

Compte-rendu audition publique du 12 novembre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

Philippe MARZOLF, Président

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alain ALMERAS

Personnalités auditées :

Sylvain CHAZAL, Secrétaire fédéral UNSA Transport

Gilles BORDES PAGES, Directeur du développement, Air France

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

Maître Bernard FOSSET, Notaire à Aulnay-sous-Bois, Chambre des notaires de Paris

Michel BOURNAT, directeur délégué Plaine de France, AFTRP (Agence foncière technique de la région parisienne)

Pour la Maîtrise d'Ouvrage (en salle) :

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express

Bernard SULPIS, Délégué régional de Réseau Ferré de France (RFF)

Ouverture

Philippe MARZOLF
Président

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette cinquième audition publique consacrée au projet CDG Express. Elle va permettre à la Commission particulière du débat public que je préside d'écouter le point de vue et les propositions de cinq acteurs concernés par ce projet. Cinq personnes vont donc être auditionnées ce soir, selon le même principe : chacune disposera de dix minutes pour exposer son point de vue, puis la Commission pourra poser des questions et enfin le public présent ce soir pourront poser des questions à leur tour s'ils souhaitent obtenir des réponses. Je précise que le Maître d'Ouvrage pourra également intervenir s'il juge nécessaire d'apporter des précisions.

Audition de Sylvain CHAZAL

Secrétaire fédéral de l'UNSA Transport

I. Présentation de l'UNSA et de son union locale à Roissy

C'est l'union locale de l'UNSA qui est en lien avec ce dossier. L'UNSA a dix ans. Le paysage syndical français a connu de nombreuses divisions et quelques trop rares réunifications. En 1993, des réflexions ont été conduites autour du malaise du syndicalisme français : dispersion syndicale, faible taux de syndicalisation, participation en recul aux élections professionnelles. Ce constat conduisit cinq fédérations autonomes, très représentatives dans leur champ professionnel, à se réunir et à créer l'UNSA, l'Union nationale des syndicats autonomes. Ces syndicats étaient :

- la Fédération de l'Education Nationale, devenue aujourd'hui l'UNSA Education ;
- l'AFGAG qui représentait les salariés de la Fonction publique ;
- la FGSOA qui représentait les agriculteurs et le secteur agroalimentaire ;
- la FAT, Fédération des transports urbains et interurbains, ainsi que la RATP ;
- la FMC, Fédération des maîtrises et cadres de la SNCF.

Ces syndicats se sont regroupés, se sont développés et se sont ensuite ouverts au secteur privé. Au sein de l'UNSA se trouve une structure qui s'appelle l'UNSA Transports. Pour structurer son fonctionnement et accompagner son développement interprofessionnel, l'UNSA est organisée en sept branches professionnelles. L'UNSA Transports regroupe tous les syndicats du transport et de la logistique ; elle est très représentative dans les transports collectifs. Nous sommes la deuxième organisation syndicale à la RATP, la troisième organisation syndicale à la SNCF, nous sommes très présents dans les autoroutes et le transport urbain et nous sommes en fort développement dans les métiers de l'aérien. Nous sommes entre autres très présents parmi le personnel navigant, chez les hôtesses et les stewards, bientôt rejoints par un syndicat de pilotes ; nous sommes également présents auprès du personnel assurant l'enregistrement et le traitement des passagers au sol.

C'est au titre de l'Union locale de Roissy que je vais intervenir. Parallèlement à la structure en branches professionnelles que je viens de vous présenter, l'UNSA s'organise en unions professionnelles régionales, départementales et locales. Ce sont des lieux de service, de réflexion. Nous sommes présents pour répondre aux questions des salariés quels que soient leur profession et leur secteur d'activité ; il s'agit donc d'implantations locales. C'est ce tissu militant, situé au plus près des bassins d'emploi et des réalités du monde du travail, qui a permis à l'UNSA de créer la surprise aux élections prud'homales de 2002 en dépassant les 5 % des voix au niveau national tous collèges confondus. C'est un très bon résultat pour une première participation. Dans la zone de Roissy, nos listes ont même attiré plus de 15 % des voix. Notre Union locale de Roissy a souhaité participer à la réflexion collective dans le cadre du débat public sur CDG Express, en coordination avec nos représentants dans les Conseils d'administration des entreprises concernées. Nous siégeons au Conseil d'administration de la SNCF, de la RATP, de Réseau Ferré de France (RFF), d'Aéroport de Paris (ADP) et d'Air France. Nous siégeons également dans différentes instances locales et régionales, dont le Conseil économique et social régional.

II. Vision de l'UNSA concernant la politique des transports entre Paris et Roissy

Nous défendrons ici la qualité des transports en commun en faveur des employés et des utilisateurs de la plate-forme de Roissy, qui transitent ou résident à Paris. La saturation du réseau routier en Ile-de-France, et tout particulièrement sur les autoroutes desservant Roissy, nécessite selon nous un rééquilibrage en faveur du transport collectif. L'UNSA milite pour une redistribution des parts modales, qui nous semble devoir évoluer en faveur du transport collectif et notamment du mode ferroviaire, qui offre une meilleure garantie en termes de transport de masse. Nous dressons le constat suivant : de nombreux salariés de la plate-forme, qui arrivent de Paris, utilisent leur véhicule personnel, occasionnant pollution et saturation des autoroutes, des accès à l'aéroport et des parkings. De nombreux salariés utilisent aujourd'hui le RER mais ils sont mécontents du service rendu et recherchent une qualité de transport accrue, notamment en termes de sûreté. Trop d'agressions, dont des vols à la tire, sont à déplorer. Ils recherchent également une fiabilité en termes de respect des temps de transport et ils souhaitent un confort accru. N'oublions pas que la présence du Parc d'exposition (PEX) de Villepinte dégrade considérablement la situation. Elle provoque des embouteillages pendant de nombreuses semaines dans l'année, qui rendent à ce jour le transport par route impossible. A certaines heures, il faut parfois plus de deux heures pour rouler de Roissy à Paris et inversement. Une segmentation existe aujourd'hui entre les différents usagers : ceux qui vont prendre l'avion et ceux qui vont travailler. Ces deux catégories d'utilisateurs ont pourtant les mêmes attentes et présentent une convergence d'intérêts. Je rappelle que les salariés du pôle de Roissy représentent plus de 100 000 personnes. Ils n'habitent pas tous à Paris, mais les études menées par ADP montrent qu'ils transitent par la capitale et seraient sûrement intéressés par la possibilité d'utiliser les transports en commun.

III. L'accessibilité de CDG Express aux salariés

Le projet CDG Express ne nous semble pas prendre suffisamment en compte aujourd'hui les salariés. Sans mesures d'accompagnement, l'exclusion se fait par le tarif proposé. Le trajet est supposé coûter 15 euros, ce qui représente 30 euros par jour, soit une somme impossible à payer pour les salariés. Cette ségrégation par l'argent nous semble inacceptable pour des voyageurs quotidiens, d'autant que la création de CDG Express remettra sans doute en cause les liaisons directes par le RER B avec l'aéroport. Or beaucoup de personnes utilisent ces liaisons directes pour des raisons de sécurité : on dénombre moins d'agressions car les vols à la tire sont souvent commis lors de passages dans des gares intermédiaires. Beaucoup de salariés de Roissy prennent donc les trains directs pour ces raisons de sécurité or dans le futur, nous craignons que ces liaisons directes n'existent plus. Lorsqu'une hôtesse de l'air doit emprunter le RER B à 23 heures ou à minuit, elle rencontre parfois des difficultés en raison de l'arrêt dans toutes les gares, elle prend des risques. Les salariés ont peur, ils prennent donc leur véhicule, ce qui crée des embouteillages, de la pollution et des difficultés de stationnement, les parkings étant complètement saturés au niveau d'Air France aujourd'hui. Nous souhaitons donc que ce débat sur l'accessibilité tarifaire ait lieu et que des engagements fermes soient pris dès maintenant, ainsi que des autorisations particulières pour les salariés de la plate-forme.

Nous pourrions imaginer l'établissement d'un partenariat entre le transporteur et les employeurs. J'attire votre attention sur le fait que nous ne laisserons en aucun cas faire ce qui se passe

aujourd'hui entre Anthony et Orly, où la pratique tarifaire interdit l'accès par Orlyval aux travailleurs de l'aéroport. Aujourd'hui, les travailleurs sont exclus de cette liaison directe faute d'un tarif spécifique. Les salariés ont laissé s'installer cette situation à Orly, mais je peux vous assurer que nous nous battons pour que cela ne se reproduise pas à Roissy et que cet accès ne soit pas réservé uniquement aux voyageurs aériens. Nous souhaitons vraiment que les travailleurs y accèdent. L'ouverture de la liaison CDG Express aux salariés de Roissy permettra également aux entreprises de résoudre certains problèmes : les employeurs y trouveront donc leur compte. Nous pensons que grâce à CDG Express, l'encombrement des parkings sera réduit alors qu'ils sont aujourd'hui saturés, ce qui représente un coût important pour les entreprises. Cela constituera également une sécurité dans le transport des personnels et créera une fiabilité des prises de service, indispensable pour le personnel navigant qui est amené à intervenir sur un avion. Nous estimons également que cela entraînera une amélioration globale des conditions de travail en réduisant la fatigue et en diminuant le nombre des accidents de trajet qui se produisent actuellement sur les autoroutes.

Tous ces arguments sont importants pour les employeurs comme Air France, ADP et les autres. Aussi souhaitons-nous que les entreprises de la plate-forme de Roissy soient associées au projet pour leur personnel, et non simplement pour leurs clients. Je souhaite que mon collègue d'Air France, qui va intervenir ensuite, n'oublie pas d'évoquer les salariés et l'usage bénéfique qu'ils pourraient tirer de ce nouveau moyen de transport. L'UNSA favorisera l'ouverture du débat dans les entreprises. Nous allons mener une campagne sur ce sujet auprès des salariés et nous interviendrons auprès des différentes instances pour que le débat ait lieu en Comité d'entreprise et Comité hygiène, sécurité et conditions de travail (CHSCT).

Philippe MARZOLF

Vous avez mené cette campagne d'information ?

Sylvain CHAZAL

Nous allons la mener.

IV. Architecture technique du projet

Comme vous l'avez constaté, l'UNSA est très présente à la SNCF et mes camarades issus de cette entreprise se sont livrés à une lecture technique du projet. Ils sont présents si vous souhaitez poser des questions sur ces points techniques car je ne pourrai peut-être pas répondre moi-même. Nous ne nous exprimerons pas sur l'intégration paysagère du projet, ni sur les mesures de protection environnementale indispensables, car les associations concernées le font mieux que nous. Pour autant, nous pensons que le recours, dans une proportion très importante, à la technique du tunnel ferroviaire et à la traction électrique est un gage d'impact minimum sur l'environnement. En termes de développement durable, cela correspond bien à l'impact et au bénéfice à long terme qui sont recherchés.

Dans ce cadre, nous émettons une forte réserve à l'égard du choix qui consiste à condamner les voies directes de la gare TGV de Roissy CDG pour construire les quais de terminus de CDG Express. Ces voies sont certes sous-exploitées aujourd'hui, et l'utilisation du tube central à

grande vitesse pour le projet CDG Express semble irréversible. Cela est de nature à compromettre dans l'avenir le développement du TGV français mais aussi européen, car le barreau nord / sud de l'interconnexion TGV est appelé à devenir un maillon essentiel dans la régularité de l'exploitation des échanges nord / sud du grand réseau européen de TGV. Celui-ci nous relie à l'Angleterre avec Eurostar, à la Belgique et la Hollande avec Thalys, à l'Allemagne avec TGV est ; il faut aussi citer le TGV réseau français ainsi que les réseaux du sud en prolongement du TGV Méditerranéen jusqu'à l'Espagne, et du TGV français jusqu'en Italie si le TGV Lyon / Turin voit le jour. Si des opportunités d'utilisation de capacité semblent apparaître à Paris Gare de l'Est par le report du trafic banlieue sur Eole et sur Magenta, il nous semble que tel n'est pas le cas pour la gare TGV de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Nous pensons donc qu'il faut préserver toutes les capacités de la ligne TGV d'interconnexion nord / sud, tant en termes de débit que de rapidité. C'est la principale réserve technique que nous émettons. Nous répondrons à ces questions si vous le souhaitez.

En conclusion, je vous remercie, au nom des salariés de Roissy, de nous avoir donné la parole. Nous avons jusqu'à présent l'impression d'être écartés. Il est indispensable que les employés de la plate-forme soient associés à la suite de ce projet car ils peuvent jouer un rôle important dans son équilibre financier et dans sa réussite commerciale. Les usagers salariés doivent devenir les premiers promoteurs de cette future liaison auprès des voyageurs aériens. Les personnes qui utilisent un mode de transport et en sont satisfaites le font savoir. Si les travailleurs de Roissy sont des utilisateurs réguliers de ce transport, ils sauront en faire la promotion. Au-delà du simple intérêt des salariés de Roissy, nous défendons également la notion de développement durable. En tant que citoyens responsables, nous pensons que ce projet ne remplirait pas cette condition s'il n'intégrait pas l'ensemble des usagers. Merci de votre écoute et à bientôt pour travailler ensemble.

Philippe MARZOLF

Vous avez parlé de 100 000 salariés sur la plate-forme de Roissy, mais nous avons plutôt reçu le chiffre de 72 000 salariés.

Sylvain CHAZAL

Le chiffre que vous me donnez correspond à la date d'aujourd'hui. Or le projet verra le jour en 2012, c'est-à-dire dans dix ans. Les salariés seront 100 000 dans dix ans.

Alain ALMERAS

Comptez-vous les personnels navigants ou non ? Je pensais que le chiffre de 72 000 n'incluait pas les nombreuses personnes qui se rendent à la plate-forme pour aller travailler mais qui ne travaillent pas sur place.

Sylvain CHAZAL

Air France compte 14 000 stewards et hôtesse et 3 000 pilotes. Ils ne travaillent pas tous sur Roissy car une partie est affectée à Orly. 8 000 personnes travaillent pour Air France sur la plate-forme de Roissy. Nous sommes persuadés que l'activité va se développer, et pas seulement

l'activité aérienne. De nombreuses entreprises sont installées autour de la plate-forme de Roissy car il s'agit d'un bassin d'emploi fantastique.

Philippe MARZOLF

Lors d'une autre réunion, il nous a été déclaré que seulement 10 % de ces salariés habitaient sur Paris et seraient donc susceptibles d'utiliser la liaison directe CDG Express car ils utilisent déjà le RER B.

Sylvain CHAZAL

Je ne connais pas les chiffres avec précision mais je constate que nous avons beaucoup de collègues, qui habitent Paris ou y transitent, qui prennent leur voiture. Je défends auprès d'eux les transports en commun car j'ai le souci de l'environnement mais ils m'opposent la durée du transport. J'ai lu dans la contribution des Verts que le temps de trajet entre Paris et Charles de Gaulle était de vingt minutes. J'utilise le RER mais je n'ai jamais mis vingt minutes pour arriver à Roissy, le trajet est beaucoup plus long. Les personnes m'opposent également la sécurité, car beaucoup de vols sont à déplorer. Plusieurs collègues se sont fait agresser et voler leur portefeuille. Les passagers se font régulièrement arracher leurs bagages. Voyager sur le RER B est sportif. Les hôtesses de l'air en uniforme sont souvent agressées ou provoquées.

Alain ALMERAS

Le prestige de l'uniforme fonctionne-t-il en sens inverse de ce à quoi nous pourrions nous attendre ?

