

## Compte-rendu réunion de proximité de Bondy du 18 novembre 2003

*Participaient à la réunion :*

*Pour la Commission particulière du débat public :*

*Philippe MARZOLF, Président  
Marcel RAT*

*Pour les porteurs du projet :*

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

*Interpellateurs :*

*Gilbert ROGER, Maire de Bondy  
Michel VIOIX, Association Bondy Citoyens  
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.*

## **Ouverture**

**Gilbert ROGER**  
**Maire de Bondy**

Je voudrais exprimer tout le plaisir que nous avons à voir s'organiser ce débat public sur le CDG Express, en application récente des lois de démocratie de proximité voulues par le gouvernement de Monsieur JOSPIN. Cette première expérience a pour objet un débat important, qui intéresse les citoyennes et les citoyens. Elle va nous permettre de recueillir des avis et de poser les grandes et les petites questions que soulève ce grand projet d'infrastructure qu'est le CDG Express et ses répercussions sur notre vie quotidienne. Nous pourrions ainsi comprendre comment les choses s'organisent d'un point de vue spatial.

## **Présentation du Débat**

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

Notre 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 (treize à quinze minutes) ;
- présentation de la position de la Mairie par Albert ROGER, Maire de Bondy ;
- intervention de deux interpellateurs, Michel VIOIX, Président de l'Association Bondy Citoyens et Jean-Louis BRIAND, Président de l'Association Vivre sans CDG Express ;
- questions écrites, en provenance de la salle.

### **I. Les objectifs et les principes du débat public**

#### **1. Objectifs**

Comme l'a dit Monsieur le Maire, le débat public est une procédure réglementaire qui a été mise en place par la loi dite de démocratie de proximité du 27 février 2002 qui a instauré la Commission nationale du débat public (CNDP) en une autorité administrative indépendante, garante du bon déroulement du débat public.

Les objectifs visés par un débat public sont les suivants :

- une information la plus complète et la plus transparente possible, tous les documents étant mis à la disposition du public ;
- apporter des réponses aux questions posées par les citoyens ;
- permettre l'exposé de tous les points de vue ;
- une participation active de la population, ce qui est le cas ce soir, puisque vous êtes plus de 140 à vous être déplacés ce soir.

Le débat public intervient très en amont du projet, juste après les premières études, de sorte que nous puissions débattre sur l'opportunité même de celui-ci.

#### **2. Principes**

Trois principes guident l'action de la Commission particulière du débat public :

##### **Le principe de transparence**

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

**Le principe d'équivalence**

Toute personne qui veut s'exprimer, donner son point de vue ou ses propositions, peut le faire, quelle que soit sa représentativité.

**Le principe d'argumentation**

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

La Commission particulière du débat public est complètement indépendante du Maître d'Ouvrage du projet. Ses membres sont indemnisés par la Commission nationale du débat public. Nous sommes complètement neutres. Nous n'avons ni avis, ni position à donner sur le projet. Nous sommes là pour faciliter le débat entre le Maître d'Ouvrage et vous, le public. A ce titre, nous sommes garants du fait que toute l'information a été diffusée et que tout le monde peut s'exprimer. Pour établir la mémoire du débat, la Commission est tenue de proposer un compte-rendu, deux mois après la clôture du débat qui s'achèvera le 15 décembre prochain. Le maître d'ouvrage doit ensuite publier dans les trois les principes et les conditions de poursuite du projet.

**I. Les moyens de diffusion et d'information du débat public****1. Les documents d'information**

Nous avons diffusé les documents suivants :

- une présentation du débat public de six pages a été diffusée à 400 000 exemplaires ;
- le dossier du Maître d'Ouvrage ;
- une synthèse ;
- huit cahiers d'acteurs (plus quatre en préparation) permettent d'exposer les contributions écrites les plus étayées. Ils sont diffusés au même niveau que les documents du Maître d'Ouvrage ;
- la synthèse du Schéma d'amélioration du RER B, qui constitue un élément connexe au projet de première importance ;
- le journal du débat, dont deux des quatre numéros prévus ont déjà été publiés.

**2. Les moyens de consultation des informations**

- un accueil dans les locaux de la CPDP, non loin de la Gare de l'Est ;
- un site Internet où l'on peut télécharger les documents ;
- l'envoi de 400 000 documents d'information afin de toucher toutes les populations concernées directement par le projet ;
- des courriers électroniques à destination des entreprises et des administrations dont les salariés ou agents pourraient être les futurs utilisateurs.

Nous avons reçu à ce jour 2 259 cartes T relatives à des demandes d'information. 960 questions ont été posées par écrit, auxquelles le Maître d'Ouvrage devra répondre avant la clôture du débat.

### 3. 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 du projet ».

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

Par ailleurs, 25 auditions d'acteurs ont été organisées, ainsi que neuf réunions de proximité (Aulnay, Villepinte, Tremblay, Sevran, Pavillons-sous-Bois, Bondy, Noisy-le-Sec, Paris 10<sup>ème</sup> et Mitry). Au terme de chaque réunion de proximité, la possibilité est donnée au grand public de dialoguer avec le Maître d'Ouvrage et la Commission dans le cadre d'une permanence d'écoute. Cette permanence se tiendra en l'occurrence demain mercredi à la Mairie de Bondy entre 14 et 17 heures.

## II. Etat d'avancement du projet

### 1. Mise en question de l'opportunité et des objectifs du projet

S'agissant de l'opportunité du projet, la nécessité d'une amélioration de la desserte ferroviaire pour les passagers aériens s'impose, dans la mesure où la desserte par les transports routiers est notoirement saturée. Une demande a également été très fortement exprimée en faveur d'une amélioration de la ligne B du RER pour les usagers quotidiens.

Sur l'objectif du projet, le débat porte toujours sur la pertinence d'un service spécifique aux passagers aériens comportant notamment un terminal aérien d'enregistrement des passagers et des bagages à Paris.

Beaucoup de questions ont été posées sur la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire. De nombreuses oppositions à l'égard du creusement du tunnel ont été formulées, notamment en ce qui concerne les risques liés à la géologie du terrain, aux vibrations, au bruit, mais également sur le coût du tunnel, dans la mesure où celui-ci risque d'obérer la rentabilité même du projet.

Des interrogations ont aussi porté sur le financement du projet et le partenariat public/privé qui est proposé par la maîtrise d'ouvrage, ainsi que sur les risques supportés par les entreprises publiques.

Enfin, le choix d'implanter le terminal du CDG Express dans la Gare de l'Est a suscité quelques scepticismes.

Deux solutions alternatives ont été présentées par des acteurs. L'une consiste en un tracé alternatif utilisant les infrastructures de la ligne à grande vitesse Est, ainsi que l'interconnexion du TGV.

L'autre repose sur l'utilisation de l'infrastructure Paris/Roissy/Mitry, en parallèle du RER B, comme vous l'expliquera ce soir l'Association Vivre sans CDG Express.

## **2. Premiers éléments d'analyse du déroulement du débat public**

Les remarques faites au sujet du déroulement du débat public jusqu'à ce jour font apparaître que :

- les débats sont argumentés et respectueux de l'expression de chacun ;
- les conditions de transparence pour l'information diffusée et d'équité permettant l'expression de tous ont été respectées ;
- le Maître d'Ouvrage fait preuve d'une attitude d'écoute et réfléchit sur la modification de son projet ;
- une écoute s'est instaurée entre les acteurs.
- une opposition constructive est apparue au cours du débat, au travers des solutions alternatives étudiées, ce qui correspond à la maîtrise d'usage.
- le débat public peut donner une légitimité reconnue à des solutions alternatives qui émergent au cours du débat, ce qui a motivé de la part de la CPDP la commande d'un dire d'expert auprès d'un bureau d'études suisse indépendant qui sera financé par la CNDP et rendra ses conclusions lors de la réunion de synthèse du 12 décembre.

## **III. Déroulement de la réunion publique**

Vous pouvez poser par écrit vos questions en utilisant les formulaires déposés sur vos sièges. La Commission demande que les questions soient rédigées par écrit car elle est garante de la mémoire du débat. Toute question écrite recevra une réponse écrite. Nous essaierons de passer ce soir un maximum de questions à l'oral. Un tirage au sort déterminera l'ordre de passage de ces questions, sachant que chaque personne ne peut poser qu'une seule question au cours de la soirée, afin que le maximum de personnes puissent s'exprimer. J'ajoute que la Commission procède à un minutage très précis des interventions de chaque participant à notre débat.

## **Présentation du projet par les maîtres d'ouvrage**

### **(RFF, ADP, SNCF, GIE)**

**Monsieur 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**

Le projet CDG-Express a pour cadre le Nord et l'Est de l'Ile-de-France, dans la proche couronne. Il traverse la Seine Saint-Denis et une partie de la Seine-et-Marne. 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).

Le secteur concerné par le projet CDG-Express est desservi par un réseau autoroutier puissant en radial avec les autoroutes A1 et A3, complétées des rocades A86 et de la Francilienne. Il est également traversé par deux axes ferroviaires structurants : la ligne B et la ligne E du RER. La situation se caractérise dans ce secteur par une saturation très importante du réseau autoroutier, et par une inadéquation du réseau ferroviaire, et plus particulièrement de la ligne B, pour faire face à l'ensemble des besoins à satisfaire, qu'il s'agisse des déplacements quotidiens ou des personnes qui se rendent sur la plate-forme de Roissy pour y travailler ou y prendre un avion.

Un certain nombre de projets existent dans le secteur Nord-Est de l'Ile-de-France, dont certains vous concernent. Ils ont pour but de trouver une solution en transports collectifs à une majorité de déplacements, conformément aux objectifs du Plan de Déplacement urbain (PDU). Parmi ces projets, dont certains sont inscrits au contrat de plan, on citera :

- la Tangentielle Nord, qui part de Sartrouville pour rejoindre Noisy-le-Sec et permet des déplacements quotidiens dits « de rocade » ;
- la transformation de la ligne Aulnay/Bondy en ligne de tram-train ayant des fréquences plus importantes, avec la création d'une nouvelle gare à Bondy, conformément à la demande exprimée par les usagers lors de la concertation sur ce projet.

- un certain nombre d'études en vue de l'amélioration de la desserte du Parc International des Expositions (PIEX), en liaison avec la Chambre de Commerce ;
- une démarche dite « de pôle » est inscrite dans le PDU sur l'Aérogare 1 de Roissy (Roissy-Pôle), à partir de laquelle s'organisent des rabattements de la partie extérieure de l'Ile de France et la desserte interne au pôle.
- le projet CDG Express, qui est destiné à assurer les déplacements entre Paris et Roissy des passagers aériens et des personnes qui, habitant dans Paris ou au Sud de Paris, ont besoin d'accéder rapidement à l'aéroport de Roissy parce qu'elles y travaillent.

