bagages dans ces wagons.

Marie-Pierre BORY

Les études n'ont pas été menées depuis un bureau, mais sur le terrain. Les passagers de Roissy ont été interrogés à leur arrivée. Des tables rondes ont également réuni des passagers aériens qui avaient récemment voyagé. Des matinées de quatre heures ont donc été consacrées à une trentaine de passagers aériens afin qu'ils expriment les difficultés qu'ils avaient ressenties ainsi que les points positifs et négatifs

constatés sur la ligne B du RER. Vous pouvez consulter les résultats des études 1, 2 et 3, disponibles à la CPDP.

Monsieur ALVERGNAT, Pavillons-sous-Bois

La question de l'emploi n'a pas été traitée ce soir, bien qu'elle me semble importante. Si le projet voyait le jour sous sa forme actuelle, deux phases seraient prévues : réalisation et exploitation. Dans la première, un soutien économique important serait apporté à l'industrie du BTP, à la fabrication des rails et des rames ou encore à la signalisation. En phase d'exploitation, à combien estimez-vous le nombre d'emplois de conducteurs ou de techniciens de maintenance créés ?

Xavier DUCLAIROIR

Je ne peux vous faire part aujourd'hui de chiffres arrêtés. Les premières hypothèses évoquent le besoin de conducteurs de rames entre cinq heures et minuit, de personnel dans les deux gares pour assurer l'accueil des passagers et de vendeurs de billets. A cela s'ajoute la structure de gestion, soit 150 à 200 personnes à l'horizon 2012.

Philippe DALLIER

Cette question est politiquement connotée. Le développement durable vaut-il 200 emplois pour trente ans dans ce pays ? Certes, la situation de l'emploi est difficile, mais elle ne justifie pas l'adoption d'un tel projet qui contribuera certainement à l'endettement de la SNCF, de RFF et d'ADP. 200 emplois ne doivent pas nous faire accepter ce projet au nom de l'intérêt national ou de l'emploi. Je me suis déjà exprimé sur ce sujet. D'autres l'ont également fait, à l'image de Monsieur Denis qui se déclarait favorable au projet, à Brossolette. Je ne partage pas cet avis. Je considère que nous ne devons pas l'accepter parce que l'on nous le demande. L'intérêt national ne se situe pas là, selon moi.

Monsieur PRUNEVIEILLE, Pavillons-sous-Bois

Vous semblez avoir mené de brillantes études. Pour ma part, j'ai récemment pris l'avion pour me rendre au Canada. Des Pavillons-sous-Bois, je me suis rendu à l'aéroport en taxi. En arrivant à Roissy, j'ai attendu deux heures et demie après le départ du vol. Est-il alors si important de gagner vingt minutes pour rejoindre Roissy ? Le but est-il de faire vivre les dix commerces de la plate-forme ?

De retour du Canada, à 23 heures 30, j'ai tenté d'emprunter un taxi, mais lorsque j'ai annoncé au chauffeur que j'habitais les Pavillons-sous-Bois, il n'était pas ravi.

Votre navette m'aurait permis, avec dix euros supplémentaires d'arriver en gare de l'Est où j'aurais dû à nouveau solliciter un taxi pour Pavillons-sous-Bois. Peut-être est-il préférable pour moi de repartir à Roissy et de payer à nouveau pour un taxi.

Trouver un taxi s'avère très pénible. Un de mes amis de retour de Sicile a dû solliciter ses voisins dans l'avion pour rejoindre son domicile. Avez-vous expliqué à vos futurs clients comment trouver plus facilement un taxi en gare de l'Est qu'à Roissy ?

Philippe MARZOLF

Je vous remercie d'avoir détendu l'atmosphère.

Bernard Sulpis

CDG Express ne vous est pas destiné. En revanche, après l'amélioration de la ligne des Coquetiers en tram-train, vous prendrez la ligne B jusqu'à Aulnay puis utiliserez l'un des tram-trains qui passera toutes les quatre minutes pour rejoindre Pavillons-sous-Bois. Ce sera sans doute la solution la moins chère et la plus rapide.

Monsieur Prunevaille

A quelle heure s'arrêtera le train ? Je travaille dans l'aéronautique. Quand je rejoins Toulouse, je dois laisser ma voiture sur place car il est trop compliqué de rentrer en transport en commun. C'est une des raisons pour lesquelles les voyageurs n'utilisent pas le RER B. Lorsqu'ils descendent de l'avion, après un long trajet, ils désirent rejoindre leur domicile au plus vite, sans passer trop de temps dans les transports.

Philippe MARZOLF

Je vous propose d'arrêter ici notre débat. Toutes les questions posées recevront une réponse par écrit.

Philippe DALLIER

Je vous remercie pour l'organisation de cette réunion. Ici comme à Sevrans, malgré nos divergences politiques - la mairie de Sevrans est communiste -, nous avons prévu l'organisation d'un référendum ou plutôt d'une consultation des électeurs, selon la définition juridique. J'espère vous retrouver nombreux le 30 novembre prochain.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie pour votre participation. Le public et les interpellateurs se sont exprimés durant 70 minutes, contre 80 minutes pour le maître d'ouvrage. L'équilibre est encore une fois respecté.

Nous nous retrouvons la semaine prochaine à Bondy et Noisy-le-Sec.