Sylvain CHAZAL

Vous avez entendu parler d'un conflit entre un rappeur célèbre et le personnel d'Air France à bord d'un avion : une hôtesse s'est fait agresser. L'hôtesse de l'air constitue un symbole auquel s'attaquent parfois les petits voyous.

Alain ALMERAS

Au cours du débat, j'ai entendu qu'il existe un plan de développement urbain (PDU) et cela figure également dans le dossier. Y avez-vous été associé ?

Sylvain CHAZAL

Une enquête a été menée par ADP, il y a un ou deux ans. Des questionnaires circulaient mais ils étaient très complets et demandaient donc un investissement important de la part des personnels qui devaient indiquer le transport utilisé. Je ne sais donc pas si beaucoup de salariés ont répondu.

Alain ALMERAS

Y avez-vous été associés en tant qu'organisation syndicale ?

Sylvain CHAZAL

Non, nous n'avons pas été contactés.

Alain ALMERAS

Vous dites avoir eu l'impression d'être écartés du débat. Est-ce la Commission qui vous a contacté ?

Sylvain CHAZAL

Non, j'ai trouvé une petite brochure intitulée « *Ce que nous croyons* » qui était signée par les PDG d'ADP, de la SNCF et de RFF. Ils présentaient ce moyen de transport comme un avantage fantastique et extraordinaire pour l'environnement et parlaient de tous, sauf des salariés. Ils évoquaient la pollution générée par les taxis et les voitures mais ils ne parlaient pas des passagers. Nous craignons d'être exclus demain de ce moyen de transport et d'être obligés d'utiliser le RER B qui s'arrêtera dans toutes les gares avec un temps de transport très long.

Alain ALMERAS

Vous avez expliqué qu'il est impossible pour les salariés de payer 30 euros par jour, à moins de recevoir des augmentations de salaire conséquentes mais cela m'étonnerait. Quel prix imaginez-vous ? La notion de surcoût est-elle envisageable ou exigez-vous que la liaison directe reste dans le cadre de la tarification carte orange ?

Sylvain CHAZAL

Si j'étais démagogique, je vous dirais que nous souhaitons pouvoir voyager avec la carte orange mais je sais que cela est très problématique. Aujourd'hui, la carte orange permettant d'aller à Roissy représente déjà un investissement très important. Nous souhaiterions qu'il y ait un coupon supplémentaire qui soit pris en charge par l'entreprise et éventuellement aussi symboliquement par le salarié mais nous payons déjà très cher notre carte orange.

Alain ALMERAS

L'entreprise rembourse la moitié du prix de la carte orange.

Sylvain CHAZAL

Nous souhaitons qu'un système permette de donner accès aux salariés, peut-être pas à tous les porteurs de carte orange mais aux salariés.

Philippe MARZOLF

Vous proposez d'instituer un coupon supplémentaire sur la carte orange qui soit pris en charge par l'entreprise.

Sylvain CHAZAL

Il faudrait un système de ticket supplémentaire que les salariés achèteraient.

Alain ALMERAS

De mémoire, il me semble qu'il est possible de se rendre à Roissy Charles de Gaulle avec la carte orange.

Sylvain CHAZAL

Tout à fait.

Alain ALMERAS

Seuls les voyageurs aériens sont obligés de payer une surtaxe pour prendre les transports locaux qui sont mis gracieusement à notre disposition.

Sylvain CHAZAL

Non.

Alain ALMERAS

C'est ce que j'ai cru comprendre, mais très peu de voyageurs aériens prennent le RER B.

Philippe MARZOLF

Il y a une surtaxe sur le billet RER lorsqu'on prend le billet RER à l'unité.

Sylvain CHAZAL

Je paye moi aussi cette surtaxe sur la carte orange puisque, comme par hasard, elle est cinq zones alors qu'à distance égale, elle serait quatre zones ailleurs.

Alain ALMERAS

Vous affirmez qu'il n'existe pas de tarif spécifique aux salariés d'Orly entre cet aéroport et Antony. Aucune compensation n'est-elle donc prévue ?

Sylvain CHAZAL

Non car le tarif est unique.

Alain ALMERAS

A votre connaissance, aucune compensation n'est prévue ?

Sylvain CHAZAL

A ma connaissance, aucune compensation n'est prévue.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous affirmez que Villepinte dégrade la ligne, cela semble suggérer que vous soutenez la bifurcation de la liaison directe sur Villepinte.

Sylvain CHAZAL

Lorsqu'il y a des salons, nous ne pouvons pas emprunter le RER car les trains sont remplis à plus de 100 % et nous restons sur les quais.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Cela a été dit à plusieurs reprises. Vous soutenez donc l'alternative sur le Parc des expositions (PEX) de Villepinte.

Sylvain CHAZAL

Nous n'avons pas étudié cet aspect des choses, nous nous sommes contentés de faire le constat.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Comment va se passer l'arrivée du CDG Express s'il n'est pas possible d'utiliser ces voies ?

Sylvain CHAZAL

Je vais laisser la parole à mes collègues de la SNCF.

Eric TOUNEBOEUF

Je suis secrétaire de l'UNSA cheminots. Nous n'avons pas réalisé de contre-projet avec une contre-gare du CDG Express. Nous constatons aujourd'hui que le projet porte sur les voies centrales et le tube central de la gare CDG Express, qui étaient réservés à la circulation des TGV express. A partir du moment où cette emprise est utilisée par CDG express, il n'y a plus possibilité de franchissement de la gare de Roissy Charles-de-Gaulle par les TGV, qui seront alors obligés d'emprunter les voies à quai. Or aujourd'hui ces voies centrales sont dans un tube avec des murs auvents qui permettent au TGV de passer à grande vitesse, ce qui ne sera pas possible sur les quais. L'ensemble des TGV qui traverseront Paris du nord au sud sera donc obligatoirement ralenti. Cela ira également à l'encontre de la facilité de circulation et d'exploitation du barreau nord / sud, qui a été conçu sur toutes les gares de la ligne avec des voies centrales et des voies en déviation pour se mettre sur les quais. C'est ainsi que sont conçues aujourd'hui toutes les gares TGV. Le problème réside donc dans l'exploitation future du barreau nord /sud.

Philippe MARZOLF

Nous avons déjà posé cette question au maître d'ouvrage et il nous a répondu qu'il n'y a pas de TGV direct car ils s'arrêtent tous à la gare TGV de Roissy.

Eric TOURNEBOEUF

Le problème est de savoir si nous étudions la situation actuelle, en l'état du réseau TGV européen, ou si nous nous projetons dans quinze ans, lorsque le réseau TGV européen sera totalement déployé. Le débat porte sur ce choix. Si nous considérons que le réseau TGV européen est promis à un bel avenir, le barreau nord / sud qui traverse Roissy Charles-de-Gaulle mais aussi Marne-la-Vallée Disney deviendra un point extrêmement central des échanges nord / sud des TGV. Le problème de saturation qui va se poser existe déjà aujourd'hui pour les TGV sud / et sur le premier maillon entre Paris et Lyon. La situation du Paris / Lyon aujourd'hui sera celle de l'interconnexion dans quinze ans. Nous sommes donc bien contents de disposer du nœud central pour faire du débit.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Il faut toujours arriver à Roissy.

Eric TOURNEBOEUF

Je comprends bien la problématique. Les gares aéroport qui ont été construites en Europe sont souvent des gares légères faites de structures métalliques, parfois un peu en encorbellement, pas toujours très esthétiques. Une gare terminus sur ce genre de services ne demande pas une emprise extraordinaire. J'estime dommage aujourd'hui de condamner le tube central de Roissy Charles-de-Gaulle.

Alain ALMERAS

Vous parlez de préserver les capacités en termes de vitesse et de débit. Si le tronçon central est condamné, perdons-nous à la fois du débit et de la vitesse ?

Eric TOURNEBOEUF

Vous perdez automatiquement les deux car les voies à quai sont prises en dévié des lignes, ce qui oblige à faire ralentir les trains pour les placer sur les voies latérales.

Alain ALMERAS

Ralentir les trains a des conséquences sur la vitesse : y a-t-il aussi des conséquences sur le débit ?

Eric TOURNEBOEUF

Vous perdez aussi en débit car vous écarterez les possibilités de doublement ou d'avoir des graphiques tendus. Je crains de devenir un peu technique.

Philippe MARZOLF

Vous affirmez que les personnes de la SNCF sont plutôt favorables au tunnel et à la traction électrique car cela favorise l'environnement. Que répondez-vous aux personnes qui habitent au-dessus du tunnel et qui ne sont pas sûres qu'il limite les atteintes à l'environnement ?

Eric TOURNEBOEUF

J'ai travaillé presque quinze ans à construire des villes nouvelles. J'ai toujours rencontré des personnes très mécontentes de me voir arriver, quel que fut le mode d'infrastructure que j'amenais. Je sais d'expérience que mise à part la phase de construction, que je reconnais assez pénible, lorsque les choses sont bien faites et que les mesures qui conviennent en matière de vibrations ont été prises, un tunnel est fort bien accepté par les riverains passée une certaine période de mise en place. C'est ce que j'ai vécu et que je retiens de mes expériences passées. Les personnes souhaitent toujours que cela passe dans le jardin du voisin. Cependant, le mouvement ferroviaire a moins d'emprise, par exemple polluante, que l'autoroute ou tout autre mode.

Alain ALMERAS

Vous affirmez que les choses s'arrangent « *passée une certaine période de mise en place* », que voulez-vous dire ?

Eric TOURNEBOEUF

Cela signifie qu'il n'est pas possible de construire un tunnel sans faire de bruit ni de poussière ou sans amener de toupies de béton.

Alain ALMERAS

J'avais compris que vous suggériez d'attendre que les personnes s'habituent aux vibrations.

Eric TOURNEBOEUF

Ce n'était pas du tout ce que je voulais dire, vous avez bien fait de m'interroger.

Philippe MARZOLF

Je propose que le maître d'ouvrage réponde aux différentes questions et demandes que vous avez exprimées.

Bernard SULPIS

Je veux revenir sur deux grands sujets. En ce qui concerne le tunnel, j'estime que vous avez bien fait de demander une précision. Lorsque nous réalisons des travaux, cela se voit. Nous avons situé notre principale base de chantier à Pavillon-sous-Bois, où une réunion de proximité se tiendra demain, sur la zone dite de la Poudrette à proximité du canal de l'Ourcq, à la fois pour évacuer les déblais et assurer l'approvisionnement afin d'éviter les circulations de camions, qui constituent souvent l'élément le plus perturbant.

En ce qui concerne l'utilisation des voies centrales du TGV, je souhaite apporter deux précisions. La SNCF, qui est présente et pourra éventuellement compléter mon propos, a pris dès le départ toutes les conditions nécessaires à la préservation de l'avenir. Le dossier comprend un certain nombre de mesures conservatoires permettant ultérieurement de faire face à certains accroissements. Cependant, deux points sont apparus aujourd'hui de façon commune entre les établissements publics ferroviaires qui composent le paysage français, c'est-à-dire la SNCF et RFF. D'abord, ce sont les TGV jonction qui sont appelés à se développer dans l'avenir, pour plusieurs raisons. Les arrivées sur les gares parisiennes sont fortement saturées et les demandes de province à province ou de ville européenne à ville européenne se développent de plus en plus. Compte tenu de l'importance du pôle de Roissy, tant au niveau de l'aéroport que de la plate-forme d'emploi, on imagine de moins en moins que les TGV jonction passent en région Ile-de-France sans s'arrêter pour desservir au passage cette région, compte tenu du poids qu'elle représente.

Le développement des TGV pour l'Ile-de-France se réalisera peut-être davantage vis-à-vis des gares comme Roissy, Marne-la-Vallée ou Massy, que vis-à-vis des gares parisiennes car il ne sera pas possible d'accroître les services. A partir de ce moment, la nécessité de disposer de voies traversantes où les TGV peuvent passer sans s'arrêter paraît de moins en moins pertinente dans l'avenir. Des mesures conservatoires sont néanmoins prises. A partir de notre projet, il reste éventuellement d'autres solutions pour arriver à Roissy, afin de respecter l'une des contraintes qui nous a été donnée : être absolument conforme avec tous les projets existants, par exemple au schéma directeur de la région Ile-de-France. Si demain la tangentielle Est est supprimée au SRIF, nous pouvons peut-être arriver différemment à la plate-forme de Roissy. Il ne nous appartient pas à nous seuls de réaliser des modifications dans le SRIF.

La deuxième grande question que vous posez concerne l'accès des employés. Nous avons peut-être fait preuve d'un manque de communication dès le début de la présentation de ce projet. Celui-ci est conçu pour attirer les passagers aériens, en particulier avec une sorte de terminal avancé sur Paris où pourrait être pratiqué l'enregistrement des personnes et des bagages. Ce système est inclus dans le système de transport public de la région Ile-de-France et il est donc clair qu'il sera ouvert à toutes les personnes qui souhaiteront l'utiliser, comme les accompagnateurs des passagers aériens et bien évidemment les employés de la plate-forme. La tarification a été calculée pour permettre le montage financier ; elle considère qu'à raison de 15 euros par trajet et de huit millions de passagers aériens par an, le système peut se financer dans les conditions indiquées dans le dossier. Cependant, avec huit millions de passagers, nous ne saturons pas le système de transport et il est donc bien ouvert à d'autres, dans des conditions tarifaires qui restent intégralement à discuter, avec les employés en particulier. Comment peuvent-elles se discuter ? Elles peuvent se discuter en direct entre les promoteurs du projet et les employés et leurs employeurs, au fur et à mesure de son avancement et de sa mise en place. La discussion peut également impliquer les autorités organisatrices des transports. Il est clair que l'utilisation de la carte orange nécessite un accord avec le syndicat des transports en Ile-de-France et la mise en place de compensations qui deviennent alors des compensations publiques. Aujourd'hui, nous ne savons pas ce qu'il en sera car les études et réflexions n'ont pas encore été menées à leur terme à ce sujet. Nous ignorons donc si les compensations seront plutôt de nature publique à travers le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) ou de nature privée à travers les employés et les employeurs.

Aujourd'hui, vous payez avec une carte orange cinq zones et il n'y a pas de surtaxe. Le décomptage zonal tel qu'il existe aujourd'hui place Roissy dans la zone 5. Le même problème surgit pour chaque gare placée après la limite d'une zone, les personnes habitant après cette limite se plaignent car à une station près elles auraient eu une zone de moins à payer. Roissy est en zone 5, ce qui n'est pas une surtaxe. En revanche, il existe bien une surtaxe sur le billet individuel, qui est destinée à payer les transports internes à la plate-forme aéroportuaire, lesquels sont gratuits. La carte orange, qui est un titre multi modal, couvre l'ensemble des déplacements. Il ne faut pas opposer les besoins à satisfaire, comme lorsque vous accusez les services directs qui s'arrêtent au PEX de dégrader les conditions d'accès à la plate-forme. Cela est exact dans le vécu mais en réalité, vous nous aidez à mesurer ce que nous disons depuis un certain temps : un même service ne peut pas jouer tous les rôles en même temps. Vous nous indiquez combien il est difficile de faire jouer à la ligne D à la fois le rôle de :

- desserte directe de Roissy ;
- desserte directe des salons qui ont lieu à Villepinte ;
- desserte quotidienne des personnes qui travaillent ou habitent dans le nord / est francilien.

Vous le ressentez comme une dégradation mais desservir le PEX est également une nécessité. Je pense que tous les efforts que nous devons entreprendre consistent à la fois à :

- améliorer la desserte pour le quotidien, ce qui correspond au schéma directeur d'amélioration de la ligne B qui a été approuvé par le syndicat des transports d'Ile-de-France le 1^{er} octobre ;
- améliorer la desserte du PEX de Villepinte, qui fait l'objet des études que nous menons avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris ;
- améliorer la desserte de Roissy.