Le débat public se place dans la continuité d'un processus d'écoute et de concertation qui a été entamé, en ce qui concerne les études, dès l'an 2000 et en ce qui concerne la concertation dès 2001, puisque nous étions déjà à Bondy le 13 septembre 2001. Le débat public d'aujourd'hui se place encore très en amont de l'ensemble des études que nous aurons à conduire pour réaliser le projet si celui-ci est maintenu. Après le débat public et en fonction des conclusions que nous pourrions en tirer grâce à vos apports, nous aurons des phases d'avant-projet sommaire, d'enquête publique et d'avant-projet détaillé. C'est la raison pour laquelle vous pourriez être un peu déçus : l'état d'avancement de l'étude ne nous permet pas aujourd'hui de répondre de façon extrêmement précise aux questions que vous pourriez poser en tant que riverains potentiels. Nous allons plus parler de principes et d'opportunité que de tracé précis.

Pressés par les pouvoirs publics d'essayer de trouver une solution au problème de la desserte de Roissy, trois organismes ou établissements publics, RFF, la SNCF et Aéroports de Paris, ont décidé de se rassembler au sein d'un GIEE (groupement d'intérêt économique d'étude) dont le chef de projet, Xavier DUCLAIROIR, est présent ici ce soir, en vue d'essayer de trouver une solution dont le but essentiel est de transférer un maximum de déplacements Paris/Roissy de la route vers le fer. Actuellement, la ligne B du RER capte à peu près 19 % du trafic vers Roissy et l'objectif du projet est de porter la part du ferroviaire à environ 35 %, ce qui aurait pour effet de dé-saturer les autoroutes A1 et A3 et de les rendre plus disponibles pour les habitants du secteur, tout en diminuant la pollution.

## **2. Les contraintes**

Le GIEE CDG-Express a dû étudier un système attractif pour les passagers aériens dans le cadre des contraintes très strictes imposées par les pouvoirs publics.

### **Contraintes techniques**

Il nous faut éviter de dégrader les services existants, mais aussi ne pas limiter les possibilités de développement et d'adaptation du réseau.

### **Contraintes économiques et financières**

La maîtrise d'ouvrage doit se passer de subventions, de sorte que les financements publics restent disponibles pour les opérations prévues dans le contrat de plan. Le projet ne doit en outre pas avoir d'impact important sur l'endettement des entreprises publiques, et en particulier sur celui de RFF qui doit demeurer en capacité d'investir dans les autres projets de transport.



**Contraintes environnementales**

Au plan environnemental, nous sommes tenus au respect des zones urbanisées, le choix du creusement d'un tunnel étant destiné à éviter un effet de coupure dans le tissu urbain, mais aussi de limiter les perturbations pendant les travaux, ce qui nous a incité à utiliser la voie fluviale plutôt que la voie terrestre pour l'alimentation du chantier.

CDG Express doit être envisagé avant tout comme un projet de service conçu pour attirer les passagers aériens vers le fer en leur offrant un véritable terminal avancé dans Paris. Il s'agit ensuite d'un projet de montage financier portant sur 800 millions d'euros qui se passe de subvention dans la mesure où il sera financé pour l'essentiel par les passagers aériens, dans le cadre d'une limitation très stricte des risques pris par les établissements publics qui pourraient s'associer à son exploitation. CDG Express est enfin un projet d'infrastructure qui comportera une section en tunnel sur la commune de Bondy, que Florence DEMEME-COQUAND va à présent vous présenter.

## **Les modalités techniques du projet**

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

### **I. Les caractéristiques du projet**

La liaison CDG Express a été conçue en fonction de deux grands principes. D'une part l'utilisation au mieux des infrastructures existantes et d'autre part, lorsque cela n'est pas possible, la réalisation d'une infrastructure nouvelle permettant une bonne insertion dans son environnement. La liaison partirait de la Gare de l'Est et emprunterait les infrastructures existantes jusqu'à Noisy, avant d'emprunter un tunnel jusqu'à Tremblay-en-France qui passerait sous les communes de Noisy, Bondy, les Pavillons-sous-Bois, Sevran, Villepinte, afin de limiter l'impact dans cette zone urbanisée. Ce tunnel, qui mesurerait 10,8 kilomètres de long, traverserait Bondy pendant environ 2,5 kilomètres. Il aurait un diamètre intérieur de neuf mètres et il serait constitué par un tube pouvant recevoir deux voies.

Compte tenu de l'importance de l'infrastructure envisagée, une commission de sécurité indépendante a été nommée par le Ministère de l'Équipement, afin d'étudier les conditions d'intervention des secours en tunnel. A Tremblay et Mitry la liaison ressort à l'air libre et vient se connecter à la ligne d'interconnexion LGD pour arriver en gare de Roissy-TGV.

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

### **1. Les études préalables**

Pour mener à bien un projet d'infrastructure, plusieurs phases et types d'études sont nécessaires. Elles concernent non seulement la phase de construction, mais aussi la phase d'exploitation. Les premières études ont été menées avant la période de concertation préalable. Nous avons pris acte de vos craintes et des études complémentaires ont été faites sur le bâti rencontré, les premières analyse de tassement, mais aussi les incidences éventuelles sur la nappe phréatique, la diversité des terrains et la présence de gypse. Ces éléments sont très importants et il faut les prendre en compte au plus tôt afin de les utiliser efficacement.

Par la suite, les premières évaluations des besoins pour réduire les nuisances pendant les travaux ont été faites. Enfin des simulations pour maîtriser les risques de nuisances pendant la période d'exploitation, qui sont de nature vibratoires en ce qui concerne Bondy, ont été menées selon les hypothèses les plus sécurisantes pour les riverains. Si le projet devait continuer d'autres simulations seraient faites, de plus en plus précisément, et leurs résultats vous seraient bien sûr communiqués.

Les études en cours devraient permettre, au fur et à mesure des études et des campagnes de reconnaissance géologiques, hydro-géologiques et sur le bâti d'aboutir à un tracé et une profondeur du tunnel les mieux adaptés. Les études seront menées dans le but de :

- sécuriser les travaux ;
- limiter la gêne pendant la période de construction ;
- définir des mesures, si nécessaire, pour maîtriser les impacts en période d'exploitation.

On peut notamment penser à un approfondissement du tunnel ou à la mise de voies sur des dispositifs anti-vibrations. Il reste aujourd'hui les études d'avant-projet sommaire et détaillé à mener, ainsi que toutes les études de projets et de réalisation.

### **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 dans des conditions d'étanchéité et de connaître les terrains lors de l'avancement du creusement, ce qui permet de traiter les incidents rencontrés.

Deux zones de travaux sont prévues pour le creusement du tunnel, à Tremblay et à Pavillons-sous-Bois. D'autres travaux pourraient toutefois être nécessaires pour aménager d'éventuels puits de

sortie, ainsi que lors des éventuels travaux préliminaires (reconnaissance, sondages géotechniques). Du fait de l'environnement urbain du tunnel, des mesures pour réduire les impacts de ces travaux seraient prises.

### **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 dès 2004.

Dans le prolongement du débat public, viendront les conclusions du Maître d'Ouvrage. Si le projet est maintenu, l'avant-projet sommaire, les études d'impact et la déclaration d'utilité publique devront être élaborés. 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 de réalisation du tunnel avancerait donc progressivement, selon un certain nombre de phases d'études, de concertation et d'information publique. 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.

## **La position de la mairie de Bondy**

**Gilbert ROGER**  
**Maire de Bondy**

A défaut de donner la position du Conseil municipal de Bondy, dont nous vous avons communiqué les vœux, je vais vous faire part de ma perception personnelle du projet CDG Express.

Je considère que nous devons mettre en avant le concept d'environnement durable, et cela aussi bien au niveau du département de la Seine Saint-Denis que de la ville de Bondy. Je regrette personnellement que le débat levé sur le développement de la plate-forme de Roissy et de son trafic voyageur n'ait pas complètement abouti et permis d'évoquer la question du délestage de cet aéroport sur un troisième aéroport. De fait, nous allons nous retrouver en Seine Saint-Denis, avec l'avantage de disposer à proximité d'un aéroport et d'une plate-forme d'activités importants, créatrice d'emplois et de richesses, mais en même temps l'inconvénient de tout ce que nous subissons au-delà du bruit, en particulier en termes de circulation automobile.

Le débat public nous offre l'opportunité de poser vraiment la question des solutions à apporter à la grande déficience de transports publics qui existe dans le Nord-Est parisien. Sans le projet CDG Express, nous n'aurions sans doute pas pu poser aussi fortement un certain nombre de questions essentielles. Pour moi, le vrai sujet du présent échange n'est pas la création d'une ligne entre Paris *intra-muros* et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, mais le développement du tissu des transports en commun. Je ne suis pas prêt à subir les inconvénients du projet, notamment lors de la construction du tunnel, alors même que les avantages de cette infrastructure bénéficient aux seuls voyageurs circulant entre Paris *intra-muros* et la plate-forme aéroportuaire. Une fois encore, nous pouvons avoir l'impression que l'on nous présente un projet qui méprise quelque peu les citoyennes et les citoyens que nous sommes.

Lorsque j'ai rencontré la Maîtrise d'Ouvrage, il y a quelques mois, je lui ai dit que j'étais favorable à toute idée de transport en commun, pourvu que certains préalables soient pris en compte. Parmi ceux-ci, il y a le fait que l'on ne peut pas considérer que la ligne du RER B puisse rester en l'état. Si on nous dit aujourd'hui que des améliorations vont être apportées, force m'est de constater que ces améliorations n'arrivent que parce qu'un débat a lieu au sujet de CDG Express, étant entendu que jusqu'alors elles étaient repoussées aux calendes grecques.

Bondy a eu récemment la chance d'avoir enfin le RER E (Eole). Bien qu'il nécessite encore des améliorations, il s'agit d'un vrai plus pour les citoyens qui veulent rejoindre la capitale. Nous allons constater dans quelques semaines que le train-tram Aulnay/Bondy va arriver, après plus de 30 ans d'efforts, ce qui occasionnera d'ailleurs l'arrêt des lignes de trains le temps des travaux.

L'un des aspects les plus critiquables du projet qui nous est soumis réside dans le fait que l'on va utiliser pour le mener à bien le faisceau des lignes de trains habituels du RER E. A partir de là, nous pourrions nous retrouver dans la situation d'Aulnay, qui est confrontée à une raréfaction des rames du RER E au profit de celles du CDG Express. Cette perspective motive bien entendu une opposition de ma part à ce projet.