Le projet qui fait l'objet du présent débat doit justement permettre de remplir tous ces rôles.

Philippe MARZOLF

Je souhaiterais faire part de deux réactions. En page 53 du dossier du maître d'ouvrage, vous dites que le service est accessible à tous et que les salariés et accompagnateurs sont estimés à 5 % du trafic des passagers aériens. Pouvez-vous me confirmer ce chiffre ?

Bernard Sulpis

C'est le chiffre auquel nous sommes arrivés concernant le trafic entre Paris et Roissy. Il y a encore de la marge pour accepter davantage de personnes. Cependant, vous savez que bon nombre d'employés de Roissy travaillent entre Paris et Roissy. Le schéma d'amélioration de la ligne B va être important pour ces personnes qui habitent par exemple à La Courneuve, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aubervilliers ou Drancy, puisqu'ils disposeront de davantage de services. En période de pointe, le RER s'arrête seulement tous les quarts d'heure à La Courneuve. Lorsque la ligne B n'aura plus besoin de desservir directement Roissy grâce à l'existence de CDG Express, davantage de RER B pourront s'arrêter à La Courneuve et Aubervilliers. Cela représente des accès facilités à la plate-forme de Roissy pour toutes les personnes qui habitent dans ce secteur. Il ne faut pas oublier que tous les salariés n'habitent pas à Paris ou au sud de Paris. L'amélioration est bien globale.

Philippe MARZOLF

Vous n'avez peut-être pas répondu à la demande d'engagement que Sylvain Chazal exprimait quant à l'association du syndicat de salariés à la suite de ce projet.

Bernard Sulpis

L'une des vertus du débat public est d'enregistrer clairement la volonté d'un certain nombre de partenaires, pas seulement de s'opposer pour certains, mais pour la plupart de participer activement à l'élaboration d'un certain nombre de projets qui apportent le maximum de satisfaction. Nous enregistrons aujourd'hui sa demande de façon claire. Lorsque nous devrons déposer notre propre dossier au mois d'avril, vous constaterez aisément les engagements qui seront pris à ce moment-là d'associer les employés au même titre que l'ensemble des riverains et des usagers potentiels concernés par ce service.

Marie-Pierre BORY

Je suis chef de projet au département Stratégie d'Aéroports de Paris (ADP). Orlyval offre un système d'abonnement mensuel qui est accessible aux employés d'ADP avec une prise en charge par ADP en tant qu'employeur. Je ne suis pas en mesure de vous fournir une réponse complète ce soir car je dois effectuer des vérifications, mais je reviendrai vers vous avec la réponse concernant les autres employés d'Orly. Sylvain Chazal a indiqué qu'il n'existait pas de tarif particulier pour les employés d'Orly qui empruntaient Orlyval. La RATP propose déjà un système d'abonnement, notamment aux employés d'ADP. Il me semble que cet abonnement était proposé à l'ensemble des employés de la plate-forme mais je dois le vérifier pour répondre complètement à Sylvain Chazal sur ce sujet. Nous avons effectivement réalisé une enquête assez lourde au sujet des déplacements de l'ensemble des personnels de Roissy en leur demandant d'où ils venaient, ce qu'ils faisaient dans la journée et quel type de transport ils empruntaient et je reconnais que ce questionnaire était assez long. Nous avons pu exploiter beaucoup d'éléments dans le cadre du PDU mais il est vrai que c'était assez lourd.

Concernant les propositions que vous avez formulées, je retiens celle d'un coupon supplémentaire pris en charge par l'employeur et symboliquement par l'employé. Je retiens également la façon dont vous avez évoqué le rôle local de votre union, située très près des bassins d'emploi. Travailler ensemble me semble donc être une proposition très intéressante. Nous pouvons effectivement réfléchir pour déterminer quel type de tarif peut être envisagé. Cela sera notamment réalisé dans le cadre du Plan de déplacement des entreprises, qui fait partie du Plan de déplacement urbain. Nous entrons dans la phase où nous devons travailler avec les entreprises sur la politique de transport pour voir ce qu'elles font sur les parkings, sur la prise en charge des transports en commun, et il faut regarder ce qu'elles peuvent faire en matière d'information et de communication. Tout cela doit découler du PDU et doit trouver une application très concrète dans le Plan de déplacement des entreprises.

Sylvain CHAZAL

Je souhaiterais recevoir des informations complémentaires sur Orlyval.

Philippe MARZOLF

Vous recevrez ces informations.

Sylvain CHAZAL

Peut-être les salariés d'ADP sont-ils au courant mais ce n'est pas le cas des autres salariés de l'aéroport qui ont déposé plusieurs requêtes de ce type auprès de moi.

Philippe MARZOLF

Il faudra également rajouter des données pour savoir quel type d'information est donné aux salariés.

Sylvain CHAZAL

Il faut également demander le montant financier de la participation demandée aux salariés, ensuite celui de la carte orange.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie d'être intervenu. Nous vous tiendrons au courant des réponses apportées aux questions que vous avez posées.

Audition de Gilles BORDES PAGES

Directeur du développement d'Air France

Air France n'est pas absente de ce débat sur le projet de CDG Express. Lors de la réunion à l'hôtel Hilton, nous avons présenté le point de vue de la compagnie aérienne à ce sujet. Je débute mon intervention par un constat : la desserte terrestre actuelle de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle est indigne d'une capitale telle que Paris, elle est indigne d'une région comme l'Île-de-France qui se veut et qui est la première destination européenne pour les congrès ; elle est également indigne pour notre pays, dont je rappelle qu'il est la première destination touristique mondiale. Se rendre à Roissy par l'autoroute A1 est indigne, tant pour les clients de l'aéroport que pour les riverains. Le moyen de transport privilégié par défaut est en effet la route, or l'A1 crée des nuisances de plus en plus nombreuses. La première origine de la pollution à l'oxyde de carbone est l'autoroute. Aucune plate-forme européenne comparable à Roissy n'est aussi mal desservie par le rail en termes d'accès direct à la capitale, tant en termes de fréquence que de longueur du trajet. La chance de Roissy est de n'être située qu'à 20 kilomètres de Paris à vol d'oiseau ; or cette chance n'a pas été utilisée pour des raisons historiques. Les gares ont été construites à des endroits « farfelus », comme l'indiquent plusieurs ouvrages, dont celui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Monsieur Girondeau, qui a également participé aux études du présent projet.

Les débats autour du projet de liaison directe CDG Express ont parfois donné lieu à des remarques surprenantes. Des opposants ont ainsi affirmé qu'ils souhaitaient freiner la croissance du développement du transport aérien en s'opposant à ce projet. Or la médiocre qualité de la desserte de Roissy crée par elle-même davantage de nuisances, puisque l'autoroute A1 crée plus de désagréments que le transport aérien. Il existe un lien incontestable entre l'économie d'une région ou d'un pays et le développement du transport aérien. Des études récentes, menées dans d'autres pays européens et notamment en Allemagne, montrent que le transport aérien est deux fois plus créateur d'emploi que les autres modes de transport en raison de la diversité des métiers, de leur technicité et des procédures. Aucun pays n'est parvenu à ce constat. Il est dommage que Roissy soit la plate-forme la moins bien desservie par le rail en Europe.

Air France est favorable à l'intermodalité et à l'amélioration de la desserte terrestre de Roissy, particulièrement ferroviaire. Je n'ai pas vocation à entrer dans le débat d'experts sur certains détails techniques du cahier des charges. Si je mentionne ce point, c'est parce que j'ai vu apparaître à quelques jours du débat la possibilité de procéder à des études complémentaires sur des variantes. Nous sommes incapables de nous prononcer à ce stade. Je sais en revanche que nous avons des attentes en tant que compagnie aérienne. Il ne s'agit pas de parler spécifiquement d'Air France ; je pense pouvoir exprimer l'avis et l'attente aussi bien de British Airways que de Lufthansa, de KLM et de tous les acteurs majeurs qui fréquentent Roissy. Ces attentes résident dans la sûreté, la simplicité pour les passagers et les ruptures de charge.

La rupture de charge signifie la mort du transport aérien. Si nous voulons que CDG Express soit utilisé par les clients, il faudra qu'il présente le moins de ruptures de charge possible pour le client. CDG express devra être facile à prendre et présenter des avantages de rapidité et de fréquence. Un débat existe pour savoir d'où il faut faire partir CDG Express dans Paris. J'ai voulu réaliser un test en venant aujourd'hui ici Gare de l'Est. J'avoue me rendre plus souvent à Roissy qu'à Gare de l'Est et je suis passé par Asnières pour faire ce test.

Voyager d'Asnières à Gare de l'Est pour prendre ensuite CDG Express est peut-être moins simple que d'aller d'Asnières à Gare Montparnasse ou d'Asnières à Gare Saint-Lazare pour ensuite prendre CDG Express. Au nom de la compagnie aérienne, j'espère que toutes les études seront menées pour que CDG Express choisisse son site de départ et les éventuelles connexions à ce site de manière à s'adresser au maximum de clients. Il ne faudrait donc pas faire partir CDG Express d'un site qui ne serait pas le plus favorable. Le gros avantage de ce projet réside dans l'augmentation de la sûreté et la diminution des ruptures de charge. Ces deux points se rejoignent dans le domaine des bagages. Le point fort de CDG Express est de permettre un enregistrement de bout en bout, afin de prendre de l'avance sur l'enregistrement à Roissy, ce qui est bienvenu.

L'intervenant précédent a très bien développé un volet important sur lequel je reviendrai donc peu. Roissy ne représente pas que des clients. 700 entreprises sont implantées dans cette zone, ce qui représente 72 000 salariés. Une partie de ces salariés embarquent dans les avions et ne transitent donc pas tous les jours depuis Roissy. Cependant, les deux tiers des salariés sont du personnel au sol qui transite au contraire presque tous les jours de la semaine, exception faite des journées de RTT. La croissance attendue est de 5 000 emplois par an. Roissy étant un pôle industriel très attirant, les 700 entreprises n'exercent pas leurs activités uniquement dans l'aéronautique. Roissy est le pôle le plus dynamique de toute l'Ile-de-France.

Ayant achevé mon discours, je suis prêt maintenant à répondre à vos questions.

Philippe MARZOLF

Vous affirmez que la desserte terrestre de Roissy est « *indigne* » et qu'elle ne satisfait personne. Pourquoi avoir attendu si longtemps pour lancer un projet de desserte « *digne* » ? L'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle a été construit il y a déjà longtemps.

Gilles BORDES PAGES

Je vous retourne la question. Air France n'a pas cessé de se manifester dans le sens d'une liaison directe par voie ferroviaire dans tous les débats publics, notamment ceux portant sur le troisième aéroport de Paris ou sur le développement de tel ou tel mode de transport. La compagnie s'est également exprimée dans le cadre de la Commission ministérielle sur l'intermodalité en Ile-de-France, qui existe depuis un an et demi.

Je souhaite formuler une remarque concernant l'intervention précédente. La CNDP a remarqué que les salariés de Roissy n'utiliseraient pas forcément la liaison directe CDG Express puisqu'ils utilisent peu les moyens de transport public actuels. Je vais vous faire part d'une anecdote : un ingénieur des Ponts et Chaussées avait été chargé d'étudier la possibilité de construire un pont au-dessus d'une rivière séparant deux villes, car le pont le plus proche n'était situé qu'à vingt kilomètres. Il s'était installé dans une barque sur l'eau pour réaliser son étude. Il a conclu qu'il n'était pas nécessaire de construire un pont car personne n'avait traversé à cet endroit-là. Cela vous montre l'inutilité des moyens de transport de passagers et de salariés lorsqu'ils ne sont pas adaptés.

Philippe MARZOLF

Il ne s'agit pas de notre projet mais de celui du maître d'œuvre. Concernant les ruptures de charge, il y en aura forcément quelques-unes pour les passagers de CDG Express. Ils n'habiteront pas tous au pied de la gare. A quoi correspond une rupture de charges pour les passagers aériens ? Veulent-ils aller de point à point ? Acceptent-ils d'utiliser un autre mode de transport collectif ?

Gilles BORDES PAGES

Les ruptures de charge sont très importantes pour eux en raison de leurs bagages. J'ai pris Eole pour aller Gare Saint-Lazare mais il m'a fallu marcher le long de la rue d'Alsace pour arriver Gare de l'Est. Imaginez ce qu'en penserait un client obligé de transporter ses bagages, cela constitue une rupture de charge insupportable. La rupture de charge implique de trouver le meilleur endroit pour prendre les passagers les plus nombreux afin de les amener à Roissy. Il faut régler le problème des bagages jusqu'à la fin. Je ne porte pas de jugement sur l'éventuel choix de la gare de l'Est. L'étude du maître d'ouvrage semble indiquer qu'il s'agit du meilleur point d'arrivée dans Paris. Si c'est bien le cas, c'est parfait, mais il faut garder à l'esprit que la rupture de charge est un élément fortement dissuasif pour le client.

Alain ALMERAS

Une partie des passagers arrivera Gare de l'Est en taxi.

Gilles BORDES PAGES

Il est alors plus simple de prendre un taxi à Asnières directement pour Roissy.

Alain ALMERAS

Vous parlez de rupture de charge. La question de l'enregistrement des bagages passe donc bien après.

Gilles BORDES PAGES

Non, l'enregistrement des bagages est très important puisqu'il permet d'éviter une rupture de charge au passager à Roissy. Le CDG Express ne peut donc que lui sembler plus séduisant grâce à ce service.

Philippe MARZOLF

Est-il intéressant de proposer de prendre aussi en charge les bagages dans l'autre sens, c'est-à-dire de Roissy à Paris ?

Gilles BORDES PAGES

Cela n'est pas inclus dans le projet car cette proposition semble plus compliquée à mettre en œuvre en raison des formalités de douane et de police.

Philippe MARZOLF

Qu'en pensez-vous personnellement ?

Gilles BORDES PAGES

J'y suis favorable mais cela me semble impossible à mettre en œuvre.

Alain ALMERAS

Je souhaite revenir sur le développement du transport aérien, en mentionnant une notion importante mais dont on parle peu. La desserte « *indigne* » gêne-t-elle le développement d'Air France et des autres compagnies ? Que pensez-vous de la limitation du trafic aérien à Roissy à 55 millions de passagers par an ?

Gilles BORDES PAGES

Je me suis déjà exprimé à ce sujet. Cette limitation n'en est pas une. Le bruit n'émane pas des passagers mais des avions. Les nuisances qui affectent les riverains mais aussi les zones survolées impliquent de fixer plutôt des limitations en termes de bruit perçu et de bruit acceptable. Il faut travailler sur les indicateurs de stress des personnes et sur leur perception, j'insiste sur cette notion. Il faut distinguer entre ce qui est supportable et ce qui ne l'est pas. La notion de limitation du nombre de passagers n'est utilisée nulle part et elle ne l'est pas non plus à Roissy.

Alain ALMERAS

Que pensez-vous de la limitation du nombre de mouvements ?

Gilles BORDES PAGES

Cette notion est fragile car elle ne repose pas forcément sur quelque chose d'acceptable en termes de bruit perçu. Je pense donc que les meilleurs indicateurs relèvent des volumes de bruit, qu'il faut définir pour que cela représente effectivement la gêne sonore.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Votre compagnie est-elle prête à discuter d'un tarif préférentiel pour les salariés travaillant sur Roissy ?