Il faut que nous agissions pour nos voyageurs, mais aussi pour nos salariés. Il y a beaucoup de Bondynois, dont en particulier les jeunes intégrés dans les missions locales pour l'emploi des jeunes, qui vont travailler sur la plate-forme aéroportuaire. Certaines personnes n'ont d'autre solution que d'emprunter leur voiture pour s'y rendre. Or le projet CDG Express exclut toute idée d'arrêt à l'intérieur de notre département, que ce soit au PIEX ou dans l'une des villes traversées. Cette infrastructure n'aura vraiment aucune utilité pour nous.

Enfin, je pense que l'aspect environnemental doit être pris en compte dans tout projet de transport en commun, car moins nous aurons de voitures et de taxis, mieux nous nous porterons dans notre département. Ayant essayé de faire le trajet du RER B vers la plate-forme aéroportuaire avec des valises, j'ai pu constater que l'on se heurte à toute une série d'obstacles.

Votre débat a permis que des associations s'intéressent à des solutions alternatives. L'une d'elles suscite en particulier mon intérêt : elle consiste à rajouter des rames le long du RER B afin de permettre une utilisation plus appropriée des faisceaux existants et de rendre l'utilisation du RER aux habitants de la Seine Saint-Denis et de leur permettre de se rendre au travail.

Au jour d'aujourd'hui, ma position est un rejet du projet CDG Express. Nous prendrons une position sur ce sujet au Conseil municipal du mois de décembre. Nous avons eu par ailleurs un débat dans le cadre du bureau municipal sur la question du référendum que mes collègues organisent. J'ai proposé qu'à ce stade nous laissions le débat s'organiser dans toutes les communes, et cela jusqu'au terme du débat public à la mi-décembre.

Les référendums étant susceptibles d'interférer avec les échéances des élections régionales. Un projet de développement va être élaboré, notamment parce que le gouvernement veut transférer aux collectivités territoriales et en particulier à la Région la responsabilité des transports en commun. Nous n'avons pas rejeté la réalisation d'un référendum d'initiative locale, mais nous pensons qu'il faut le déconnecter des élections régionales. Nous n'excluons pas le recours à un référendum dans les mois qui viennent, une fois que le débat aura été clairement posé et que nous aurons pris connaissance de tous les attendus. Pour l'instant c'est plutôt « non ».

### **Philippe MARZOLF**

A propos des référendums d'initiative locale, je précise toutefois que nous ne sommes pas, dans le cadre d'un débat public, pour compter les pour ou les contre. La règle du débat public c'est l'argumentation. Il va donc de soi les référendums ne seront pas organisés dans le cadre de ce débat public. En revanche, comme nous avons une obligation de mémoire du débat, nous mentionnerons les résultats de ces référendums dans le compte rendu de la Commission, pourvu qu'ils soient connus avant le 15 décembre 2003.

## **La position de l'Association Bondy Citoyens**

**Michel VIOIX**

**Membre du Bureau de l'Association Bondy Citoyens**

L'Association Bondy Citoyens est relativement récente, puisqu'elle mène des actions publiques depuis deux ans environ. Elle s'implique dans des thématiques civiles et citoyennes, en réponse à des attentes sociétales diverses. Les actions menées dans le cadre de notre association sont souvent des prises de position au sujet d'aménagements de quartiers, les enquêtes publiques, les ZAC ou l'aménagement du centre ville. Nous essayons d'impulser et d'élargir la réflexion de nos concitoyens à l'occasion de débats comme ceux que nous avons consacrés récemment à l'Europe sociale face à l'élargissement et à la mondialisation ou à la place de la femme dans la cité.

### **I. Un département déjà victime de nombreuses nuisances**

Mon intervention se situe aujourd'hui dans le cadre du débat organisé par la CPDP sur le CDG Express. Notre association se réjouit, à l'instar du Maire, qu'un débat public comme celui-ci soit organisé en ces lieux, puisqu'il s'inscrit pleinement dans la loi sur la démocratie de proximité.

Le projet CDG Express suscite des réactions de circonstance. Le département 93 a la chance, mais aussi l'inconvénient, d'avoir sur son territoire l'un des plus importants aéroports d'Europe, avec une plate-forme d'emplois très importante, ce qui induit des obligations de déplacement et des structures de communication qui engendrent des nuisances diverses (polluantes, sonores). Le trafic aérien génère des flux de déplacement entre la capitale et l'aéroport, voire entre Orly et Roissy.

On ne peut pas se résigner à vivre avec le « tout-voiture ». Pour faire face aux besoins de déplacements des activités aéroportuaires, nous disons « non », car notre département finira par être asphyxié par les trafics routiers de tous ordres. Quant au CDG Express, je ne pense pas qu'il nous apportera d'amélioration significative en matière de cadre de vie. Il ne répond pas aux besoins de transport des salariés du département travaillant sur le pôle d'activités de Roissy.

### **II. Le projet CDG Express n'est pas prioritaire**

D'autres projets sont prioritaires par rapport au CDG Express. Il faut en effet d'abord :

- redonner au RER B sa qualité obligée de transport de voyageurs en engageant immédiatement sa modernisation ;
- renforcer la fréquence des circulations sur le RER B ;
- optimiser la qualité générale du service public pour les voyageurs sur l'ensemble de la ligne B ;
- mettre en place un ensemble de dispositions sécuritaires (exploitation, régulation, sécurité des personnes et des matériels).

En ce qui concerne le RER E, qui offre des possibilités de transport beaucoup plus rapides vers la Capitale, il faut prendre en compte les aspects positifs futurs du tram-train Bondy/Aulnay, lorsque

l'on sera passé d'une exploitation ferrée à une exploitation routière. Pour les Bondynois, je pense qu'il faut profiter de cette transformation de ligne pour faciliter les connections de Bondy vers la plate-forme de Roissy, y compris de nuit, pour les salariés qui travaillent en nocturne sur ce site. En aucun cas aujourd'hui, on ne peut accepter qu'un projet soit réalisé sans qu'ait été prise en compte la modernisation obligatoire du RER B et la réalisation de connexions avec le RER E.

### **III. Les solutions alternatives au projet CDG Express**

Nous en sommes aujourd'hui à une phase de proposition d'alternatives, en liaison avec des associations amies, avec lesquelles nous partageons de nombreuses convergences d'analyse, tant à Noisy-le-Sec qu'à Aulnay, Pavillons-sous-Bois ou Sevran. Il faut notamment étudier la proposition d'une association consistant à tirer parti des réserves foncières qui existent le long du tracé du RER B pour créer la ligne du CDG Express. En termes de coûts, ce serait une réalisation beaucoup moins ambitieuse que le projet actuel. Cette nouvelle voie sur le tracé du RER B permettrait la circulation de rames stériles répondant aux exigences du projet CDG Express. Il est en effet tout à fait concevable dans cette hypothèse que des voyageurs puissent enregistrer leurs bagages au départ de Paris, dans des conditions de sécurité optimale, avec une détection d'armes, de produits dangereux, etc. Il a été prouvé en août dernier, lors des championnats du monde d'athlétisme, que des rames stériles pouvaient circuler entre les rames classiques sur le tronçon Cité Universitaire/Stade de France. Ce type de dispositif doit être possible aussi en exploitation courante.

### **IV. Un projet inacceptable en l'état**

On ne peut pas accepter un projet tel que CDG Express, car :

- il exclut la Seine Saint-Denis dans son ensemble ;
- il occulte les obligations de déplacement des citoyens voyageurs du département ;
- il n'apporte pas de réponse aux besoins de transport des salariés ;
- aucun arrêt n'est prévu sur notre territoire ;
- il ne prend pas en compte des activités du PIEX de Villepinte ;
- il est impossible d'utiliser, dans le cadre tarifaire prévu, la Carte Orange et la Carte Imagin'R

Comment accepter un projet qui nous offre si peu d'assurances environnementales en ce qui concerne son programme de réalisation ? Beaucoup trop d'interrogations perdurent sur les effets pervers que nous pourrions subir au niveau de la nappe phréatique ou des vibrations sur les constructions des zones urbaines.

Nous refusons catégoriquement le principe d'appel de fonds privés des entreprises publiques pour un projet qui exclut nos concitoyens, et dont on ne connaît pas la finalité à moyen terme.

En conclusion, je dis oui à :

- un transport public de qualité, modernisé, amélioré et adapté sur le RER E et le RER B ;
- un transport de voyageurs se rendant ou provenant de Roissy, mais en permettant l'accès aux usagers de notre département ;
- au transport des salariés qui se rendent sur le pôle d'activité de la plate-forme dans les conditions tarifaires de la Carte Orange.

Si CDG Express devait exister, tous les préalables qui ont fait l'objet de mon intervention devraient être pris en compte. Si une nouvelle ligne voyait le jour avec le tracé tel qu'il est projeté, il faudrait au minimum prévoir une station à Bondy et une station au PIEX de Villepinte. Dans le contexte actuel, je dis non à un projet :

- qui n'apporte rien en termes de mobilité ni sur le plan de l'économie locale ;
- qui risque de nous confronter à des nuisances de tous ordres pendant et après la durée des travaux ;
- qui ne répond pas en général aux attentes des citoyens de Bondy ou du Département ;
- qui ne répond pas aux exigences de transport des salariés ;
- qui, bien que s'inscrivant dans l'évolution des transports en commun, laisse socialement et moralement à quai ceux qui ont de réels besoins quant à la mobilité obligée.



## **La position de Vivre sans CDG Express**

**Jean-Louis BRIAND**

**Président de l'Association Vivre sans CDG Express**

Je représente devant vous ce soir des riverains, usagers ou non des transports franciliens, résidant dans l'une des huit communes impactées par le projet CDG Express, et qui veulent rappeler ceci : « nous voulons vivre sans CDG Express ». Avec beaucoup de Franciliennes et de Franciliens, nous convenons qu'il faut décongestionner les axes routiers A1 et A3 et par la suite améliorer les conditions de circulation et d'accès à Roissy, mais nous disons aussi que 20 ans de galère sur le RER B, ça suffit.'

### **I. Un projet conçu dans une logique ségrégative**

Ce projet, et surtout ce débat public, permettent de souligner à quel point la question des transports franciliens est sensible, complexe et urgente à traiter efficacement et équitablement. A cet égard, je rends hommage à la démarche de débat public, qui permet des échanges sereins, ainsi qu'aux personnes qui la font vivre. Je peux vous assurer que ce sont des personnes qui assurent l'accompagnement des différents acteurs, de sorte qu'une petite association de bénévoles comme la nôtre se trouve confortée dans son expression.

Au-delà du tunnel et des craintes légitimes qu'il suscite, ce qui révolte beaucoup de Franciliens et d'habitants de la Seine Saint-Denis, c'est la logique ségrégative qui a semblé inspirer ce projet. 800 millions d'euros annoncés, peut-être plutôt un milliard pour un service ciblé sur une clientèle affaires et tourisme, tandis que les autres problèmes, ceux qui concernent le plus grand nombre, sont repoussés à plus tard. Pour preuve, les améliorations les plus décisives du promoteur Schéma directeur du RER B sont prévues actuellement au plus tôt pour 2010. Et je n'évoque même pas les incertitudes qui pèsent sur leur financement. Je signale au passage que la synthèse du document du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) comporte en page 9 un passage qui nous interpelle de manière particulièrement positive.