Gilles BORDES PAGES

Une politique de cofinancement des transports pour les salariés est en œuvre dans la compagnie. Elle fait l'objet de conventions qui sont régulièrement remises à jour avec les organisations syndicales. Le choix d'une utilisation de CDG Express, du RER B ou d'autres moyens de transport souhaités par le personnel, accompagné d'un remboursement lié au mode de transport choisi, fera l'objet de discussions futures. Nous ne pouvons prendre de décisions concernant quelque chose qui n'existe pas.

Alain ALMERAS

Qu'en est-il d'Orlyval ?

Gilles BORDES PAGES

Tout comme mon prédécesseur, je ne pense pas qu'il existe de tarif préférentiel. Si vous disposez d'une information à ce sujet, merci de nous la communiquer.

Alain ALMERAS

La liaison directe londonienne Heathrow Express a abandonné la semaine dernière l'enregistrement des bagages pour des raisons de coût. Jusqu'où Air France est-elle prête à participer pour cet enregistrement ? Les compagnies doivent en financer une partie, peuvent-elles participer ?

Philippe MARZOLF

Le maître d'œuvre nous a indiqué que l'enregistrement coûterait le même prix qu'à Roissy même.

Alain ALMERAS

Effectivement mais il devrait y avoir un surcoût puisqu'un service supplémentaire est créé.

Gilles BORDES PAGES

Il ne s'agit pas d'un service supplémentaire mais d'un service déporté. L'enregistrement s'effectuera dans l'aérogare de la Gare de l'Est au lieu de s'effectuer à Roissy. Il est prématuré de débattre d'un surcoût dont je ne connais pas l'ampleur.

Xavier DUCLAIROIR

Le principe est que le prix d'un billet d'un usager de CDG Express comprendrait le surcoût lié à l'enregistrement déporté de ses bagages. Les compagnies devraient payer le surcoût lié à la location et à l'armement de banques en gare de l'Est.

Des expérimentations seraient en cours à Munich, avec des banques quasiment en libre-service où les voyageurs enregistreraient leurs bagages eux-mêmes, ce qui implique des banques et des effectifs très réduits. Il faut étudier cela. A l'horizon 2012, il ne serait pas raisonnable de ne pas prendre en compte l'hypothèse d'offrir ce service d'enregistrement des bagages en ville. Les modalités devront être affinées plus tard.

Le surcoût de la Gare de l'Est sera pris en charge par le passager. Concernant le service bagages au retour, nous ne savons pas le réaliser techniquement pour l'instant et aucune desserte expresse d'aéroport n'a réussi à le faire, les quelques tentatives s'étant soldées par des échecs. Le passager doit récupérer son bagage à la douane. Nous avons pensé à proposer aux personnes qui ont récupéré leurs bagages de les remettre au comptoir au moment où elles achètent leur billet pour CDG Express. Cela existe à la SNCF avec le service bagages à domicile. Dans la mesure où beaucoup de voyageurs aériens sont des touristes, ces personnes se rendent à l'hôtel et une prise en charge de leurs bagages leur éviterait d'avoir à passer à cet hôtel avant d'aller visiter la ville. Le service d'acheminement des bagages pourrait se faire par la route ou par le train. Ce service doit être étudié mais pourrait rendre CDG Express encore plus attractif, puisqu'on viendrait chercher les passagers au plus tôt, c'est-à-dire dès la sortie de la salle de livraison de bagages, pour les décharger de leurs valises.

Bernard Sulpis

Je souhaiterais parler de la Gare de l'Est. Vous affirmez que quel que soit le point d'arrivée dans Paris, l'important est l'aménagement de la rupture de charge et le bon choix de ce point.

Gilles Bordes Pages

Il faut également des ascenseurs qui fonctionnent ; ils étaient en panne dans Eole tout à l'heure.

Bernard Sulpis

L'un des avantages que présente la Gare de l'Est est qu'elle est située de plain-pied avec la voirie. Le parcours que vous nous avez décrit depuis Asnières est valable aujourd'hui mais à l'horizon 2007, c'est-à-dire à l'arrivée du TGV Est, ce secteur de la Gare de l'Est sera différent. Un projet, non inclus dans le projet CDG Express car réputé réalisé avant 2012, prévoit la création d'une liaison mécanisée entre la Gare de Magenta et la Gare de l'Est. Cela mettrait en connexion directe ces deux gares avec la Gare du Nord, ce qui change beaucoup de choses, notamment l'obligation d'emprunter la rue d'Alsace. Nous réaffirmons que le choix de la Gare de l'Est est clair et permet de mettre en service CDG Express le plus rapidement possible. Il nous est déjà reproché que la mise en service en 2012 est éloignée dans le temps. Nous ne pouvons créer cette liaison depuis Hausmann Saint-Lazare tant que le tunnel d'Eole est en cul-de-sac. Dans la mesure où les pouvoirs publics décideraient de prolonger Eole vers l'ouest ou du moins le tunnel, que ce soit dans le cadre des liaisons normandes ou dans le cadre des services franciliens, cela créerait des capacités supplémentaires dans le tunnel. Il ne serait pas impossible alors que soient mis en place des services partant d'Hausmann, de La Défense ou d'ailleurs vers Roissy, offrant ou non le service complet d'enregistrement. De Paris à Roissy il faudra bien emprunter un itinéraire : le nôtre est effectivement disponible.

Aujourd'hui, nous n'utilisons que quatre possibilités de train par heure alors qu'il en existe quinze ; de nouveaux services peuvent donc venir s'ajouter. Les seules dépenses qui seraient éventuellement perdues, sous réserve du temps d'amortissement, seraient les dépenses d'aménagement de la Gare de l'Est, s'il était décidé en définitive de supprimer les formalités dans cette Gare de l'Est. Nous pouvons parfaitement envisager de les conserver Gare de l'Est et d'en créer de supplémentaires ailleurs. Si nous poursuivons l'idée qu'il faudra un jour pouvoir accéder à Roissy depuis plusieurs points dans Paris, CDG Express peut être considéré comme une première phase de tout développement ultérieur, soit dans le sens de Montparnasse *versus* Girondeau, soit dans le sens de La Défense *versus* Eole à l'ouest.

Gilles BORDES PAGES

Je suis très satisfait de cette réponse qui correspond davantage à mes préoccupations.

Philippe MARZOLF

La Gare de l'Est sera lancée en premier, suivie peut-être d'autres points de départ dans Paris offrant éventuellement eux aussi la possibilité d'enregistrer ses bagages.

Bernard SULPIS

Nous verrons à ce moment-là. Les formalités auront peut-être évolué. Beaucoup de passagers voyagent sans bagages, or l'enregistrement des passagers ne nécessite pas un espace considérable. Je pense que vous pouvez confirmer qu'il est possible de réaliser l'enregistrement en tout point.

Gilles BORDES PAGES

Au vu de l'évolution des technologies, nous aurons dans quinze ans un code-barre gravé sur le front ou des puces implantées dans une oreille ou une dent creuse... Il faut imaginer les choses non figées. Les passagers passeront devant des bornes qui détecteront leurs puces et effectueront des reconnaissances biométriques : cela ne relève plus de la science-fiction.

Alain ALMERAS

A contrario, au vu de ce que nous avons connu, ne peut-on pas imaginer que la sécurité des bagages soit encore davantage renforcée ? Dans le même temps où les formalités d'enregistrement des passagers en tant que personnes seront allégées grâce à divers systèmes, les bagages nécessiteraient au contraire des vérifications plus lourdes.

Gilles BORDES PAGES

Je n'ai pas dit que l'enregistrement des personnes serait allégé mais qu'il serait simplifié. Désormais, l'utilisateur voit moins les contraintes, mais il est encore plus suivi, filtré et pisté qu'auparavant car il passe devant de multiples barrières électroniques.

Nous faisons la même chose pour les bagages, sachant que ceux-ci entrent dans un tunnel stérile auquel seuls des employés peuvent éventuellement avoir accès. Cela va dans le sens de davantage de sûreté.

Ces vérifications automatisées avec de la biométrie, des puces, des codes-barre et tout un traçage vont dans le sens de plus de sûreté.

Philippe MARZOLF

Je pense que ces questions d'implantation de puces sur chaque personne justifieront un débat public sur leur acceptabilité. En effet, cela permettra de savoir où se trouvent les personnes dans la ville !

Gilles BORDES PAGES

La carte d'embarquement du passager comporte une piste magnétique qui contient déjà de nombreuses informations. Ce débat aurait déjà dû avoir lieu il y a quinze ans.

Philippe MARZOLF

Vous parlez d'une puce implantée en permanence sous la peau !

Gilles BORDES PAGES

C'est une boutade...

Philippe MARZOLF

Une personne de la salle souhaite-t-elle poser une question ?

Nicolas BOUR

Je voudrais revenir sur la rupture de la charge et le caractère indigne du service actuel. Concernant la rupture de charge, Air France offre un service de bus partant de la Porte Maillot, et la RATP en propose un qui opère à partir de l'Opéra. Nous parlons de la Gare de l'Est. Ne pensez-vous pas que, même si la Gare de l'Est ne doit constituer qu'une première phase, il faut planifier un peu les points de Paris qui sont de nature à minimiser la rupture de charge à terme ?

Ma deuxième remarque est que vous ne vous êtes pas prononcé sur les alternatives actuelles. Le caractère « *indigne* » de la situation présente devrait pourtant vous amener à réclamer que d'autres mesures soient mises en place en attendant 2012. Les variantes ont été proposées. Elles utilisent les infrastructures existantes et visent justement cet objectif. Estimez-vous qu'il n'est pas très grave de devoir attendre 2012, ou pensez-vous au contraire qu'une éventuelle possibilité de mettre en place le projet plus rapidement constitue un enjeu important ?

Gilles BORDES PAGES

Si un service plus important devait être mis en place, sans empêcher la construction d'une liaison plus directe comportant moins de ruptures de charge, nous n'y serions pas opposés. En revanche, si le fait de mettre en place un service plus tôt impliquait de construire une liaison directe présentant un temps de trajet plus long et une fréquence moindre, nous n'y sommes pas favorables. Nous préférons avoir un service correct plutôt que d'utiliser des services intermédiaires provisoires qui ne soient pas optimaux et qui risqueraient de devenir définitifs, comme c'est souvent le cas dans ces domaines. Il faut que vous précisiez votre pensée concernant la planification. Suggérez-vous que nous renoncions au départ de la Porte Maillot pour encourager nos passagers à se rendre Gare de l'Est ?

Nicolas BOUR

Absolument pas, mon raisonnement s'inscrit dans le cadre de l'offre ferroviaire et de son développement à terme. Quels sont les points pertinents dans Paris pour emmener ou ramener les passagers en minimisant les ruptures de charge, si plusieurs points existent, comme c'est le cas dans plusieurs pays asiatiques tels que HongKong, Singapour ou Kuala Lumpur ? Plusieurs points sont suffisamment isolés les uns des autres pour permettre de massifier en certains points et garantir donc aux passagers l'accès et l'utilisation de ce service. Un certain nombre des points que vous citez comportent un nombre de correspondances RER ou métro qui sont de nature à amener ce trafic. Arriver en surface Gare de l'Est en taxi ou en voiture est une vue de l'esprit.

Gilles BORDES PAGES

Je pense qu'il revient plutôt au maître d'œuvre de répondre à cette question. Nos bus prennent notre clientèle en certains points de Paris selon des études réalisées auprès de cette clientèle. Il reste de gros progrès à faire concernant la liaison entre Orly et Roissy, notamment en mode ferroviaire. Ce sujet ne semble pas intéresser grand monde, mais il s'agit d'un chantier intéressant pour tout le monde, y compris les riverains et les habitants des zones survolées, qu'il faudra étudier. Ce projet remettrait en effet en cause l'équilibre de dessertes entre Roissy et Orly. Il n'existe pas de barreau entre ces deux aéroports, ce qui est aussi indigne que tout ce que j'ai évoqué précédemment. Nos bus prennent donc des passagers à Orly pour les amener à Roissy, ils prennent des passagers à Montparnasse et à Porte Maillot. Nous avons réparti notre desserte ainsi parce que cela correspondait à un certain état des lieux en matière de desserte ferrée et de bus. Si quelque chose de solide arrive avec CDG Express, il est évident que nous referons une étude pour déterminer s'il faut maintenir ces points ou les modifier. Je ne peux pas vous en dire plus. Votre question est-elle piégée ou contient-elle un souhait particulier ? Nous réaliserons des études pour nos clients. Pour le reste, le maître d'ouvrage a peut-être une réponse à vous fournir.

Nicolas BOUR

Ma question n'était ni un piège ni un souhait, il s'agissait seulement de représenter les usagers. Vous transportez les passagers : avez-vous l'impression que les passagers sont prêts à se rendre Gare de l'Est ou vous semble-t-il que les lieux d'où partent actuellement vos bus sont plus adaptés ?

Gilles BORDES PAGES

Ce qui revient en premier dans les attentes de nos passagers, c'est le désir de régularité, qui ne peut être lié qu'à une liaison directe et ferroviaire. Nos passagers, même dans les bus Air France, craignent de rater leur avion. Il faut donc une liaison ferroviaire, directe et fréquente. Je pense que si nous remplissons ces conditions, nos passagers utiliseront fortement CDG Express.

Alain ALMERAS

Vous évoquez une liaison ferroviaire directe entre Roissy et Orly, qui éviterait d'importants mouvements d'avion vers la capitale. Est-ce bien ce que vous vouliez dire ?

Gilles BORDES PAGES

Je parlais de mouvements de passagers, car certains transitent par la capitale pour relier Orly à Roissy par voie terrestre.

Alain ALMERAS

Cela n'a donc rien à avoir les survols d'avion, n'est-ce pas ?

Gilles BORDES PAGES

Effectivement. En revanche, nous pourrions organiser les programmes différemment, avec des correspondances entre Orly et Roissy par le train si celui-ci existait.

Alain ALMERAS

Une liaison fiable entre Orly et Roissy ne diminuerait-il pas pour autant le nombre de mouvements d'avion sur ces deux zones ?

Gilles BORDES PAGES

Cela pourrait permettre d'optimiser les dessertes des deux plates-formes. Cela permettrait de changer de module si nous arrivions à regrouper les personnes vers une destination.

Alain ALMERAS

Cela n'était pas ma question. Je souhaite savoir si cela permettrait de réduire le nombre d'avions.

Gilles BORDES PAGES

Cela permettrait peut-être de réduire les nuisances si vous arriviez à transporter les passagers par des avions un peu plus gros sur Orly, pour ensuite les ventiler afin que ceux qui vont à Roissy en train prennent un autre avion.

Bernard SULPIS

Je souhaite réagir sur deux points. D'abord, nous n'avons jamais annoncé dans notre dossier espérer qu'un jour 100 % des personnes qui vont de Paris à Roissy prendraient CDG Express. Nous visons à répartir les déplacements entre Paris et Roissy ainsi : 35 % par le mode ferroviaire contre 19 % aujourd'hui. Il reste donc 65 % de déplacements par le mode ferroviaire. Je pense qu'il y a largement de la place pour un certain nombre de services en commun par bus, qu'ils soient exploités par la RATP ou Air France. La voie ferroviaire est un mode de transport supérieur au bus, mais celui-ci est un mode de transport supérieur aux voitures personnelles et aux taxis. Concernant la Gare de l'Est, nous estimons que 61 % des personnes s'y rendraient par les transports en commun et 31 % viendraient en taxi, selon les études qui ont été menées. La ligne B continuera également à assurer des services.

Vous ne devez pas penser que l'on peut facilement affirmer qu'une des alternatives expertisées permet une mise en service avant 2012. Tant mieux si c'est le cas, mais je rappelle que les expertises ne font que commencer. Le public ne doit pas penser que c'est automatique. Il n'existe rien qui ne soit inclus dans le dossier.