### **II. La solution alternative proposée par Vivre sans CDG Express**

Vivre sans CDG Express ne se borne pas à un rôle d'opposant. Nous défendons un autre projet de service qui s'inscrit dans une logique où l'investissement à réaliser profiterait à tous (desserte de l'aéroport, desserte de Villepinte, RER B, circulation des TER et du fret). Les alternatives au projet du Maître d'Ouvrage doivent faire l'objet d'une expertise. La nôtre pourrait s'appeler « Utilisation des emprises existantes entre Paris et Roissy/Mitry ». A ce propos, je voudrais dire que nos interlocuteurs de la maîtrise d'ouvrage nous ont aidés pour construire cette alternative, non seulement par la contradiction qu'elle nous a apportée, mais aussi en nous permettant de finaliser le document technique de 40 pages qui vient à l'appui de notre proposition. Monsieur SULPIS et Monsieur MIGNAUW du GIE nous ont fait part de leur intérêt pour celle-ci, étant entendu qu'il nous faut encore trouver les conditions pour rendre cette alternative possible et réalisable.

En bref, notre proposition alternative consiste à faire circuler le RER B sur deux voies au lieu des quatre actuelles entre la Gare du Nord et Aulnay-sous-Bois. Cela permettrait de libérer les deux autres sillons et de les dédier en partie à des navettes rapides et directes vers Roissy. Cela suppose bien entendu de modifier et de faire évoluer l'existant, qui en a bien besoin, dans l'esprit du Schéma directeur, partout où les contraintes actuelles pèsent fortement sur les circulations et la qualité du service rendu.

Nous distinguons actuellement trois « points noirs » :

- l'accueil en gare du Nord ;
- le nœud ferroviaire d'Aulnay ;
- le tronçon situé entre Sevrans-Beaumont et Roissy.

Nos propositions d'amélioration sont les suivantes :

- l'augmentation du débit RER B « normes RATP » ;
- la création de deux sauts de moutons, sans cisaillement, à Aulnay ;
- la mise à quatre voies entre Sevrans-Beaumont et CDG 1, étant entendu qu'il existe depuis 1976 des emprises libres sur ce tronçon ;
- la création d'un tunnel entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord, s'il est avéré que cette dernière ne peut accueillir de navettes.

J'ajoute que la création d'une boucle Sud permettrait de longer l'aéroport sans dégrader le paysage de Tremblay, et d'autoriser des rotations de navettes.

Sur le plan financier, le projet CDG Express prévoit 610 millions d'euros d'infrastructures, dont 500 millions d'euros pour le seul tunnel, alors que notre solution est évaluée à 350 millions d'euros. Je précise que pour parvenir à cette dernière estimation, nous avons utilisé le chiffrage qui figure dans la brochure du STIF. Cela dit, nous ne sommes pas des experts.

J'espère avoir été suffisamment clair et convainquant. A notre avis, la solution alternative proposée par Vivre sans CDG Express lèverait la majorité des contraintes sur la partie du réseau concernée. Elle supprimerait tous les conflits de circulation et offrirait un service haut de gamme aux dessertes spécialisées que sont l'aéroport CDG Roissy et le PIEX de Villepinte. C'est un projet de service moins coûteux, beaucoup plus rapide à mettre en œuvre et ne comportant pas de risques majeurs sur le plan financier. Il ne s'agit bien évidemment pas d'une solution clé en main, car il serait prétentieux qu'une association de terrain le prétende en face de professionnel du transport. Il reste quelques problèmes techniques à régler, notamment au niveau de l'accueil des navettes et des rames sur Paris, ainsi qu'à l'autre bout du réseau, à Roissy.

## **Eléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage**

**Monsieur Sulpis**

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

Il me faut lever toute ambiguïté en ce qui concerne l'utilisation par CDG Express des voies de la ligne E du RER, et particulièrement de la branche de la ligne E qui dessert Bondy. Entre Paris et Noisy, nous disposons d'un tronc commun entre deux voies qui se séparent à Noisy : la ligne Paris/Strasbourg et la ligne Paris/Mulhouse/Bâle. Or c'est à partir des voies de la ligne qui va vers Mulhouse que nous nous débranchons pour faire CDG Express, dans la mesure où elle accueille moins de circulation que la ligne Paris/Strasbourg. Bien que nous participions activement à l'étude des alternatives, nous ne pensons pas qu'il soit possible d'utiliser la ligne Paris/Strasbourg, pour des raisons de capacités, sauf à produire des effets négatifs sur les autres services, dont celui de la ligne E du RER. Notre projet actuel n'interfère absolument pas sur les services qui desservent la gare de Bondy.

S'agissant du problème de l'accès des salariés à Roissy, il faut être clair, net et précis que si nous avons étudié le projet de service de CDG Express spécifiquement pour des voyageurs aériens, il n'est pas question qu'il soit exclusivement réservé à seulement ceux-là. Nous proposons en effet un vrai service de transport public et d'intérêt général, qui sera accessible à toutes les personnes qui veulent faire un déplacement rapide entre Paris et Roissy.

Il n'est pas question non plus que les passagers qui utilisent quotidiennement le CDG Express paient 15 euros, c'est-à-dire le tarif prévu pour les passagers aériens bénéficiant de la totalité du service. Quelles seront les conditions de tarif pour les passagers quotidiens ? Nous l'ignorons encore. Je ne suis pas en mesure de vous dire aujourd'hui si la Carte d'Orange ou la Carte Imagin'R permettront l'accès au CDG Express. Le tarif sera soit un tarif négocié avec les employeurs et les employés de la plate forme, soit un tarif concerté avec l'autorité organisatrice, à savoir le STIF, étant entendu que les titres de transport habituels sont d'ores et déjà largement compensés, puisque l'utilisateur du réseau Ile de France ne paie qu'un tiers de ce que coûte le transport, les deux autres tiers étant payés par les employeurs et les collectivités.

J'ajoute enfin que la réalisation de CDG Express, en libérant la ligne B du RER de l'obligation de desservir, en particulier par des trains directs comme cela se fait actuellement, la plate-forme de Roissy, va dégager de la capacité sur la ligne B, et cela indépendamment du Schéma d'amélioration.

En ce qui concerne Bondy, nous avons été extrêmement attentifs à une proposition qui nous a été présentée par le Président du Conseil général de la Seine Saint-Denis lorsqu'il a été auditionné. Le sous-terrain que nous réalisons ayant une capacité globale de 15 trains par heure et par sens et CDG Express n'utilisant que quatre sillons, ce dernier nous a proposé d'utiliser la capacité restante par une navette qui pourrait être créée entre Noisy-le-Sec et Roissy. Noisy-le-Sec deviendrait alors un véritable pôle de transport pour la Seine Saint-Denis, avec les deux branches d'Eole, le prolongement du tramway T1, la Tangentielle Nord et le tram-train qui est prévu pour être prolongé jusqu'à Noisy. Les habitants de la Seine Saint-Denis, dont ceux de Bondy pourraient dès lors aller rejoindre rapidement Roissy non pas par CDG Express, mais par une navette spécifique entre Noisy et Roissy. Nous nous sommes engagés à étudier cette option, de même que nous allons continuer à étudier la variante proposée par la Chambre de Commerce pour le PIEX.

Si j'ai beaucoup aimé travailler avec l'association Vivre sans CDG Express que représente Monsieur BRIAND, j'aimerais que celle-ci cesse de laisser entendre, sans aucune argumentation, que le chiffrage du projet CDG Express pourrait finalement atteindre un milliard, tout en prétendant que sa proposition repose sur une estimation de 350 millions d'euros. Votre proposition étant soumise à expert, je vous propose de le laisser juge de ces questions, non sans lui avoir fourni tous les éléments qui vous ont permis d'évaluer votre projet ou de penser que le nôtre débordera la limite des 800 millions d'euros.

### **Philippe MARZOLF**

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

## Débat avec la salle

### **Gilbert DAHOUT, Bondy**

Je suis désolé que vous ne puissiez nous préciser le tracé exact emprunté par CDG Express. Si je m'en réfère au plan que vous avez bien voulu nous communiquer avec divers documents, mon pavillon et celui de mes parents se trouve exactement sous le pointillé rouge. Depuis nous n'osons plus faire le moindre investissement. Mes voisins sont évidemment dans le même cas. Une moins-value est-elle à craindre ? Devons-nous craindre des expropriations, soit pour le passage du tunnel, soit pour le creusement de puits d'aération ou d'accès pour les secours ?

### **Bernard Sulpis**

Je comprends bien l'intérêt que vous portez à la question du tracé. Quand nous vous disons aujourd'hui que nous ne connaissons qu'un itinéraire de principe, c'est parce que de nombreuses études restent à mener pour déterminer exactement la position en plan et la profondeur du tunnel. En pratique, le tracé final devrait se situer dans une bande de 300 mètres autour de l'itinéraire de principe. Nous en saurons davantage lors de l'enquête publique et de l'enquête parcellaire.

Quel que soit l'endroit où nous aurons à creuser un tunnel, nous n'allons procéder qu'à des acquisitions de tréfonds. En effet si nous avons choisi de creuser un tunnel, c'est pour éviter d'avoir un effet dévastateur sur le tissu urbain. Autrement dit, l'idée n'est pas d'acheter tous les pavillons qui se situent au-dessus du tunnel. Nous estimerons la valeur du tréfonds, comme cela vous a été expliqué par un notaire lors de son audition dans le cadre du débat public, et nous vous en paierons cette valeur.

Une fois le tracé connu, mais avant de commencer les travaux, nous ferons un référé préventif consistant à établir un constat contradictoire sur l'état du pavillon, de sorte que s'il apparaissait, malgré toutes les précautions prises, que des désordres existent, vous soyez normalement indemnisés par le Maître d'Ouvrage. Nous assumerons dans ce domaine nos responsabilités en totalité.

Je dois reconnaître qu'il est temps que ce débat public s'achève. Il est temps que nous fassions savoir quelle suite nous donnons à ce projet, après vous avoir tous entendus. Je reconnais que d'ici-là vous êtes dans une situation très délicate, ne sachant pas si le projet sera réalisé et compte tenu du fait qu'il ne fait pas l'objet d'un caractère opposable au tiers tant qu'il ne figure dans les documents d'urbanisme. Aussi, je fais un appel au maire de la commune de Bondy, comme aux autres maires pour qu'à travers la délivrance de certificats d'urbanisme une grande attention soit portée à ce point-là. En tout état de cause, si le projet se poursuit dans le cadre du calendrier prévu, il vous faudra attendre une bonne année avant que nous puissions vous dire avec certitude si le tunnel passe sous votre pavillon ou sous celui de votre voisin.