Jean-Marc SCHAEFFER

Je fais partie de l'UNSA et je suis représentant au Conseil économique et social de la région Ile-de-France. Ma remarque fait suite à votre intervention sur le développement du transport aérien, qui est créateur de nombreux emplois. Si vous escomptez aujourd'hui un fort développement du trafic aérien et de la plate-forme de Roissy, on peut tout à fait penser que 100 000 personnes seraient susceptibles d'être employées dans le secteur à l'horizon 2012. J'appuie votre remarque. Je souhaite également poser une question. Nous savons que la plate-forme est appelée à connaître un fort développement. Si le projet CDG Express ou un projet analogue prend forme, cela va accentuer ce développement puisque cela renforce l'attractivité du secteur. Je profite de la présence d'un représentant d'Air France pour m'interroger sur les deux aéroports principaux de l'Ile-de-France, car aucun lien ni facilité n'a été évoqué entre ces deux aéroports. Pense-t-on que le seul développement du pôle de Roissy sert l'avenir et qu'Orly est voué à un autre objectif que celui qu'il poursuit aujourd'hui ?

Gilles BORDES PAGES

Air France n'a jamais voulu plafonner l'activité d'Orly. Cependant, la loi fixe une limite maximale à 250 000 mouvements par an. Il faut les utiliser car Orly reste l'aéroport préféré des Parisiens. Il s'agit d'un pôle important pour les communes qui l'entourent. Air France n'a pas la volonté de réduire son activité, mais le plafond fixé par la loi est indépasseable. Il faut réfléchir à la possibilité d'une liaison ferroviaire de qualité entre les deux aéroports, qui serait directe et qui permettrait d'optimiser l'utilisation de ces deux plates-formes.

Concernant le développement de l'activité aéronautique en général, qui a été évoqué plusieurs fois ce soir, il faut savoir qu'il existe un lien direct entre l'évolution des produits intérieurs bruts des pays, c'est-à-dire l'évolution de leur richesse, et l'utilisation du transport aérien. Plus les personnes sont riches, plus elles ressentent le besoin de voyager. Cette loi vaut pour tous les pays. En Chine, lorsque le PIB augmente de 10 %, la consommation de transports aériens augmente de 20 %.

Olivier PICQ

Je suis responsable de projets à la SNCF et je voulais réagir au sujet de la liaison entre Roissy et Orly. La SNCF fait partie d'un groupe de travail avec RFF et ADP, qui étudie le « barreau sud » entre Valenton et Massy, au sud de l'Ile-de-France. Ce barreau passerait par Orly avec une gare TGV à Orly car ce barreau serait réservé aux TGV. Plusieurs fonctionnalités sont étudiées, dont celle de relier directement à grande vitesse Orly à Roissy. Ce projet est à long terme car il est à l'horizon 2015 ou 2020 puisque nous sommes dans les premières phases d'initialisation de ce dossier.

Bruno FAOUR

Je fais partie de Ourcq Environnement. Je vous ai entendu parler de régularité, liaison directe et fréquente, mais je ne vous ai pas entendu parler du temps de parcours, qui est pourtant fixé dans le cahier des charges à moins de 20 minutes. Un temps de parcours supérieur qui respecterait les critères évoqués précédemment pourrait-il convenir ? Je pense à une durée de 30 ou 35 minutes.

Gilles BORDES PAGES

La solution la plus rapide est préférable. Les passagers sont en effet pressés. Cependant, si le passager connaît exactement son temps de parcours, il intègre cette durée dans son temps de trajet total. L'important est qu'il ait la garantie que le temps de trajet qui lui a été indiqué est exact.

Bruno FAOUR

Je pense de même. Il faut comparer cette durée aux délais d'attente nécessaires pour prendre un avion une fois arrivé à l'aéroport.

Gilles BORDES PAGES

Non, c'est une erreur de raisonnement car le passager tient compte des délais d'attente pour programmer son heure de départ. Il sait que ces délais sont incompressibles. 35 minutes semblent peut-être peu par rapport à tout le temps qu'il va ensuite devoir attendre à l'aéroport, mais cela fait tout de même 35 minutes de plus. Je ne veux pas lier ces deux éléments.

Bruno FAOUR

Comme l'enregistrement se fait en Gare de l'Est, les 35 minutes de trajet par CDG Express sont-elles comprises dans les deux heures d'attente ?

Gilles BORDES PAGES

Une fois les bagages enregistrés, il restera à procéder aux formalités d'embarquement pour monter à bord de l'avion. L'enregistrement aura déjà été accompli, mais il restera les formalités d'embarquement.

Alain ALMERAS

Que la personne enregistre à la Gare de l'Est ou à Roissy, elle devra donc attendre deux heures, délai traditionnel exigé des passagers d'avion. Le délai des 30 minutes est-il pris sur ces deux heures ?

Xavier DUCLAIROIR

De toute façon, plus on rallonge le temps de parcours de CDG Express, plus on rallonge le délai d'heure limite d'enregistrement puisque les bagages passent le même temps que leurs propriétaires dans CDG Express. Si le trajet est plus long de 15 ou 20 minutes, il faudra avancer l'heure limite d'enregistrement du même délai. L'heure limite d'enregistrement en Gare de l'Est, en l'état actuel des études, est fixée à deux heures avant le départ du vol.

Gilles BORDES PAGES

Il existe une heure limite d'enregistrement (HLE) à Roissy, qui varie en fonction de la longueur du vol. Une HLE est également fixée pour la Gare de l'Est, à deux heures. Si vous arrivez plus tard, vous êtes obligé de garder vos bagages à la main et de les enregistrer à Roissy.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je suppose que ces délais seront revus en 2012.

Gilles BORDES PAGES

Ces ordres de grandeur, établis pour l'étude, seront revus.

Bruno FAOUR

J'ai donc bien noté qu'un temps de trajet de 30 ou 35 minutes était acceptable.

Gilles BORDES PAGES

Vous n'avez pas à tirer cette conclusion. Je vous ai expliqué que les priorités absolues sont la régularité et la fréquence. La priorité suivante est forcément le temps de trajet. Aujourd'hui, il est estimé à 20 minutes. Comme les passagers, nous préférons évidemment cette durée plus courte. Le passager tiendra compte du temps de trajet même si on lui annonce finalement que celui-ci est de

30 minutes : en effet, il a toujours tenu compte de ce qui lui était imposé. Aujourd'hui, il prend en compte l'heure de départ du RER B : sans cela, il raterait son avion.

Xavier DUCLAIROIR

Le passager aérien est souvent un passager international, qui compare ce qu'il voit dans les différents aéroports du monde. Il pourra difficilement comprendre qu'il faille 30 minutes pour aller de Roissy à Paris alors qu'il faut seulement 20 minutes pour d'autres aéroports situés plus loin de leur capitale. Il faut 20 minutes pour aller de l'aéroport d'Arlanda jusqu'à la capitale située à 45 à 50 kilomètres.

Philippe MARZOLF

Nous n'allons pas entrer dans cette polémique, qui relève d'études qualitatives. Nous vous remercions d'avoir répondu à toutes nos questions.

Audition de Jean-Louis BRIAND

Président de l'association Vivre sans CDG Express

Je suis venu accompagné de Roger Chevalier, secrétaire général de notre association et de Bruno Defait, membre du Conseil d'administration. Vivre sans CDG Express est une association réunissant les riverains. Pourquoi avoir créé une association spécifique alors qu'il existe déjà de très nombreuses associations environnementales sur les communes impactées par le projet CDG Express ? L'annonce de ce projet a suscité dans le quartier de la stupeur, de la colère, de l'incompréhension et de l'inquiétude. Après la première réunion de concertation, nous avons constaté que les riverains n'étaient pas entendus, comme peut en témoigner Monsieur Duclairoir. Une vingtaine de personnes ont donc décidé de se réunir et de fonder une association pour canaliser les réactions et proposer des alternatives. Je tiens à souligner que nous n'agissons pas selon le principe cité précédemment du « *pas de tunnel dans mon jardin* ». Notre association se veut une force d'opposition à ce projet, comme l'indique son nom, mais également une force de proposition. Nous avons étudié, avec les amis de l'association qui disposent des compétences techniques nécessaires, les problèmes posés par ce RER B tant décrié. Et nous ne parlons pas des autres problèmes comme le fait que certains ne peuvent pas se rendre au RER et doivent donc emprunter la RN3. Le problème du trafic aérien se pose également. J'habite Pavillon-sous-Bois depuis 14 ans. Il y a quelques années, cette ville était calme. Aujourd'hui, je constate que la situation s'est dégradée à cause du trafic aérien. Cela fait beaucoup s'il faut y rajouter CDG Express et les problèmes d'utilisation du RER B, que nous ne pouvons pas emprunter dans de bonnes conditions.

La STIF a très bien accueilli le document que nous avons rédigé au sujet du RER B. Il a également été salué par Messieurs Sulpis et Duclairoir. L'un des objectifs est de désaturer l'A3, l'A90 et la RN3, qui sont source de nuisances. Il existe des solutions alternatives : une liaison par Le Bourget à l'ouest ou le TGV Est, dont nous reparlerons. Notre préférence va à l'alternative Paris, Mitry, Roissy. Les techniciens qui sont avec moi pourront répondre aux questions techniques. Cette alternative va faire l'objet d'un dire d'expert. Vous savez tous qu'il existe un réseau sud comportant deux voies qui sont gérées par la RATP et quatre voies qui sont gérées par la SNCF. Nous proposons de dédier les voies RER au RER B sur les voies bis et de libérer les voies sur lesquelles circulent actuellement des navettes directes mais aussi du fret et des trains express régionaux. Cela permettrait aux navettes directes pour Roissy d'être empruntées à une fréquence correcte. Il faut voir si c'est réellement possible.

Il y a au moins deux ans, nous avons proposé notre premier document ayant trait au RER B, qui ne développait pas aussi loin l'alternative. Le STIF en avait déjà pris acte. Vous pouvez retrouver à la page 9 de la brochure de synthèse « *Une ambition partagée : le RER B* » la proposition que je suis en train de développer. Il faut aller plus loin car il s'agit d'une première étape, fixée à la date de 2010 qui nous semble trop lointaine, notamment en ce qui concerne l'amélioration du RER B. Je peux préciser sur le plan technique les conséquences de ce principe. Il faut revoir ce que l'on appelle le nœud ferroviaire d'Aulnay car il y existe un mélange des genres qui crée de nombreux problèmes. Il faut mettre le tronçon Sevran Beaudottes à quatre voies sur le tronçon Beaudottes Sevran Roissy. Il existe des emprises et nous pensons qu'il est envisageable de réaliser cette mise à quatre voies. Concernant l'accueil des trains et des navettes sur Paris, nous sommes à la Gare du Nord ou à la Gare de l'Est. Monsieur Picq nous a transmis quelques états des fréquentations et des occupations de quai à la Gare du Nord, qui est saturée par nos amis picards.

Par contre, un tunnel entre Gare du Nord et Gare de l'Est, qui permettrait aux deux faisceaux de communiquer, semble envisageable.

Nous avons estimé le coût à 350 millions d'euros, sachant que nous ne sommes ni des experts ferroviaires ni des experts financiers. Nous avons utilisé les chiffres proposés dans la brochure du STIF en regardant les chantiers à mettre en œuvre pour l'amélioration du RER B et ce que nous envisagions pour une mise à niveau de notre alternative. Or un montant de 350 millions d'euros est inférieur à la moitié du coût que représente CDG Express : celui-ci est en effet fixé initialement à 800 millions d'euros, dont 600 millions pour les infrastructures, mais nous savons que les budgets ont une tendance inflationniste.

Le doublement du tunnel de Châtelet à Gare du Nord est prévu pour 2015 dans le schéma directeur de la ligne B. Cela nous arrangerait que cette date soit avancée car cela servirait aussi bien le RER B que notre alternative. Je pense avoir décrit l'essentiel de ce qui nous tient à cœur, à savoir trouver une solution consensuelle qui n'oppose pas les passagers aériens aux passagers quotidiens ou aux touristes. Notre camarade de l'UNSA pensait à une autre catégorie de personnes encore, les travailleurs de la plate-forme, qu'il faut effectivement satisfaire autant que possible. Nous sommes d'accord là-dessus mais pas à n'importe quel prix. Nous ne sommes que des riverains, affectés par un projet dont les objectifs sont également les nôtres. Si des modalités différentes peuvent être mises en œuvre pour atteindre le même objectif, qui plus est à moindre coût, et satisfaire plus de monde, nous parvenons alors à une solution idéale.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Si le même service peut être réalisé pour moins cher, il ne s'agit plus d'un principe ni d'une position, mais de simple bon sens. Je ne vais pas entrer dans le débat technique. Il existe un dire technique d'expert qui a été commandé par la CNDP, qui est complètement indépendant en tant qu'autorité administrative indépendante et qui finance ce dire d'expert. Nous avons bien compris que vous étiez autant force de proposition que d'opposition. En ce qui concerne les dates, votre association a été créée le 26 novembre 2001, à l'époque de la concertation préalable. Vous avez donc proposé de mettre le RER B sur deux voies dédiées, il y a deux ans.

Jean-Louis BRIAND

Nous avons profité de la démarche des Assises du RER B. Une rencontre a été organisée à Sevrans.

Bruno DEFAIT

Elle a eu lieu dès mai 2002 à l'occasion d'une rencontre avec Monsieur le Ministre Gilles de Robien. Nous avons déjà couché le principe de cette solution sur le papier. Elle a évolué et évoluera encore car elle n'est pas figée. Nous sommes des amateurs bénévoles mais nous sommes ouverts et nous faisons évoluer nos solutions.

Philippe MARZOLF

Avez vous évoqué la présentation au STIF et au GIE de cette idée de dédier deux voies au RER B il y a un an ?

Jean-Louis BRIAND

Oui, car lorsque nous avons rencontré les personnes du STIF, nous avons également rencontré Monsieur Gronier à Sevran. C'était donc il y a environ un an et demi.

Bernard SULPIS

Les premières Assises ont eu lieu au cours du premier trimestre 2002. Vous y avez présenté un certain nombre d'éléments qui ont été étudiés pour aboutir au schéma directeur du RER B.

Philippe MARZOLF

Ils ont été étudiés pour aboutir au schéma directeur du RER B et au projet de modification de CDG Express ?

Bernard SULPIS

Non, il s'agit bien du schéma directeur du RER B. Les idées que vous avez avancées ont été étudiées en matière de pré-faisabilité. Il ne s'agit que de pré-faisabilité car nous savons qu'il faut mener des études lourdes pour s'assurer de la faisabilité effective de ces idées. Il faut également s'assurer qu'elles constituent bien une amélioration. Vous-même ne proposez cette alternative que si elle constitue une amélioration. Un travail préparatoire technique a été effectué entre la SNCF, RFF et la RATP car cela aurait également des répercussions sur le sud. Une commission de suivi a donc été mise en place par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Elle s'est réunie au mois de juin 2003 pour assister à la présentation des premières conclusions de ces études de faisabilité. Le passage en Commission des investissements du STIF a eu lieu au mois de juin, suivi du passage au Conseil d'administration le 1^{er} octobre 2003. Ce planning est relativement rapide pour une étude de pré-faisabilité d'une proposition formulée par des tiers au monde ferroviaire.

Jean-Louis BRIAND

Je vous remercie de cette dernière précision. L'idée de ces deux voies dédiées au RER B a été formulée, il y a un an et demi. Elle n'a pas entraîné au GIE une réflexion sur les possibilités de modification du projet.