### **Gilbert DAHOUT, Bondy**

Qu'en est-il des éventuels puits d'aération et de secours ?

**Bernard SULPIS**

Il est clair que nous pourrions être amenés, en fonction des conclusions de la commission de sécurité *ad hoc*, à aménager des accès pour les pompiers. Cela dit, il n'est pas nécessaire que ces puits soient exactement à l'aplomb de l'axe du tunnel. Il est bien évident que nous saurons ce que la Commission de sécurité nous impose, nous préférons situer les puits dans des endroits où il n'y a pas de destructions de bâtis à faire. Si ce n'est pas possible, nous pourrions être amenés à acquérir un certain nombre de propriétés. Croyez bien que nous ferons tout pour éviter cette solution coûteuse et très perturbatrice pour la vie de personnes qui ont parfois investi toutes leurs économies dans leur maison.

**Olivier CHAZELAS, Bondy**

En quoi le projet CDG Express est-il un projet relevant du service public, puisqu'il semble *a priori* dédié aux Parisiens ? Je ne vois pas en quoi le confort des touristes et des hommes d'affaires relève de l'intérêt public.

**Bernard SULPIS**

Le CDG Express est un service public parce qu'il est conçu pour accueillir tous les publics, en dépit du fait qu'il soit adapté spécifiquement pour les passagers aériens. Tout service public est par nature un service dédié, c'est-à-dire conçu pour ses utilisateurs potentiels. Par exemple, le Métro parisien ayant plutôt été conçu pour des déplacements relativement courts mais fréquents, il dispose de rames assez petites, avec des stations très rapprochées. Le RER a été conçu en revanche pour des personnes plus nombreuses et qui avaient des parcours plus longs à faire, si bien que l'on a prévu du matériel roulant beaucoup plus capacitaire ainsi que des stations plus éloignées.

Le CDG Express est lui aussi dédié, c'est-à-dire conçu pour être attractif pour les passagers aériens. C'est bien d'intérêt général que de faire en sorte que les personnes qui sont soit des voyageurs aériens soit travailleurs de la plate-forme de Roissy emprunte un transport collectif plutôt qu'un transport individuel, dans une zone urbaine, ne serait-ce que pour des raisons environnementales. Ce caractère d'intérêt public n'est pas remis en cause par le fait que le financement de CDG Express fasse appel de manière privilégiée à des capitaux privés plutôt qu'à des subventions.

**Olivier CHAZELAS, Bondy**

De quelle garantie disposons-nous en ce qui concerne la tarification de CDG Express ?

**Bernard SULPIS**

Comme je vous l'ai expliqué CDG Express n'en est encore qu'au stade du projet. Je suis incapable de vous dire aujourd'hui si la Carte Orange pourra être utilisée sur CDG Express. La négociation sur ce point n'est pas terminée. Le calendrier que l'on vous a présenté tout à l'heure prévoit toutefois deux étapes, l'avant-projet sommaire et l'avant-projet détaillé, à l'occasion desquelles le STIF et le Ministère des Transports devront se prononcer.

Cela constitue pour vous une garantie, car ces deux intervenants sont pour l'essentiel dirigés par des élus, et l'on peut penser qu'ils n'approuveront des projets que dans la mesure où ils estimeront qu'ils rendent effectivement le service collectif attendu d'eux.

**Olivier CHAZELAS, Bondy**

Je n'en suis pas convaincu. L'autoroute à péage qui a été construite entre Paris et Cergy n'est en pratique accessible qu'à ceux qui en ont les moyens. J'imagine que cela pourrait se passer ainsi pour CDG Express.

**Bernard SULPIS**

C'est précisément dans la mesure où la décision n'a pas été prise que votre point de vue est recevable. Je ne suis pas là pour vous convaincre mais pour vous expliquer la réalité de notre projet et de son environnement administratif et technique.

**Gérard BUIGNET, Bondy**

J'estime que la création de la voie CDG Express va contribuer à accroître le trafic de Roissy. Dès lors c'est nous qui allons subir, outre les nuisances de la voie express, celles des avions qui vont passer en permanence. On pourrait même assister à une libération des créneaux de nuit. Plutôt que d'inciter toute l'activité à se concentrer sur la Région Parisienne, on pourrait la délester en partie sur la province. La question de l'existence ou non de la voie rapide ne se poserait même plus...

**Philippe MARZOLF**

Je vous indique qu'un colloque thématique a été consacré au développement de Roissy. Vous lirez sur le compte-rendu qui en a été fait que les acteurs sont tous en attente d'une décision sur le sujet.

**Jean-Jacques DEDONCKER, Bondy**

Puisque la ligne B du RER est saturée, pourquoi ne pas créer une ligne nouvelle partant de la Gare de l'Est et utilisant le tunnel construit pour CDG Express, qui serait porté à quatre voies, deux voies étant réservées à la liaison directe CDG Express vers Charles-de-Gaulle, les deux autres permettant de créer une station à Noisy-le-Sec ainsi qu'aux Pavillons-sous-Bois. Ainsi améliorerait-on sensiblement les conditions de transport des Franciliens en laissant inchangé le projet de service de CDG Express. Cette solution pourrait aussi permettre d'améliorer par contrecoup l'exploitation de la ligne B du RER.

**Bernard SULPIS**

On a déjà assez de mal à construire un tunnel à deux voies pour ne pas ambitionner d'en construire quatre, d'autant que le projet serait largement plus coûteux et devrait faire appel, pour la partie RER, à des financements publics.

Par ailleurs, nous pensons que la capacité globale du tunnel prévu, permettrait la création d'une navette sans qu'il y ait besoin d'y ajouter de voies. Je peux en tout cas vous assurer d'une chose : nous ne creusons des tunnels à Réseau Ferré de France que lorsque l'on y est contraint. Si c'est le cas, nous essayons de les construire le moins gros possible.

### **Patrick SOLLIER, Bondy**

La rentabilité commerciale du projet est loin d'être démontrée. Les risques environnementaux et les nuisances possibles sont eux bien réels. Dans ces conditions, quel peut bien être l'intérêt d'un Bondynois qui ne bénéficiera pas directement de cet équipement de soutenir ce projet ? Je précise que je suis ravi que la proposition de Monsieur Robert CLEMENT vous semble devoir retenir l'attention, parce que je cherchais désespérément une raison d'être pour votre projet.

### **Bernard SULPIS**

Il est tout à fait vrai que l'on recherche toujours un équilibre entre les inconvénients que l'on est susceptible d'avoir à supporter et les intérêts que l'on peut avoir. Je vous confirme que nous allons étudier la proposition de Monsieur CLEMENT.

### **Gérard LAPRUN, Bondy**

Je vais faire un peu de science-fiction. CDG Express existe. Monsieur X est président du STIF. Il demande l'extension du RER E jusqu'à Meaux. Qui, dans ces conditions, va financer les voies supplémentaires nécessaires entre Paris et Bondy, puisque CDG Express va utiliser les derniers sillons disponibles sur le réseau ? La question pourrait aussi se poser en cas de doublement des fréquences entre Bondy et Paris, ou pour tout autre projet de transport de la vie quotidienne.

### **Bernard SULPIS**

Les études de capacité qui ont été faites sur la ligne en prévision de la mise en service de CDG Express ont bien évidemment intégré l'ensemble des projets d'extension des services existants, et ce jusqu'en 2020, que ce soit pour le TGV Est, Eole, l'amélioration de la desserte de Meaux, mais également au-delà tels que la Ferté Milan, La Ferté-sous-Joire. La capacité existante permet d'accueillir tous ces trafics. Toutefois, si d'autres projets étaient lancés, comme la ligne RNVS, la liaison nouvelle entre la Normandie et Paris et Roissy, nous avons vérifié que nous pourrions adapter la capacité de la ligne entre Paris et Noisy à l'intérieur des emprises ferroviaires et cela essentiellement grâce à la transformation d'un certain nombre de voies de service. Qui paiera ? Le schéma en vigueur en France depuis 1997 est basé sur le fait que lorsque quelqu'un circule sur le réseau ferroviaire, il paie un péage. CDG Express n'échappera pas au paiement de péage, et ce aussi bien pour les voies nouvelles que pour les voies anciennes. C'est l'ensemble de ces péages qui permettent à RFF d'investir dans des améliorations de capacité. CDG Express va donc participer au financement des infrastructures nouvelles au même titre que tous les autres services.



**Gérard LAPRUN, Bondy**

Le projet CDG Express étant un projet privé, les prochaines infrastructures vont être payées par le STIF et nos impôts, les péages servant avant tout pour l'entretien des voies.

**Bernard SULPIS**

Les services franciliens sont les seuls en France à payer le coût complet. Cela signifie que les péages servent non seulement à payer l'entretien et la maintenance effectués par la SNCF, mais aussi à permettre à RFF d'investir. Il est vrai que le bilan de RFF présente une structure telle qu'il n'est pas possible d'investir beaucoup. On dégage tout de même de chaque projet nouveau la partie des péages qui pourraient être affectés à des investissements, de sorte que l'on arrive à dégager des capacités de financement. C'est vrai aussi sur des projets du contrat de plan puisque la part du financement du Tram-train assumée par RFF est loin d'être négligeable, de même que dans celui d'Ermont-Eaubonne/Paris-Saint-Lazare.

**Bertrand BORY, Direction régionale de l'Équipement**

Je confirme que le concours de RFF au Tram-train est l'opération du contrat de plan pour laquelle sa participation est la plus élevée (30 %), étant donné qu'il s'agit de la refonte de la ligne et de l'amélioration de la qualité de service.

**Monsieur TERRES, Pavillons-sous-bois**

« En termes de pollution atmosphérique et d'effet de serre, chaque jour à Roissy et Orly, 1,2 millions de litres de kérosène sont brûlés, soit l'équivalent de 43 millions de voitures qui parcouraient 100 kilomètres par jour » nous dit un article du journal *Le Monde* daté du 28 juin 2001. En sachant que le but des décideurs économiques que sont en particulier ADP et Air France, qui sont favorables à une cinquième, voire une sixième piste, est d'attirer toujours plus de voyageurs, de faire venir toujours plus d'entreprises sur la plate-forme de Roissy, de renforcer cette deuxième place mondiale qu'est déjà le pôle aéroportuaire de Paris. Tout ceci entraînerait aussi une hausse inéluctable du trafic routier, un de vos principaux arguments en faveur de CDG Express, c'est-à-dire le report modal d'une partie du trafic vers cette ligne ferroviaire n'apparaît-il pas comme un alibi au regard de l'importance de la pollution atmosphérique aérienne et routière générée par Roissy avec sa possible, sinon prévisible, croissance. Qu'en pensez-vous ?