Bernard SULPIS

Nous admettons tous que l'expertise que vous avez commandée va porter sur une solution alternative, que vous nous présentez, avec le présupposé que la mise sur les voies bis de la ligne B est possible et constitue bien une amélioration.

Actuellement, je sais qu'il ne s'agit que d'un présupposé car les études n'ont pas encore abouti. J'espère comme vous qu'elles permettront de trouver une solution permettant d'améliorer la ligne B car nous savons qu'elle doit évoluer, que CDG Express soit réalisé ou non. Si telle est la solution, nous la mettrons en œuvre. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas encore là. Il faut faire la part entre les gains éventuels de fiabilité et de régularité, et les pertes éventuelles en temps de parcours pour un certain nombre d'usager.

Xavier DUCLAIROIR

Je rappelle que la concertation préalable s'est achevée en février 2002, que le schéma de principe dans lequel a été inclus le plan de concertation préalable a été finalisé en avril 2002 et présenté au Conseil d'administration des trois entreprises RFF, SNCF et ADP en avril 2002. Il a été transmis au STIF, qui l'a reçu à la fin de ce mois d'avril. Vous voulez nous entendre dire que nous n'avons pas prêté attention au discours de votre association « Vivre sans CDG Express » : vous faites erreur. J'ai l'impression que c'est ce que vous voulez nous faire dire mais la concertation préalable a eu lieu et un schéma de principe a été transmis au STIF au mois d'avril 2002. Nous reconnaissons la valeur de votre démarche mais elle est intervenue après-coup. Le STIF disposait de tous les éléments pour instruire l'ensemble. Ne nous faites pas dire que nous avons balayé vos propositions du revers de la main, cela ne s'est pas du tout passé comme cela. Je sens bien le sens de votre question.

Bruno DEFAIT

Les premières propositions que nous avons formulées ont réellement été balayées du revers de la main. Ce que vous nous avez rétorqué, comme « *qui va financer les travaux ?* », était assez péjoratif. Vous nous donniez l'impression que nous nous occupions de ce qui ne nous regardait pas.

Xavier DUCLAIROIR

Le schéma de principe avait déjà été transmis au STIF. Il était normal qu'au travers des discussions, nous vous fassions part de difficultés. En aucun cas nous n'avons déclaré que vos propositions étaient inacceptables.

Alain ALMERAS

Laissez parler Jean-Louis Briand : c'est lui qui est auditionné aujourd'hui. Nous avons cru comprendre que l'association CDG Express estime qu'elle aurait eu du mal à se faire entendre et écouter avant le débat public. Nous voulons que cela nous soit confirmé aujourd'hui pour que tout soit clair. Ce n'est pas vous qui allez nous apporter la réponse, c'est à cette association de nous dire si nous avons bien compris ou non.

Jean-Louis BRIAND

L'intitulé de notre association est « Vivre sans CDG Express pour l'amélioration du RER B » ; j'insiste sur la deuxième partie de cet intitulé. Bernard Sulpis avait fourni la bonne réponse lors d'un atelier préparatoire. Je lui avais demandé « *pourquoi le faire maintenant ?* ».

Il m'a répondu qu'à l'époque, cela ne figurait pas dans le cahier des charges fourni par l'Etat. Bruno Defait essayait d'expliquer qu'au moment de la concertation préalable, il avait rencontré Messieurs Duclairoir et Gronier qui lui avaient expliqué que l'amélioration du RER B n'était pas son problème. Les choses ont été rattrapées lorsque la CNDP a été saisie. Nous nous sentons plus encadrés face au maître d'œuvre, nous pouvons davantage nous exprimer. Je précise cependant que nous ne leur en voulons pas, il n'y a pas de polémique.

Xavier DUCLAIROIR

Monsieur Marzolf vous demandait de confirmer que nous n'avions pas pris en compte vos remarques.

Bruno DEFAIT

Nous n'avons pas dit cela.

Xavier DUCLAIROIR

Vous avez dit tout à l'heure que « *cela n'a pas été pris en compte par le GIE* ». Je vous explique en termes d'historique pourquoi cela n'a pas été pris en compte. Nous étions dans une démarche bordée de contraintes clairement fixées par les autorités publiques. La modernisation du RER B était une problématique relevant du STIF. La commission de suivi de CDG Express a cependant été un lieu d'écho du mécontentement sur le RER B. Le bilan de la concertation préalable a été présenté à toutes les communes, au Conseil régional et au Conseil général lors d'une séance au mois de juin 2002. Ce bilan faisait clairement ressortir qu'il existait un problème concernant le RER B. L'idée a continué à faire son chemin auprès du STIF et a permis d'aboutir à la situation actuelle, également grâce à vous. La concertation préalable à Paris a fait avancer les choses. Cependant, toutes vos propositions sont intervenues à un moment où les études étaient déjà entre les mains du STIF. Notre étude devait respecter un certain nombre de critères imposés, ce qui rendait vos propositions incompatibles avec ces contraintes. C'était au STIF de vérifier si ces contraintes pouvaient être levées ou non.

Bruno DEFAIT

Je voudrais rétablir la vérité. Entre le moment où l'association s'est constituée, c'est-à-dire fin 2001, et le mois d'août 2003, nous n'avons cessé de demander à accéder aux différents dossiers du maître d'ouvrage. C'est grâce à la Commission particulière du débat public que nous avons pu en prendre connaissance à la fin août 2003, c'est-à-dire tardivement.

Bernard SULPIS

J'ai été personnellement impliqué dans une partie de ce processus : j'aimerais moi aussi rétablir une vérité. Vous avez rappelé que l'intitulé de votre association est double.

J'entends rappeler que les premières propositions que vous avez faites pour une amélioration du RER B sont susceptibles de se traduire par une alternative à CDG Express ; l'amélioration du RER

reste néanmoins le but premier. Ces propositions ont été faites dans le cadre de la concertation préalable et de la préparation de CDG Express ; elles ne sont venues qu'ensuite devant les assises du RER B. J'ai déclaré que la concertation n'était pas le lieu propice à ces propositions, je l'ai également signalé à votre président et aux maires. J'ai expliqué que pour que ces propositions fassent leur chemin, il fallait les présenter au STIF en tant qu'autorité organisatrice. J'ai même précisé que j'étais prêt à vous aider.

Alain ALMERAS

C'est exact. Je constate qu'il y a des tensions mais j'espère qu'elles vont nous permettre d'avancer dans le bon sens. Votre association est peut-être petite, mais elle a déjà édité deux documents de 37 et 23 pages, ce qui est conséquent. J'ai lu le dossier et j'ai apprécié la partie où vous expliquez que le fonctionnement de la desserte RER est difficile à appréhender et que les noms des RER sont incompréhensibles et barbares : stix, duco, siam, pu, puto, pta, lot... Deux choses m'inquiètent lorsque je lis votre document « *utilisation des infrastructures existantes* ».

Bruno DEFAIT

Ce n'est pas la version la plus récente.

Alain ALMERAS

L'arrêt des trains en provenance de Soissons, Lens, Crepy-en-Soissons et Juvisy pourrait judicieusement être placé en terminus à Aulnay-sous-Bois. J'aimerais que vous développiez ce point. Vous dites que c'est ce que préconise la mission interministérielle et interrégionale de l'aménagement du territoire.

Mon autre question porte sur la mise en service sur des voies dédiées, qui porterait le temps de parcours entre la Gare du Nord et Aulnay-sous-Bois à 16 minutes alors qu'il existe aujourd'hui des liaisons directes Mitry /Mory en dix minutes. Pensez-vous que les habitants d'Aulnay sont prêts à accepter un tel allongement du temps de transport ?

Bruno DEFAIT

Aulnay serait un terminus intermédiaire. Le souci n'était pas tant de libérer des faisceaux entre Aulnay et la Gare du Nord. En effet, nous savons qu'à partir du moment où tout le trafic RER sera sur deux voies au lieu de quatre actuellement, il y aura 16 faisceaux horaires. Cela ne posera pas de problèmes car les trains picards circulent au mieux à une fréquence de quatre par heure dans chaque sens : le total est donc de huit trains au total, ce qui laisse huit faisceaux. Le problème se pose pour l'accueil en Gare du Nord. Il s'agissait donc d'une des réponses pour l'accueil en cette gare. Si l'on souhaite développer les trains picards, il faut réduire de deux fois 15 kilomètres leur parcours et multiplier les allers-retours à nombre de kilomètres identiques pour la SNCF.

Je vais essayer de simplifier mes propos. Il existe plusieurs trains picards par jour mais c'est sans doute insuffisant pour les clients de Picardie. L'idée était de faire un arrêt en gare d'Aulnay-sous-bois, à partir de laquelle ils auront plusieurs possibilités. Ils pourront prendre le tram-train

Aulnay / Bondy, c'est-à-dire avoir accès au RER E. Ceux qui veulent travailler à l'aéroport peuvent rejoindre Roissy. Il serait intéressant que la SNCF nous communique des chiffres, si elle en dispose : nous pensons que la plupart des personnes qui arrivent d'un train de Picardie n'ont pas la Gare du Nord pour terminus définitif. Ils prennent ensuite un autre moyen de transport, qui est avant tout le RER B. Il vaut donc mieux les orienter directement vers le RER B pour libérer des quais en Gare du Nord, ce qui permettrait d'accueillir un service de navettes dédiées. L'autre avantage est que le kilométrage des trains picards ayant été réduit, il est possible de multiplier le nombre de trains pour Dammartin ou Juilly car il n'y a pas de problèmes de capacités en termes de matériel. Pour les conducteurs de trains, le temps de parcours serait le même au total, cela multiplierait simplement le nombre de missions. Je ne tranche pas, il s'agit d'une simple idée. Il pourra aussi être proposé d'allonger le RER B au-delà de Mitry Claye.

Bernard Sulpis

Une réflexion est effectivement menée dans le cadre de la mission interministérielle d'aménagement du bassin parisien et de l'Association des maires des grandes villes du bassin parisien, au sujet de la pertinence et de la faisabilité d'arrêter des trains desservant le grand bassin parisien, c'est-à-dire la Normandie, la Picardie, Champagne-Ardenne, Centre et Yonne, dans des gares franciliennes autres que Paris afin de tenir compte du maillage du réseau et de l'émergence d'un certain nombre de pôles d'emploi importants. Arrêter des trains qui viennent de Laon à Aulnay peut être intéressant pour ceux qui vont travailler à Roissy. Ces études ont cependant montré que si le poids de Paris et la dispersion rendent pertinent d'arrêter des trains avant Paris, ne pas conduire ces trains jusqu'à l'intérieur de la capitale lèserait trop de passagers. Il faut aussi prendre en compte un élément technique : organiser un terminus à Aulnay nécessite de pouvoir faire faire demi-tour aux trains. Or il n'existe pas d'aménagement technique permettant de le faire facilement. Il est peut-être possible d'orienter les trains vers le Bourget mais cela pose également des problèmes.

Bruno Defait

Il y a la base d'Aulnay, dont l'existence est de toute façon menacée.

Philippe Marzolf

N'entrons pas trop dans les questions techniques.

Alain Almeras

Pouvez-vous répondre à la deuxième question sur la mise en service de voies dédiées : l'allongement du temps de transport serait-il acceptable ?

Bruno Defait

Sur le temps global, cela équivaut à la suppression de deux missions par quart d'heure sur les cinq liaisons qui mettent moins de 15 minutes pour rejoindre Aulnay.

De la salle

C'est vous qui le dites !

Bruno DEFAIT

Je me base sur l'horaire théorique des relevés SNCF. Les trains seront réguliers, puisqu'il y aura un cadencement toutes les trois minutes. Aujourd'hui, le train met dix minutes en temps de parcours mais il faut l'attendre huit minutes à quai car le cadencement n'est pas égal. Les ruptures de charge sont nombreuses, les trains se suivent pour la même destination entre six et neuf minutes d'intervalle.

Bernard SULPIS

Monsieur Briand, je ne sous-estime pas l'intérêt que présente une amélioration de la ligne B pour ses riverains. Je pense que le débat public actuel n'est pas uniquement concerné par cela, même si cela peut dégager des possibilités d'alternative. Le débat ne doit cependant pas s'engager sur le schéma d'amélioration de la ligne du RER, notamment en l'absence du STIF. S'il faut organiser un débat public, ce qui sera peut-être le cas car ce projet dépasse 300 millions d'euros au total, il ne faut pas le confondre avec celui de ce soir, dont ce n'est pas le principal sujet.

Philippe MARZOLF

Je suis d'accord mais je pense que Monsieur Puyfaucher voulait savoir ce que vous pensez du fait que les riverains d'Aulnay auront accès à plus de trains, pour un temps de trajet qui sera cependant plus long.

Bruno DEFAIT

Habitant Aulnay, je sais que les personnes ne prennent pas nécessairement le premier train, mais celui où elles risquent de trouver une place assise. Une fréquence à trois minutes permettrait d'équilibrer la charge entre les différents trains. Les personnes pourraient alors monter dans le premier train sans se demander si elles vont être assises, ce qui leur fera gagner du temps.

Alain ALMERAS

Si j'ai bien compris, votre schéma, qui n'est peut-être pas celui du STIF, indique qu'un train s'arrêtera toutes les trois minutes à Aulnay et dans toutes les gares entre Paris et Orly. L'habitant d'Aulnay met 17 minutes au lieu de 10 minutes avec les trains directs, mais n'attend pas plus de trois minutes quand cela fonctionne.

Alain ALMERAS

Je suis très content de vous auditionner ce soir : cela m'a permis de mieux comprendre ce point. Votre schéma est-il prêt ?

Bruno DEFAIT

Le schéma simplifié est prêt.

Alain ALMERAS

Je suis à votre disposition pour le tester. Le public retient 30 % de ce qu'il entend mais 50 % de ce qu'il entend et voit. Il n'est pas facile de communiquer sur des points techniques, il est donc important de soigner cette communication.

Philippe MARZOLF

Vous êtes aujourd'hui 15 à 20 personnes dans l'association, n'est-ce pas ?

Jean-Louis BRIAND

15 à 20 personnes siègent au Conseil d'administration. 5 membres font partie du bureau. Nous avons plus de 100 adhérents, qui sont des riverains mais aussi d'autres personnes.

Bruno DEFAIT

Notre association compte 150 adhérents à ce jour.

Philippe MARZOLF

Quel est le montant de l'adhésion ?

Jean-Louis BRIAND

L'adhésion est fixée à 10 euros.

Alain ALMERAS

Je précise que ma proposition d'aide s'adresse également à tous les acteurs de ce débat et au maître d'œuvre.

Philippe MARZOLF

J'autorise une dernière question sur le schéma directeur.

Alain ALMERAS

Je n'ai pas bien compris le schéma directeur. Il est indiqué qu'il faut restaurer un niveau de régularité satisfaisant en 2006, de l'ordre de 60 millions d'euros, par la suppression du tronçon commun du Mitry Clay, le redécoupage ponctuel du système d'espacement des trains, des installations de contresens entre Aulnay-sous-Bois et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Si j'ai bien compris le maître d'ouvrage, ce ne sont pas les causes qui vont être attaquées mais le palliatif aux causes des irrégularités de trains. Cette première étape vous semble-t-elle devoir apporter une amélioration significative pour votre vie quotidienne ?

Bruno DEFAIT

En tant qu'usager, mais avec une lecture de technicien, je considère que ces travaux auraient dû être effectués depuis 2003, au moins depuis l'interconnexion du RER car il s'agit de travaux de robustesse. Un tunnel a été creusé sous Sevran pour relier dans l'urgence l'aéroport à un réseau ferré, car cela avait été oublié. Cela a été effectué sans modification des infrastructures, des gares ont ainsi été créées à la demande de maires comme à Blanc-Mesnil où le feu de signalisation a été déplacé. Nous sommes passés d'un service de huit trains à l'heure à un service de vingt trains à l'heure sans réaliser un centime d'investissement. Aujourd'hui, nous essayons de rendre l'installation robuste. Ces travaux vont dans le bon sens mais il est dommage d'attendre 2006 pour les réaliser.

Alain ALMERAS

Si j'étais usager du RER B, je comprendrais que cette mesure va dans le bon sens mais je ne saurais toujours pas si elle va améliorer nettement ou modérément la qualité de mon transport.

Jean-Louis BRIAND

Cela n'améliorera la qualité de votre transport que quand les choses vont mal. C'est une solution de robustesse, elle ne permettra pas de faire circuler davantage de trains, elle servira uniquement en cas de perturbations. Aujourd'hui, si un train est bloqué entre Beaudottes et Roissy, tous les autres trains sont bloqués aussi car il n'existe ni installation de contresens, ni aiguillage. Par contre, l'installation du RER B sur voie dédiée au nord en 2010, qui est indiquée en page 9 du document, améliorera la situation. Il va cependant falloir attendre cette date.

Alain ALMERAS

Je voulais savoir ce qui est intéressant pour les usagers avant et après 2010. J'ai compris qu'une autre phase d'amélioration est prévue après 2010, avec un projet qui reste encore à étudier, mais je n'arrive pas à comprendre si votre association juge positif les changements qui vont survenir avant 2010. Ils vont éviter aux usagers d'être complètement bloqués en cas de panne.

Jean-Louis BRIAND

Le retard est tel dans les investissements qu'il ne pourra pas être rattrapé en un ou deux ans.

Bruno DEFAIT

2010 est la première étape préalable à ce que nous proposons comme projet de service sur les voies directes. Cette date nous semble trop loin de toute manière. Gagner trois ou quatre ans permettrait de mettre plus tôt en service un CDG Express sur cette infrastructure.

Jean-Louis BRIAND

En tant qu'opposant, je pourrais poser une question à Messieurs Duclairoir ou Gronier. J'ai lu dans le compte rendu d'audition de Monsieur Mignauw, à la suite d'une question de Monsieur Marzolf, qu'il affirmait qu'il ne s'y prendrait plus de la même façon aujourd'hui pour présenter le projet. Compte tenu de ce que vous avez vécu tous les deux dans les réunions de concertation, avez-vous pu prendre conscience que vous aviez « dégoupillé une grenade en terrain neutre » avec le projet CDG Express ? J'ai moi aussi relevé la colère et l'incompréhension des riverains qui galèrent dans le RER B depuis 30 ans et se retrouvent brusquement face à un projet étalé dans le temps. Je suppose que vous saisissez mieux maintenant la réaction presque violente que vous pouvez rencontrer, même encore aujourd'hui, dans les réunions de proximité.

Xavier DUCLAIROIR

Nous avons été investis d'une mission qui consiste à porter plus loin les études sur la faisabilité de cette desserte dédiée, avec un certain nombre de contraintes imposées. Tout cela se faisait avec une commission de suivi, créée dès janvier 2001. Les communes y ont été associées, comme le Conseil général et le Conseil régional. Cette commission rend compte périodiquement de l'avancement des études. La concertation préalable a été lancée à la fin de l'année 2001. Elle a été organisée dans chacune des communes. La problématique a surtout été évoquée lors de la première réunion informelle, qui avait été organisée à votre initiative. Cela est survenu au moment où la régularité sur le RER B venait de se dégrader de façon importante : nous sommes donc arrivés au pire moment. Cependant, il existe une logique de déroulement de la procédure avec le STIF. Nous avons été « envoyés au feu ». Nous devons présenter un projet de grande envergure concernant les passagers aériens et les habitants des communes concernées, et vous savez qu'il s'agissait presque d'un exercice de kamikaze...

Philippe MARZOLF

Vous avez dû subir l'incompréhension des habitants, qui n'avaient pas été prévenus par leurs maires.

Xavier DUCLAIROIR

Les communes n'ont peut-être pas vraiment joué le jeu au niveau de l'organisation de la concertation préalable. Il est certain que nous avons immédiatement réalisé qu'il existait un

problème sur le RER B mais celui-ci n'était pas de notre ressort. Nous étions missionnés pour aller présenter le projet CDG Express dans les communes, ce qui était un exercice difficile.

Philippe MARZOLF

Nous allons avancer car il reste deux intervenants à entendre. Etes-vous désormais favorables à une navette spécifique aux passagers aériens ?

Jean-Louis BRIAND

En effet. Nous sommes favorables au projet de service dédié aux passagers aériens mais opposés au projet d'infrastructure.

Philippe MARZOLF

Il est important de le dire. Quelle est votre position concernant l'enregistrement des bagages ?

Jean-Louis BRIAND

Un terminal aérien moins ambitieux nous semblerait plus réaliste. Nous sommes cependant également ouverts à une solution pharaonique...

Roger CHEVALIER

Monsieur Bordes Pages, qui n'est plus là, a parlé de la pollution liée à la circulation automobile. Lorsque l'on connaît la pollution en oxygène et en kérosène dus au transport aérien, il suffit de faire les comptes pour voir que les avions consomment cent fois plus que les voitures entre Orly et Roissy. Je peux vous fournir des chiffres si vous le souhaitez.

Philippe MARZOLF

Je pense qu'il faudra les transmettre directement à Monsieur Bordes Pages.

Bernard SULPIS

Je demande de façon très explicite, pour plus d'efficacité pour la suite des événements, que l'ensemble des échanges qui ont eu lieu concernant la ligne B du RER soient envoyés au STIF, en tant qu'autorité organisatrice, et aux financeurs des contrats de plan. La plupart des projets dont il a été question, y compris les retards éventuellement pris, sont liés à des questions d'argent public : je ne m'exprimerai donc pas à ce sujet. L'Etat et la région vous apporteront les réponses. Il est important de leur transmettre les échanges pour que vous receviez des réponses précises et éventuellement des engagements de programmation dans d'éventuels futurs contrats de plan. En tant que maître d'ouvrage et donc force de proposition, mais également exécuteurs des décisions prises par le contrat de plan, nous ne pouvons vous apporter des réponses.

Philippe MARZOLF

Nous pouvons déplorer qu'il ne soit pas précisé, alors que nous l'avions clairement demandé dès le départ, que le dossier qui est soumis au débat évoque le projet d'amélioration du RER B.

Je vous remercie et vous prie de m'excuser car je dois partir pour assister à une réunion des conseils de quartiers à la mairie du X^e arrondissement de Paris, consacrée à la préparation du débat sur CDG Express. Je vais donc transmettre la présidence à Alain Almeras.

Audition de Maître Bernard FOSSET

Notaire à Aulnay-sous-Bois, Chambre des Notaires de Paris

Vous avez souhaité m'auditionner pour entendre le point de vue de la Chambre des Notaires sur le projet CDG Express, en particulier concernant les incidences qu'il peut avoir sur les réactions de notre clientèle. Je vais vous parler de celle d'Aulnay-sous-Bois, où je travaille.

I. La procédure d'information des clients au travers de l'acte notarié

La procédure d'information est nécessaire quand survient un projet de cette importance. Lorsque nous constituons un dossier de vente ou de mutation immobilière, nous demandons de nombreux documents et nous vérifions que des contrôles nécessaires ont été faits sur l'habitation. Il faut également fournir le document d'urbanisme, qui peut être, soit une note de renseignements d'urbanisme, lorsque nous vendons un bien immeuble en l'état, soit un certificat d'urbanisme, lorsque nous vendons un bien à bâtir, c'est-à-dire un terrain. Ce document contient les informations que l'autorité a bien voulu nous donner. La mairie fournit les informations que contient le plan local d'urbanisme, ainsi que toutes les décisions administratives à caractère particulier. Je pense que votre projet devrait faire l'objet d'un arrêté préfectoral qui sera transcrit dans les documents d'urbanisme. Lorsque nous recevons nos clients vendeurs, nous constituons leurs dossiers et, si des décisions administratives importantes ont été prises dans la zone où le bien à vendre se situe, nous procédons à une information officielle par le biais de ce document d'urbanisme. Il peut être obtenu dès le stade de la promesse de vente et il doit être obligatoirement obtenu au stade de la vente définitive. Si une personne n'est pas du tout informée de la situation urbanistique de son bien, elle en prend ainsi connaissance.

II. Le droit de la propriété et la notion de tréfonds

Le droit de propriété est le droit d'utiliser la chose (*usus*), le droit de percevoir ses fruits (*fructus*) et le droit de disposer (*abusus*), c'est-à-dire de vendre. Lorsque vous possédez un bien immeuble, il comporte en général un sol, sauf si on achète un volume quelque part dans l'espace, par exemple dans les opérations concernant des grands ensembles. Le propriétaire du sol est propriétaire de ce qui se trouve dessus comme du sous-sol qui, en théorie, peut aller jusqu'au centre de la terre... Si un ouvrage d'importance doit passer sous votre propriété, il faut recourir au processus d'expropriation. Le tréfonds, qui correspond à ce qui se trouve sous votre propriété, doit être mesuré, estimé, évalué et indemnisé en fonction du principe de la « juste et préalable indemnité ». Cette notion est relative puisqu'elle peut faire l'objet de discussions et de procédures. Elle s'inscrit dans le cadre du processus d'expropriation.

III. Les répercussions possibles du projet sur la valeur des biens

Vous avez fait appel à moi en tant que praticien au contact de la population d'Aulnay-sous-Bois, pour connaître les incidences d'un projet tel que CDG Express sur la valeur des biens.

L'expertise immobilière n'est pas une science parfaite mais une science relative. Nous essayons simplement de réunir un certain nombre d'indices pour essayer de fixer la valeur d'un bien à partir d'un certain nombre d'avantages et d'inconvénients. Lorsqu'un projet tel que CDG Express est engagé, il faut s'interroger sur l'incidence directe qu'il peut avoir sur la propriété locale. L'inconvénient, pour les propriétaires, est que l'on leur retire une partie du tréfonds qui leur appartient. Cela n'est pas plaisant, mais la contrepartie indemnitaire qu'ils reçoivent est juste et équitable. En termes d'avantages, il faut rechercher s'il existe une contrepartie, comme des gares mieux desservies ou moins encombrées, pour les passagers qui se rendent directement à l'aéroport.

En l'état actuel, personne ne m'a encore parlé de ce projet dans mon étude. Il est en discussion au Conseil municipal et je sais que le Maire d'Aulnay-sous-Bois a pris une certaine position, qui est la même que celle de l'opposition. La clientèle directe et les agents immobiliers ne m'ont pas interrogé sur les répercussions de ce projet. Peut-être l'un de mes collègues ou associés a-t-il toutefois été interrogé. Quoi qu'il en soit, il existe des précédents au niveau notarial, notamment à Paris, avec le tracé de Météor, dont les travaux ont entraîné quelques affaissements de terrain. De tels projets suscitent des craintes mais l'estimation d'un bien est infiniment relative. Lorsque le chantier de Météor a été achevé et que les problèmes d'affaissement ont été résolus, il ne me semble pas que les biens concernés aient perdu de la valeur. Si, à Aulnay, le projet CDG Express voit le jour, il y aura une certaine interrogation et peut-être une certaine crainte des propriétaires directement concernés. Cependant, je pense que, lorsque chacun aura vérifié que l'important tunnel constitué dans les sous-sols se sera bien stabilisé, les esprits devraient se calmer. Le marché immobilier d'Aulnay ne devrait pas souffrir outre mesure de cette affaire. Il y aura cependant certainement une période d'interrogation très forte et, peut-être, une certaine mobilisation contre le projet.

Voilà ce que je peux vous dire, sur la base de mon travail au quotidien. Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je vous remercie pour la clarté de votre exposé.

Alain ALMERAS

Le tracé de Météor a créé des perturbations sur le marché immobilier pendant les travaux et à cause des désordres constatés. La situation est ensuite revenue à la normale.

Bernard FOSSET

Je voudrais vous livrer une anecdote qui concerne la rue Papillon, au métro Cadet, près de la rue Lafayette. La presse en a beaucoup parlé à l'époque, en raison de problèmes d'affaissement. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec des amis qui habitent dans cette rue. Ils m'ont expliqué qu'il était hors de question de vendre leur appartement pendant la période du sinistre, car la décote aurait été énorme. Les travaux ont été faits et Météor a été achevé. Ce quartier du IX^{ème} arrondissement, près du square Montholon, est coté. Il n'y a en définitive pas eu de décote et les travaux de Météor ne sont plus qu'un mauvais souvenir. Tout est revenu à la normale, chacun a retrouvé son calme et le marché n'a pas été affecté outre mesure.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Au niveau du marché et des transactions, des évolutions se sont-elles déjà fait sentir à Aulnay ?

Bernard FOSSET

Non, mais lorsque l'arrêté préfectoral aura été rendu, l'information officielle figurera sur les documents et nous serons interrogés par les clients. Cela sera très vite largement connu. Je répondrai comme je vous ai répondu tout à l'heure. Nos clients pourront se renseigner auprès de tous les organismes intéressés.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Il est important qu'il y ait une prise de position officielle.

Bernard SULPIS

Vu l'importance du projet, il ne s'agira pas d'un arrêté préfectoral mais d'une déclaration d'utilité publique. Les documents d'urbanisme devront bien sûr être mis en conformité. Cela devrait se situer en 2005. C'est la période entre aujourd'hui et la publication de la décision ministérielle qui est la plus problématique pour vos clients, car rien n'est officiel.

Bernard FOSSET

C'est aussi difficile pour nous, car nous serons interrogés en termes de risque et nous devons essayer de répondre avec des éléments dont nous ne disposons pas.

Bernard SULPIS

Il faut plus que des paroles pour être rassuré lorsque l'on est personnellement touché. Pouvez-vous préciser la façon dont les personnes peuvent se protéger face à l'achat de tréfonds, qui fera l'objet d'un acte notarié ? Les personnes concernées n'ont pas peur pour le tréfonds en question, mais pour les risques que peut courir leur habitation, qui pourrait par exemple se fissurer. Des dispositions spécifiques vont-elles être prises pour garantir les personnes contre les éventuelles répercussions de l'ouvrage sur les habitations ? Des éléments peuvent-ils être introduits dans l'acte notarié ?

Bernard FOSSET

Si vous êtes propriétaire d'une propriété cadastrée et que le tréfonds a été vendu, cela apparaîtra en annexe de votre titre de propriété et, si vous voulez vendre votre bien, l'acheteur sera nécessairement informé de la transaction préalable. Cette vente peut intervenir à l'amiable ou par un jugement d'expropriation. Voulez-vous connaître les moyens de garantie ?

Bernard Sulpis

L'acte notarié permet-il de prévoir des clauses garantissant des recours si des désagréments surviennent ?

Bernard Fosset

A ma connaissance – mon expérience en la matière est toutefois limitée –, ce n'est pas le cas. En général, un processus d'expropriation intervient : il est rare que l'on parvienne à un accord amiable. Les personnes concernées subissent davantage qu'elles n'acceptent. Pour leur apporter une garantie, des engagements contractuels sont nécessaires.

Bernard Sulpis

Conseilleriez-vous aux intéressés de vendre à l'amiable ?