**Marie-Pierre BORY**

Tout d'abord, je précise qu'ADP n'est pas favorable à la construction d'une cinquième piste. Comme nous l'avons dit lors d'autres réunions du débat public, l'évolution du transport aérien est liée à la croissance de l'économie, mais aussi aux décisions politiques qui seront prises en matière de développement aéroportuaire en France. Autrement dit, le projet CDG Express n'a pas d'impact sur le développement de Roissy. Je rappelle par ailleurs que ce projet a été calculé sur une base de 55 millions de passagers, seuil qui avait été retenu à l'époque pour le plafonnement de Roissy.

Je tiens aussi à souligner que lors de son audition, le représentant de la mission interministérielle sur l'effet de serre a déclaré que tout projet ferroviaire était bénéfique pour la diminution de l'effet de serre, et qu'en conséquence il était favorable au projet CDG Express. Il a estimé en outre que le développement du transport aérien était lié à une évolution de la mobilité et qu'en conséquence il n'y avait pas de rapport entre le projet et le développement de Roissy.

### **Monsieur TERRES**

Air France est favorable à la cinquième piste. Etant présent lors du colloque thématique sur le trafic aérien, j'ai entendu le Directeur du Développement d'Air France déclarer : « Tant qu'il y aura des possibilités pour nous développer, nous le ferons ».

### **Philippe MARZOLF**

Cela semble naturel pour une compagnie aérienne. Il est certain en tout cas que des instances réglementaires ont des décisions à prendre au sujet de la limitation ou non du trafic sur Roissy et que beaucoup de personnes attendent de les connaître.

### **Jacques JUKUBOWICZ, Bondy**

En tant qu'élus de Bondy, je suis particulièrement attentif aux dépenses impliquées par le projet, étant entendu que nous disposons d'un budget municipal très modeste au regard de ce qu'il y aurait à faire. Quand je vois la difficulté que l'on a à boucler un budget municipal, je dois avouer que les chiffres astronomiques qui nous sont présentés m'impressionnent et qu'il faut vraiment faire attention où l'on met les pieds.

Nous avons déjà eu des projets d'équipement très séduisants à Bondy, comme celui qui a concerné la géothermie. A l'arrivée, le projet était catastrophique, les résultats n'étaient pas là et c'était un gouffre financier.

Une priorité de service public doit primer : rendre les transports collectifs de ce département accessibles, sécurisés et efficaces. Le RER B transporte 250 000 personnes par jour, alors que le projet CDG Express n'en transporterait que 22 000. Ne serait-il pas plus intéressant de moderniser le RER B plutôt que prévu, c'est à dire avant 2020, alors que la mise en service du CDG Express est prévu dès 2012 ?

La proposition faite par l'Association CDG Express pourrait permettre de concilier une modernisation du RER B et la création d'une ligne dédiée directe Paris/Roissy. Cette solution me paraît d'autant plus intéressante que celle du CDG Express est très évasive et pleine d'incertitudes au plan des nuisances créées par les travaux ainsi qu'en matière de rendements attendus, étant entendu que les expériences qui ont eu lieu dans les pays étrangers ont connu des succès très inégaux, notamment en Angleterre. A la lecture des comptes-rendus des villes qui ont déjà fait des réunions de proximité, force est de constater que le projet entraîne un non motivé. N'est-il pas temps de réfléchir plus avant sur l'alternative du RER B ?

**Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express**

Il va de soi que nous avons évalué les recettes que l'on pouvait attendre du projet CDG Express au regard des coûts du projet. Fin 2001, l'Etat a sollicité par l'intermédiaire par la Direction des Transports Terrestres qui dépend du Ministère des Transports des expertises indépendantes qui ont été faites en termes d'investissement, d'exploitation et de trafic. C'est à la lumière de ces expertises que nous avons élaboré un système de financement susceptible de nous faire parvenir à l'équilibre. Nous nous sommes alors aperçus que nous arrivions à équilibrer le projet sur une période de l'ordre de 30 ans avec un trafic moyen de l'ordre de huit millions de passagers annuels.

S'agissant des expériences étrangères, on constate que les projets anglais et suédois enregistrent une fréquentation équivalente au scénario de fréquentation moyen. Notre budget apparaît donc équilibré et réaliste.

L'amélioration du RER B est indispensable, mais elle doit être financée. Il ne faut pas penser que l'argent que l'on pourrait investir dans CDG Express pourrait être utilisé à cette fin, dans la mesure où cet argent n'existera qu'une fois que la navette sera mise en place, puisque le financement du projet s'opère par le biais des recettes perçues auprès de ses futurs clients. La modernisation du RER B relève au contraire d'un financement public à 100 % : c'est à l'Etat, à la région, aux collectivités d'intervenir.

**Olivier PICQ, SNCF**

Le projet CDG Express et celui de l'amélioration de la ligne RER B ne sont pas concurrents. Avant tout parce qu'ils ont des financements différents. Le projet d'amélioration du RER B est aussi la priorité de la SNCF, mais aussi la priorité des élus, de RFF, du STIF et des usagers. La qualité de service sur le RER B est reconnue par tous, y compris la SNCF, comme n'étant pas satisfaisante. Nous prenons ici l'engagement suivant : quoi qu'il advienne du projet CDG Express, le projet d'amélioration de la ligne B du RER sera mené à bien. RFF, la SNCF et la RATP ont également pris l'engagement auprès du STIF d'étudier la faisabilité technique de cette opération au cours des 18 prochains mois, et nous y travaillons d'arrache-pied.

S'agissant du délai avancé de 2020, il me faut préciser que bon nombre d'opérations seront réalisées d'ici 2010 pour améliorer la plupart des points noirs (suppression du tri commun de Mitry, le redécoupage du système de signalisation). La mise de toutes les circulations du RER B sur des voies lentes dédiées au RER B, afin que tous les trains soient omnibus, devrait être effective en 2010, sous réserve des études techniques afférentes. C'est logiquement plus tard qu'interviendrait la réalisation du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord. Doubler ce tunnel aujourd'hui ne servirait à rien. Il faut s'assurer au préalable d'avoir supprimé tous les points noirs de la ligne. S'il existait déjà, ce tunnel servirait plus au RER D qu'au RER B.

**Philippe MARZOLF**

Le débat public sur CDG Express a mis la lumière sur la nécessité de procéder à l'amélioration du RER B le plus vite possible. La clause de revoyure du contrat de plan Etat/Région pourrait peut-être offrir des possibilités de financement supplémentaire à cet égard.

**Jean-Louis BRIAND**

S'il s'avérait que les voyageurs aériens acceptaient de financer en partie la libération des voies directes prévue dans la solution alternative, la concurrence entre le CDG Express et le RER B n'aurait plus lieu d'être. Je voudrais par ailleurs que l'on nous précise ce que c'est qu'un voyageur aérien. Devient-on voyageur aérien quand on utilise l'avion une fois tous les quatre ans, après avoir économisé pour passer des vacances au pays, ou trois fois par semaine comme un homme d'affaires ?

**Bernard SULPIS**

Dans le cadre du projet voyageur aérien c'est la personne qui a besoin d'utiliser partiellement ou complètement le service CDG Express.

**Marie-Pierre BORY**

Les 10 000 passagers aériens au départ et à l'arrivée de Roissy que nous avons interviewés pour définir le service de CDG Express sont représentatifs de ceux qui empruntent l'avion à Roissy : certains sont des familles qui voyage de manière très occasionnelle, d'autres des personnes qui voyagent pour affaires ; certains proviennent de la Région Parisienne, d'autres de l'étranger ou de province.

**Jean-Louis BRIAND**

Vous paraît-il pertinent de demander à votre panel s'il serait intéressé par l'alternative de Vivre sans CDG Express ?

**Marie-Pierre BORY**

Il va de soi que le choix de l'une ou l'autre des variantes nous obligerait à refaire le même type d'enquête sur un nouveau projet de service.

**Claire CAUCHEMEZ, Bondy**

On peut se demander si un projet coûteux et réservé à quelques privilégiés est pertinent, à l'heure où tant de Franciliens souffrent du manque de transports en commun pratiques et fiables. N'y aurait-il pas d'autres priorités en matière de transport en commun pour limiter réellement l'utilisation de la voiture ?

**Bernard SULPIS**

Comme je l'ai déjà dit, il y a beaucoup d'autres priorités, comme en témoignent les nombreuses autres opérations inscrites au contrat de plan Etat/Région, qui est l'instrument de programmation habituel pour le financement des projets de transport. Il y a d'ailleurs beaucoup plus d'argent sur le contrat de plan 2000/2006 que pour CDG Express.

Si celui-ci n'est qu'une priorité parmi d'autres, il présente l'avantage de bénéficier d'un financement spécifique qui ne détourne aucun moyen des autres opérations. Vous avez raison : si on veut atteindre les objectifs du Plan de Déplacement urbain, il faut mettre en œuvre l'ensemble des opérations prévues afin d'offrir réellement une alternative à l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements, qu'ils soient quotidiens ou exceptionnels. Cet objectif est d'ailleurs partagé par la quasi-totalité de nos concitoyens. Je ne dis pas que rien ne doit être fait pour les routes, mais la priorité doit être donnée aux transports en commun là où est leur domaine de pertinence.

### **Henri LAVERGNE, Bondy**

Je pars de l'hypothèse que le projet CDG Express serait réalisé. Quel serait l'impact des nuisances sonores sur l'environnement ? Quelle est la nature des simulations qui ont été faites dans ce domaine ?

### **Florence DEMEME-COQUAND**

Nous avons réalisé des simulations sur l'impact sonore et sur l'impact vibratoire du CDG Express. Il en ressort qu'il n'y aura pas de nuisances sonores lorsque la ligne sera exploitée, du fait de la profondeur à laquelle sera creusé le tunnel. Les résultats de ces simulations sont présentés dans des études qui sont accessibles par le biais de la CNDP.

Les simulations qui ont été menées en matière vibratoire pour mesurer la transmission de l'impact du train sur les rails à travers le sol, les fondations et les habitations l'ont été avec les paramètres les plus sécuritaires, c'est-à-dire dans l'hypothèse la plus pessimiste, qui n'est que très rarement constatée dans la réalité, d'un couplage parfait entre la source de vibration et son récepteur. Il ressort de ces études qu'il n'y aura pas de ressenti de vibrations. Il y a en revanche un risque éventuel de ressenti de ce que l'on appelle le bruit solidien qui peut résulter du fait que le tremblement des murs conduit l'air qu'il y a entre les murs à entrer en résonance, ce qui crée un ressenti de vrombissement. Pour pallier ce désagrément, on peut soit procéder à un approfondissement du tunnel soit mettre les trains sur appuis anti-vibratiles. Il s'agit de techniques très bien maîtrisées. Grâce à elles, le TGV passe à Avignon à 270 kilomètres heure en tranchée couverte à la verticale d'une maternité et on ne constate pas de bruits solidiens. Il en va de même lors du passage sous Sceaux du TGV, qui n'occasionne aucune plainte des riverains. A Monaco, les trains circulent dans des calcaires très propices à la propagation des vibrations, mais l'on n'enregistre aucune nuisance pour les riverains. Quand on décide de faire une infrastructure en souterrain, c'est justement pour aller au bout d'une démarche de préservation de l'environnement.