Bernard Fosset

C'est évident. Nous ne pouvons qu'inciter les personnes à engager une démarche contractuelle, afin de parvenir à des dispositions équilibrées, si vous leur apportez une garantie concernant tout sinistre qui pourrait ultérieurement survenir. Dans un tel cas, une ordonnance et un jugement d'expropriation fixent un prix et cela s'arrête là.

Bernard Sulpis

Avant de commencer les travaux, nous procéderons à un référé préventif. Le propriétaire d'un petit pavillon se sent perdu face à un grand organisme.

Bernard Fosset

Je ne peux nier les avantages des contrats, puisque je passe mes journées à les rédiger. Il est toujours préférable de parvenir à un bon accord. En pratique, toutefois, cela est rarement le cas.

Jean-Paul Puyfaucher

Nous allons prendre une dernière question.

Bruno Defait

Je retiens que vous n'avez pas fait d'études particulières pour savoir si, dans le secteur concerné, les ventes étaient plus ou moins nombreuses qu'ailleurs. Notre association estime que 10 % de ses adhérents ont disparu, car ils ont vendu leur bien. Nous pensons que les vendeurs ne préviennent pas les acheteurs du projet de tunnel.

Bernard FOSSET

Des informations seront peut-être diffusées ; je l'ignore. Aujourd'hui, l'information sur ce projet n'est pas encore obligatoire. Les personnes concernées sont peut-être restées volontairement très discrètes sur la question. Le sujet n'a pas encore été évoqué dans mon bureau, mais j'en parlerai avec les agents immobiliers.

Bernard Sulpis

Les 10 % en question, d'après le nombre de membres de votre association, correspondent à 15 personnes. 30 % à 50 % de la population, propriétaire ou locataire, déménage tous les six ans. Les départs de vos adhérents, enregistrés sur deux ans, ne sont pas forcément liés à CDG Express.

Bernard FOSSET

Je souscris à cette déclaration. J'ai étudié la question avec mon prédécesseur, qui est resté 25 ans à Aulnay. Je lui avais demandé combien de fois il avait vendu les mêmes pavillons, dans une ville qui reste un grand village. Il m'a répondu qu'il l'avait fait au moins quatre à cinq fois. La mobilité est très forte et tient aux souhaits d'accession à la propriété de chacun, à la mobilité professionnelle, aux besoins d'agrandissement liés à la famille, etc.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Nous allons prendre une dernière question.

Alain ALMERAS

Vous avez évoqué la période des travaux, mais pas celle qui s'étend de la déclaration d'utilité publique aux travaux. Conseilleriez-vous aux intéressés de ne pas vendre leur bien du début à la fin des travaux, si des problèmes devaient apparaître ?

Bernard FOSSET

Ce n'est pas un conseil que je donnerais, car les personnes viennent me voir quand la vente est déjà décidée. L'opportunité se situerait plutôt au niveau de l'agence immobilière - cela est toutefois discutable car lorsqu'une personne s'adresse à une agence pour acheter, c'est qu'elle a déjà pris sa décision. Où fixer le point principal de la dévalorisation, s'il doit y en avoir une ? Je dirais qu'il correspond à la période de réalisation des travaux, en raison des inconvénients qu'ils génèrent au quotidien. Cependant, un terrain souterrain est très spécifique : on ne le voit pas ; l'impact est donc très différent. Lorsque le projet sera terminé, il ne sera pas évident de voir que le tunnel existe.

Alain ALMERAS

Vous avez dit que, pour le moment, vous n'avez reçu que peu d'informations sur le projet. Souhaitez-vous recevoir des informations plus directes du maître d'ouvrage, en attendant les informations officielles ?

Bernard FOSSET

Oui, assurément. Les informations de la mairie sont trop succinctes pour nous. Nous devons pouvoir traduire aux clients la réalité du projet.

Bernard Sulpis

Nous suggérons aux mairies d'inscrire, dans les PDU, le fait que les périmètres d'urbanisme sont en révision. Certaines le font d'autres non.

Bernard FOSSET

Nous sommes demandeurs d'informations depuis la source.

Bruno FAOUR

Dans le cas, par exemple, d'un pavillon valant 150 000 euros pour un terrain de 300 mètres carrés, combien pourrait-on demander à RFF pour le sous-sol ?

Bernard FOSSET

Vous pouvez demander une somme « juste et équitable », mais on entre là dans le domaine du relatif. Une proposition vous est faite et, si vous la contestez, il faut aller devant le juge et faire réaliser une contre-expertise. Tout dépend de l'emprise sur votre sol et du volume du tréfonds. Je n'ai pas de barème.

Florence DEMEME-COQUAND

Je travaille à RFF. Ce sont les Domaines qui fixent ces prix. Il n'y a pas de barème, mais les prix sont fonction de la nature du terrain et de la profondeur à laquelle nous intervenons.

Bruno FAOUR

Dans le cas présent, la profondeur serait de vingt mètres.

Florence DEMEME-COQUAND

Nous n'allons pas parler à nouveau de la profondeur. Les Domaines ne sont pas saisis tant qu'il n'y a pas eu de déclaration d'utilité publique et d'enquête parcellaire. Cela interviendra en 2005 ou 2006.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Cela reste à négocier. Je vous remercie. Je m'excuse auprès du dernier intervenant pour le retard que nous avons pris, mais il fallait répondre aux questions.

Audition de Michel BOURNAT

Directeur délégué Plaine de France, AFTRP (Agence foncière technique de la région parisienne)

L'AFTRP est un acteur du développement économique. C'est un établissement public placé sous la tutelle de l'Etat et des collectivités locales de l'Ile-de-France. L'AFTRP vit de l'activité d'opérateurs fonciers et d'aménageurs. Nous avons été conviés à votre débat car nous menons une importante opération riveraine au projet CDG Express : l'aménagement de la ZAC de Paris Nord II, connexe au Parc des expositions (PEX) et desservie par la gare RER Villepinte Parc des expositions.

Nous étudions ou réalisons d'autres zones de développement économique sur le même secteur, à savoir :

- le « triangle de Gonesse » côté Val d'Oise sur les communes de Roissy et Gonesse ;
- l'extension de Paris Nord II vers l'est, sur le territoire des communes de Tremblay et de Villepinte, qui est située directement en direction du tracé de CDG Express.

Si CDG Express permet d'améliorer le service rendu aux usagers des avions, nous n'avons pas à nous y opposer. Par contre, les opérations de développement économique s'étendent sur des surfaces importantes : la ZAC de Paris Nord II s'étend sur 350 hectares ; la zone d'activité internationale (ZAI) de Tremblay et Villepinte fait 250 hectares, qu'il reste à développer vers l'est.

Le développement de ces projets est étroitement lié à la desserte de ces zones par les transports en communs. Les infrastructures et le schéma routier autour de la ZAI ont été réalisés il y a une dizaine d'années en fonction de tracés réalisés par la SNCF à partir d'un débranchement du RER B. Il en est de même sur les développements du triangle de Gonesse, qui attendent impatiemment les débranchements du RER D.

J'ai entendu Bernard Sulpis dire que nous ne sommes pas là pour interpellier le STIF. Ces projets d'infrastructures lourdes faisaient partie des schémas d'orientation tels que le schéma directeur d'aménagement d'Ile-de-France ; en outre, certains, notamment le débranchement du RER B, avaient fait l'objet d'une inscription budgétaire. Nous nous étonnons donc de constater que ces projets ne progressent pas alors même que le projet CDG Express vient tout juste d'éclorre. Ce projet côtoie la ZAC de Paris Nord II et la ZAI de Tremblay et Villepinte, mais ne correspond pas aux projets présentés il y a dix ans, ce qui n'est pas neutre pour nous. Des opérateurs conjoints comme la Chambre de commerce ont formulé des propositions qui peuvent nous intéresser.

CDG Express relève d'une autre problématique. La situation serait différente si le tracé du CDG Express passait entre Villepinte-Parc des Expositions et le débouché du tunnel. Nos inquiétudes ne sont pas dues au projet CDG Express. Nous souhaitons simplement rappeler que nous souhaitons disposer d'une vision globale de la desserte en transports de ce territoire, afin que cette demande soit actée.

Des projets d'infrastructures routières sont à l'étude et les plans d'aménagement tiennent compte des tracés de RER, mais sans avancées concrètes. Nous sommes donc surpris de voir déboucher le réseau CDG Express à l'est, sur une partie de notre territoire. Cette zone est porteuse d'enjeux économiques. Certaines conditions sont nécessaires pour tirer profit de ces richesses et développer ces zones d'activité. Des bureaux vont notamment être implantés autour des infrastructures de transport, comme c'est actuellement le cas à Paris Nord II. Les bureaux sont situés à moins de 500 mètres des transports, à 500 mètres ou 1 kilomètre se trouvent des PME et PMI et au-delà s'implantent progressivement des entrepôts.

Alain ALMERAS

Vous développez la ZAC Paris Nord II et la ZAI, soit 600 hectares au total. Combien d'emplois ces zones représentent-elles ?

Michel BOURNAT

13 000 personnes travaillent à Paris Nord II. La ZAI est en cours de développement. La ZAC Paris Nord II étant de même nature que la ZAI, le nombre d'emplois pourrait être facilement évalué. Toutefois, les chiffres seraient différents s'il n'y avait pas d'infrastructure ferrée.

Alain ALMERAS

Le maître d'ouvrage indique, dans son document, avoir constaté ces dernières années une forte croissance de la fréquentation du RER B, avec une hausse de 7 % du nombre de voyages chaque année. Le type d'aménagement que vous réalisez va-t-il permettre de maintenir ce rythme de croissance ? Dans ce cas, en supposant une fréquentation à hauteur de 280 000 voyages par jour, nous risquons d'aller vers une saturation rapide du RER B. Imaginez-vous au contraire une saturation urbanistique de la zone, qui conduirait, d'ici 2012, à ramener les taux de croissance à 3 ou 4 % ?

Michel BOURNAT

Je ne suis pas suffisamment technicien pour vous répondre. L'ensemble des acteurs du développement, que ce soit la Chambre de commerce ou les collectivités, comptait il y a une dizaine d'années sur un débranchement du RER et la construction d'une nouvelle gare pour encourager le développement économique de la zone. Le projet CDG Express repose cette question. Nous sommes inquiets car nous n'entendons plus parler de nos projets.

Jean-Paul PUYFAUCHER

CDG Express est destiné aux passagers aériens.

Bernard Sulpis

Le projet dont il s'agit est la « boucle sud » dont il a été question lors de la réunion qui s'est tenue à Tremblay. Il s'agit du barreau de Gonesse, avec débranchement de Villiers en direction du Parc international des expositions, complété par la boucle sud. Pour qu'une infrastructure de transports ait un impact réel sur un aménagement, il faut bien sûr que cette infrastructure inclue un arrêt et donc une gare. Or CDG Express est une liaison directe. En outre, la proposition de la Chambre de commerce prévoit seulement un arrêt au Parc des Expositions, sans autres arrêts intermédiaires. Je n'ai pas bien compris si l'extension de la ZAI à l'est complète ou se substitue à une extension du Parc des Expositions lui-même.

Michel Bournat

La ZAC Paris Nord II comprend le Parc des Expositions. Le projet d'extension de la ZAC comprend pour partie l'extension du Parc des Expositions et pour partie l'extension des activités et des entreprises.

Alain Almeras

L'extension de la ZAC correspond donc pour 50 % à l'extension du Parc des Expositions et pour 50 % à l'extension du reste. Si le Parc des Expositions n'est pas étendu, cela annule-t-il l'autre extension prévue ?

Michel Bournat

C'est une question complexe. Si le Parc des Expositions n'est pas étendu, certaines entreprises seront contentes de récupérer les terrains qui lui étaient destinés.

Alain Almeras

Il serait donc possible, en plus de l'extension de 50 % , de récupérer 10 % des terrains.

Michel Bournat

Absolument.

Alain Almeras

Vous aménagez 600 hectares. Ce volume a-t-il évolué par rapport à il y a dix ans ?

Michel Bournat

Il s'agit d'un volume constant. Je rappelle que 350 hectares sont déjà aménagés puisque la ZAC Paris Nord II est achevée.

En outre, il n'y a plus de développement économique sur le secteur en Seine-Saint-Denis. Le projet proposé est l'aménagement par tranche des 250 hectares de la ZAI, qui répond à une demande qui existe mais que nous ne pouvons pas satisfaire actuellement.

Bernard SULPIS

Les membres de la Commission du Débat Public et le public comprennent mieux pourquoi nous affirmons que les études de la desserte du Parc des Expositions - désignées par « desserte d'étude du Parc des Expositions » - menées avec la Chambre de commerce n'avancent pas aussi vite que nous pourrions l'espérer.

Nous devons définir clairement les zones qui doivent être desservies. En effet, les besoins en termes de localisation des gares et de capacité de transport ne seront pas les mêmes selon que le Parc des Expositions est étendu ou qu'un autre aménagement est prévu à sa place. C'est une réflexion globale qu'il faut mener aujourd'hui, et non un simple tête-à-tête, que ce soit entre le monde ferroviaire et la Chambre de commerce, entre le monde ferroviaire et La Plaine de France ou encore entre le monde ferroviaire et le STIF. Un tour de table est indispensable et celui-ci ne peut être organisé qu'à l'initiative du STIF ou du Préfet de la Seine-Saint-Denis.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-il possible d'imaginer que ce tour de table ait lieu dans le cadre de la révision du schéma directeur régional de l'Ile-de-France ? De tels tours de table sont généralement organisés dans ce cadre. Je constate que les projets étaient inscrits au dernier schéma directeur mais n'ont pas évolué.

Nous pouvons maintenant répondre aux questions de la salle.

Alain COURATIER

J'habite Villepinte. Je suis heureux de vous rencontrer ce soir car je suis un peu à l'origine de votre présence parmi nous ce soir. J'avais en effet sollicité la présence de représentants de l'AFTRP lors d'une réunion publique à Tremblay il y a deux semaines. Je souhaiterais entrer en contact avec une personne de l'AFTRP. Je vais vous laisser mes coordonnées à cet effet.

Concernant la ZAI de Villepinte Tremblay, j'observe que les surfaces que vous citez sont différentes de celles figurant sur la plaquette qui m'a été communiquée à ma demande. Il y est fait mention de 110 hectares. Il est vrai que cette plaquette date de 2001. Un planning prévisionnel d'implantation est-il prévu ? La mise en place de la ZAI est-elle subordonnée à d'autres projets que CDG Express ?

Michel BOURNAT

Je ne sais pas si c'est le lieu pour vous répondre car nous sommes presque hors sujet. Les 250 hectares correspondent à la surface potentielle urbanisable à l'est de Paris Nord II ; la première tranche couvre 110 hectares et inclut la zone N1 de Tremblay et la zone U de Villepinte.

Aujourd'hui, aucun planning n'est arrêté pour cette opération dans la mesure où il reste des décisions importantes à prendre, notamment la construction d'une infrastructure ferrée. En outre, et certains aménagements, notamment le circuit Carole, gênent cette opération.

Alain COURATIER

J'ai lu il y a un mois dans *Roissy Horizons* que vous êtes propriétaire foncier du circuit Carole. Les résidents se plaignent des nuisances. Il me semble que Madame le Maire a annoncé qu'une étude était en cours et qu'une décision devait être prise pour l'été.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Qu'est-ce que « le circuit Carole » ?

Michel BOURNAT

C'est un circuit motocycliste public qui a plusieurs vocations comme l'éducation, la sécurité routière, la compétition et le commerce. Il a beaucoup de succès mais sa localisation pose problème dans nos projets actuels de développement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je vous remercie. Il se fait tard. Nous avons pu échanger librement, ce qui est l'une des vertus du débat public. Je souhaite une bonne soirée à tous.