### **Paul DAVIDIAN, Pavillons-sous-Bois**

Ayant assisté au débat qui a eu lieu aux Pavillons-sous-Bois, j'ai pu constater un refus général du projet par les habitants des communes appelées à être traversées par le CDG Express. Monsieur TERRES a souligné à juste titre que ce projet va contribuer à accentuer la fréquentation de Roissy. Trop d'avions survolent déjà notre région pavillonnaire pour que l'on puisse prendre le risque d'aggraver le phénomène.

S'agissant des solutions alternatives au CDG Express, j'ai entendu quelqu'un affirmer qu'un tunnel à quatre voies puisse être la solution. Je voudrais que cette personne vienne aux Pavillons-sous-Bois, sur la zone de la Poudrette où sera situé le puits d'extraction et où des barges vont prendre en charge, pendant la journée seulement nous dit-on, les quantités de terre extraites du souterrain. On nous a également affirmé que les trains ne fonctionneront que de 5 heures du matin à minuit, mais ce ne sera pas possible si les ouvriers du chantier doivent travailler avant. Je considère donc que ce projet est un mauvais projet. Contrairement à ce que nous disent les personnes qui sont sur l'estrade, le projet d'amélioration de la ligne B n'a pas été fouillé du tout. Plus précisément, ce dossier a été étudié puis délaissé, alors qu'il devrait être ressorti des cartons pour déboucher sur une solution qui satisferait la plus grande partie de la population.

### **Alain BOUCHER, Bondy**

Vous avez parlé précédemment du fait que CDG Express n'utiliserait que quatre des quinze sillons disponibles sous le tunnel. Il me semble que c'est l'une des premières fois que vous dites que les personnes qui travaillent à Roissy pourront utiliser un des sillons. Pour ma part, je ne vois pas comment il serait possible de faire passer 15 trains par heure parmi lesquels des TGV sans aménager des arrêts.

Un financement privé suppose une rentabilité. Comment préjuger de cette rentabilité alors que 95 % des études restent à mener. Vous risquez de vous heurter à des problèmes de gypse, de nappe phréatique, alors même que l'on ignore la profondeur de creusement du tunnel. Et je ne parle pas des problèmes de pollution que l'on a diagnostiqués à la Poudrette, et qui vous embarrassent bien. Il faudra aussi nous expliquer comment vous comptez satisfaire les exigences de l'instruction de 1998 qui stipule qu'il faut construire un accès au tunnel tous les 800 mètres pour des raisons de sécurité (la longueur des tuyaux des pompiers ne dépasse pas 400 mètres). Cette exigence risque d'ailleurs de provoquer des expropriations. Quand l'accumulation de ces obstacles et des surcoûts qu'ils entraînent vous amènera-t-elle à remettre en cause la viabilité financière de votre projet ?

### **Bernard Sulpis**

Il n'y a à ce jour aucun projet de passage des TGV dans le tunnel. Nous avons en revanche pris acte des demandes du président du Conseil général de Normandie en faveur de la circulation d'un train reliant, à raison de deux trains par heure, cette région à Roissy. Si d'aventure des TGV circulaient dans le tunnel, ce ne serait certainement pas à grande vitesse, mais à 160 kilomètres par heure.

Il est vrai qu'il reste à peu près 95% des études à mener et que nous ne sommes pas à l'abri de mauvaises surprises. Nous attendons la fin du débat public pour décider si nous allons engager les sommes importantes qui nous permettront d'approfondir le dossier technique. Si les études complémentaires mettaient à jour un alourdissement du coût dans des conditions telles que le montage financier envisagé ne puisse plus être réalisable nous y renoncerions purement et simplement, à moins que les pouvoirs publics ne décident, en raison de l'intérêt du projet, d'y apporter leur concours, ce qui je dois le dire est fort peu probable.

Ce débat public correspond à une réalité pour les porteurs du projet. Aucune décision n'est prise à ce jour. S'il advenait que l'une ou l'autre des solutions alternatives puisse permettre d'atteindre les

objectifs visés, à savoir la réduction du trafic routier entre Paris et Roissy et le transfert des passagers aériens vers le ferroviaire, pour un coût de réalisation inférieur et dans des conditions de réalisation plus rapide, c'est celui-là que l'on choisira. C'est la raison pour laquelle je vous assure que votre participation ce soir, malgré l'impression que nous pouvons parfois avoir d'être quelque peu pris à parti, fait avancer le dossier sur le fond. Vous saurez au mois d'avril comment l'ensemble de vos propositions auront été intégrée dans nos réflexions. Dans la mesure où la décision finale sera prise sous le contrôle des pouvoirs publics, vous pouvez être certain que celle-ci sera à même de satisfaire l'intérêt collectif, en tenant compte bien sûr de celui des partenaires privés du projet. On peut dire dès aujourd'hui que CDG Express aura au moins permis de mettre à jour les lacunes des transports quotidiens et d'accélérer leur traitement.

### **Michel BOULENGER, Bondy**

Quelles conclusions avez-vous tiré de la concertation préalable ? Il se trouve qu'ayant assisté à ces réunions publiques, je me souviens que déjà le constat essentiel qui pouvait être fait était que les habitants de la Seine Saint-Denis étaient contre le projet d'une ligne dédiée sans gares intermédiaires. Or on s'aperçoit que les contre-projets proposent des solutions pour améliorer le transport de tous.

Je trouve choquante votre réponse concernant le financement, puisqu'elle consiste à dire que celui-ci sera assuré par ceux qui prendront le CDG Express, ce qui revient à dire que ce sont les plus riches d'entre nous ou des étrangers qui bénéficieront du projet. Reste à ceux qui souhaitent améliorer les transports publics à se tourner vers des financements publics qui, comme on le sait, ne courent pas les rues. Dans sa philosophie actuelle, votre projet a donc de très bonnes chances d'être accepté, puisque vous ne demandez rien à personne. Les riches s'arrangent entre eux, les moins riches se contentant de subir les nuisances, qui sont d'ailleurs de plus en plus probables puisque l'on parle désormais, si l'on en croit certains journaux, de creuser à 30 mètres au lieu de 11. Je le répète, la vraie problématique du projet est la suivante : faut-il construire une ligne dédiée ou au contraire améliorer le transport de tous en prévoyant des solutions multimodales ? Cette question est la seule qui devrait être posée par le biais d'un referendum.

### **Bernard Sulpis**

Pour répondre à ceux qui nous reprochent de construire un transport pour les riches, je rappelle que le taux de rentabilité socio-économique calculé pour CDG Express est l'ordre de 12 %, ce qui est relativement élevé par rapport aux autres projets d'infrastructures de transport. Cet indicateur justifie parfaitement la réalisation de cette opération avec un financement public. C'est parce que les pouvoirs publics nous ont imposé comme contrainte le non-recours aux subventions. Ils nous ont aussi fait valoir que ceux qui prendront le CDG Express quotidiennement pour se rendre à leur travail ne devront pas payer le coût complet, c'est-à-dire l'investissement et le fonctionnement. D'où la nécessité de tester si les passagers aériens, dont je rappelle que plus de 60 % ne sont pas des hommes d'affaires, sont prêts à acquitter un tarif permettant de financer le projet. C'est cette approche qui explique que nous ayons retenu le type de financement décrit, et non la volonté que les riches s'entendent entre eux.

Le déroulement du débat public nous a amené à approfondir notre réflexion sur le principe d'une ligne dédiée. Je crois que la plupart des gens ont pris conscience que compte tenu de l'évolution de la partie Nord-Est de la Seine Saint-Denis et du Val-de-Marne en matière d'habitat et d'emploi, la

ligne B devait être consacrée intégralement à la desserte de leurs habitants. On ne peut plus continuer à faire ce que l'on a fait pendant plus de vingt-cinq ans, c'est-à-dire faire supporter à la ligne B du RER la surcharge liée à la desserte de Roissy. En effet la création, depuis 1995, de services directs a entraîné une diminution de la qualité de service, au point que l'on soit obligé de supprimer les services directs en heure de pointe. Autrement dit, l'alternative proposée par Monsieur Briand de Vivre sans CDG Express, qui consiste à réaliser le Schéma directeur de la ligne B et à libérer de la capacité sur les voies lentes, devra s'accompagner de la mise en place de navettes sur les voies rapides du réseau Nord, mais pas sur celles du RER B. Cette approche est le prolongement immédiat du débat public, au cours duquel on s'est aperçu qu'il fallait en arriver à une séparation, et non une ségrégation, d'un certain nombre de fonctions pour que l'ensemble des dessertes puisse être assurées dans de bonnes conditions.

Je prends l'engagement que si ce projet est poursuivi ou si un autre est réalisé à sa place, vous aurez le droit de vous assurer à tout moment pendant sa réalisation que nous faisons la totalité des études nécessaires, que nous prenons les mesures les plus adaptées et que si besoin est nous faisons appel aux expertises extérieures. Le débat public vous garantit d'ailleurs l'assurance d'un suivi indépendant de la part de la CNDP.

### **Philippe MARZOLF**

Cette en effet ce que prévoit la loi dite de démocratie de proximité.

### **Christophe ARNION, Le Raincy**

Je regrette qu'aucune réunion de proximité n'ait été prévue au Raincy. En tant qu'usager quotidien de la ligne E du RER, je n'ai eu aucune information sur le projet. Il a fallu que je me connecte au site de la CNDP pour en obtenir.

J'ai cru comprendre qu'une partie du projet reposait sur les services que vous proposez aux voyageurs aériens, dont notamment l'enregistrement des bagages dès la Gare de l'Est. Je me pose donc la question de la sécurité du traitement de bagages, compte tenu des événements récents et des exigences croissantes dans ce domaine. N'allez-vous pas être confrontés à un problème de *dispatching* des bagages entre les différentes destinations ou compagnies ? Cela ne risque-t-il pas d'engendrer des délais de traitement trop importants ?

### **Philippe MARZOLF**

La CPDP ne pouvait, pour des raisons de coût, informer personnellement tous les habitants de la Région Parisienne. Nous avons choisi de ne diffuser nos documents d'information que dans les 400.000 boîtes aux lettres de la population des communes directement concernées par l'infrastructure. La presse s'est toutefois fait largement l'écho de notre démarche. J'ajoute que nous avons installé des stands d'information sur le projet CDG Express à Roissy, à la Gare du Nord et à la Gare de l'Est.



**Xavier DUCLAIROIR**

L'idée du projet est en effet de permettre aux passagers aériens de se démunir de leurs bagages dès leur arrivée dans la Gare de l'Est, où ils trouveront le même type de banques d'enregistrement que celles que l'on trouve actuellement dans l'aéroport. Ils ne reverront donc plus ces bagages avant l'arrivée de leur avion à destination finale.

Il est évident que l'on ne peut envisager un tel dispositif sans garantir le même niveau de traitement en sécurité des bagages. De ce point de vue, l'enchaînement de tâches prévu est le suivant : une fois que le bagage sera déchargé du train à son arrivée à Roissy, il transitera tout d'abord par une salle de contrôle, au même titre que tous les autres bagages de soute. Par la suite, le bagage sera traité comme les bagages en correspondance. Nous sommes habitués à ce type de manœuvre, puisque 30 % des 48 millions de passagers aériens qui fréquentent chaque année Roissy, 30 % sont en correspondance. Il existe déjà sur la plate-forme des systèmes permettant aux bagages de transiter d'un avion à un autre. CDG Express utilisera donc les systèmes de tri existants, et cela dans le respect des mêmes critères de sûreté et de sécurité.

**Christophe ARNION**

Malgré l'intérêt que je porte au projet CDG Express, je n'ai pas repéré les stands d'information évoqués par Monsieur MARZOLF, pas plus d'ailleurs que d'éventuels affichages. Le dispositif de terminal avancé ne risque-t-il pas d'allonger le délai de traitement ?

**Xavier DUCLAIROIR**

Les études que nous avons menées indiquent qu'en prenant toutes les marges nécessaires, on aboutit à une heure limite d'enregistrement en Gare de l'Est de deux heures avant le décollage, ce qui est cohérent avec ce que l'on observe dans les *airport express* déjà en service à l'étranger.

**Marie-Pierre BORY**

J'ajoute que notre système de tri des bagages nous permettra de distinguer les bagages des vols sensibles qui nécessitent un contrôle différencié. En tout état de cause, tout le processus de traitement des bagages sera soumis aux autorités de tutelle en charge de la sûreté aérienne très en amont du projet.

**Christian DUREY, Bondy**

Imaginons qu'aux termes du débat public les projets alternatifs ne soient pas retenus. Comment allez vous prendre en compte le fait que la plupart des populations des communes concernées s'opposent au projet ?

**Bernard SULPIS**

C'est là tout l'intérêt d'un débat public dans le processus décisionnel. J'ose espérer que la conclusion de celui-ci ne sera pas qu'aucune solution n'est possible, car cela signifierait que l'on ne

répondra pas au vrai problème de transport qui se pose. Il se pourrait cependant que le CDG Express qui ressortira des débats ne soit pas celui qui y est entré. S'il se révélait qu'aucune des alternatives proposées au CDG Express n'est viable, il resterait à étudier les modifications de tracé proposées en cours de débat, comme celle de Noisy ou celle du PIEX. Si malgré tout il ne reste que le CDG Express « pur et dur », la Maîtrise d'Ouvrage devra, informée des craintes des riverains, nous interroger sur la pertinence qu'il y aurait à poursuivre de coûteuses études en vue d'un projet qui risquerait de ne pas être déclaré d'utilité publique à l'issue de l'enquête publique. Nous pourrions nous retourner vers nos autorités de tutelle pour faire état des problèmes soulevés lors du débat public et demander un assouplissement de certaines des contraintes qui nous ont été imposées sur le plan technique ou financier, étant entendu que nous ne demanderons pas d'assouplissement des contraintes environnementales, malgré le fait qu'il nous ait été suggéré lors d'une audition du débat public de faire passer la liaison en viaduc... Cela dit, nous nous remettons le cas échéant sur les planches à dessin pour étudier une solution plus acceptable pour les riverains.

### **Catherine CARTIGNY, Bondy**

Quitte à être un peu polémique, je me demande si votre projet élitiste a simplement pour but d'améliorer la circulation routière et d'offrir une liaison rapide, dans la mesure où le tunnel ainsi que l'absence d'arrêt permet d'éviter de voir la banlieue et ses habitants, ainsi que d'éviter toute grève. D'un côté on aurait une élite qui jouirait d'un bon service et de l'autre une population qui se déplace quotidiennement avec des contraintes de temps et des contraintes familiales et qui serait laissée de côté. Plus généralement, je trouve dommage que le 93 soit systématiquement stigmatisé dans les débats. En l'occurrence notre département est simplement utilisé comme un bailleur de fonds. Nous n'héritons que des inconvénients du projet.

### **Bernard Sulpis**

Je peux vous assurer Madame, que ce n'est pas pour éviter de voir la Seine Saint-Denis que l'on passe en tunnel, mais pour ne pas abîmer son paysage.

### **Rémi MATHIEU, Bondy**

Travaillant dans l'acoustique, je peux vous assurer que le bruit solidien, c'est vraiment du bruit. Cette remarque étant faite, Je ne comprends pas comment les personnes qui habitent dans l'Ouest parisien pourraient préférer aller prendre le CDG Express Gare de l'Est, en empruntant par exemple un taxi, plutôt que de rejoindre directement Roissy en taxi. Je constate d'ailleurs que dans les capitales où existe un *airport express*, comme à Londres, l'expérience montre que très peu de personnes profitent du système d'enregistrement en terminal avancé. Selon moi, le départ en Gare de l'Est est un élément imposé qui repose sur un concept de service erroné. D'autres projets sont donc à réétudier en profondeur.

### **Bernard Sulpis**

Nos études montrent que 61 % des personnes qui prendraient le CDG Express à Paris Est s'y rendrait par les transports en commun, 31 % par le taxi et le reste en voiture particulière ou à pied. Pour comprendre le choix d'un terminal en Gare de l'Est, il faut imaginer celle-ci non pas comme

celle que vous avez connue, mais telle qu'elle sera en 2007, à l'occasion de l'arrivée du TGV. Elle sera alors entièrement remaniée, mais surtout complétée par une liaison mécanisée la reliant à la Gare Magenta. Nous pourrions donc nous appuyer en 2007, c'est-à-dire bien avant l'arrivée de CDG Express, sur un véritable pôle de transports majeur constitué de la Gare du Nord, de la Gare Magenta et de la Gare de l'Est, avec de nombreuses lignes de métro et de RER. Le CDG Express partira donc de l'un des quais de ce pôle de transport. Pour mémoire, je signale qu'entre le quai le plus à l'Est de la Gare de l'Est (la voie 31) et la voie la plus à l'Ouest de la Gare du Nord, il n'y a pas plus de distance qu'entre la place du 18 juin et la Gare Montparnasse. J'ajoute que ce pôle disposera de possibilités d'accès en taxi plus faciles qu'à la Gare du Nord. Le pôle que j'ai évoqué devrait être le moteur d'une restructuration urbaine importante de tout ce secteur de l'Est parisien, en continuité avec ce qui se fait en Seine Saint-Denis dans la Plaine de France.

### **Xavier DUCLAIROIR**

En ce qui concerne l'exemple de Londres, plusieurs raisons expliquent que l'enregistrement des bagages soit un service assez peu utilisé. Tout d'abord, le terminal d'enregistrement des bagages est très peu visible quand on accède au London Express en bus, en métro ou en taxi. Or il est établi que si un voyageur voit son train avant de voir les banques d'enregistrement, il monte toujours dans celui-ci, de peur de le rater. D'autre part, le service d'enregistrement de Londres est pénalisé par le fait que les compagnies aériennes doivent payer un supplément pour en bénéficier. De fait, un grand nombre de compagnies aériennes ont refusé ce principe, que ce soit au départ ou par la suite. Notre logique consiste au contraire à considérer que le surcoût du service d'enregistrement avancé sera payé par l'utilisateur de la liaison. J'ai d'ailleurs appris que l'on vient d'installer en Allemagne des banques d'enregistrement en libre de service, si bien que l'on a plus besoin de prévoir une hôtesse derrière chaque banque. Etant entendu que notre service a vocation à entrer en service en 2012, on ne peut pas raisonnablement ne pas envisager d'offrir un tel service à cette date.

### **Philippe MARZOLF**

J'ajoute qu'il est proposé, au vu de ce qui a été dit lors de réunions précédentes, de prévoir un arrêt complémentaire à Haussmann Saint-Lazare, dans le prolongement d'Eole, voire même à Montparnasse, avec le projet ESOLE qui a fait l'objet d'un cahier d'acteurs qui sera bientôt diffusé.

### **Rémi MATHIEU, Bondy**

Le problème c'est que de telles solutions rendraient caducs les investissements réalisés en Gare de l'Est pour y installer un terminal avancé. Par ailleurs, je ne comprends toujours pas pourquoi un habitant de l'Ouest parisien ou un homme d'affaires de La Défense ferait le détour qui consiste à aller prendre le CDG Express en Gare de l'Est.

### **Xavier DUCLAIROIR**

Nous allons essayer de limiter le montant des investissements en gare de l'Est pour nous prémunir d'une réorientation du projet. Nous avons d'autant plus de marges de manœuvre que ces investissements interviendront à la fin de la réalisation du projet.

Il n'y a pas de positionnement idéal pour une gare, puisque son implantation à l'Ouest de Paris se ferait a contrario au détriment des habitants de l'Est parisien. Le positionnement naturel d'une Gare, c'est qu'elle soit située dans la direction du lieu où l'on souhaite se rendre, ce qui est le cas en l'occurrence de la Gare de l'Est. De plus, les enquêtes que nous avons réalisées indiquent que, contrairement à une idée reçue, les passagers aériens proviennent de l'ensemble de la Région Parisienne. Aucun des arrondissements ne représente plus de 10 % de ceux-ci. Il n'y a pas plus de passagers aériens qui partent de La Défense que du 19<sup>ème</sup> ou du 20<sup>ème</sup> arrondissement, sans doute parce que ceux-ci préfèrent en général partir de leur domicile plutôt que de leur bureau.

**Wadislava DEDONCKER, Bondy**

Je souhaite attirer votre attention sur un constat simple : on s'apprête à dépenser 800 millions d'euros pour onze kilomètres de tunnel, alors que nous n'obtenons aucun financement pour des murs anti-bruits. En bref, nous sommes une fois de plus les dindons de la farce.

**Philippe MARZOLF**

Je précise que nous avons pu traiter 18 questions à l'oral sur les 32 questions que nous avons reçues par écrit. Toutes les questions recevront une réponse écrite du maître d'ouvrage.

Merci Mesdames et Messieurs d'avoir participé à ce débat et bonne nuit.