

Réunion de synthèse du débat public

Accueil

Philippe MARZOLF
Président de la CPDP

En tant que Président de la Commission particulière du débat public sur le CDG Express, je suis particulièrement heureux de vous accueillir à cette dernière réunion publique. Cette dernière réunion, dont la vocation est d'effectuer une synthèse, est scindée en deux parties.

La première partie traitera des conclusions du dire d'expert. A l'issue de la présentation effectuée par Messieurs Werner STOHLER et Giuliano MONTANARO du cabinet SMA, les associations ayant proposé les deux solutions alternatives auront l'occasion de s'exprimer. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) ainsi que le Maître d'Ouvrage interviendront ensuite, avant que la parole ne soit laissée au public pendant une trentaine de minutes.

La seconde partie sera consacrée au bilan du débat public. Je vous présenterai une rapide synthèse de l'opinion des acteurs vis-à-vis de la procédure du débat public, puis vous pourrez à nouveau intervenir. Le Maître d'Ouvrage réagira également et les membres de la Commission particulière du débat public feront part de leur synthèse au sujet du déroulement du débat.

En janvier 2003, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public sur le projet CDG Express et m'a nommé président. Nous avons ensuite préparé le débat, lequel a débuté le 25 août. Très rapidement, la Commission et les acteurs se sont aperçus que des solutions alternatives semblaient pertinentes. Par conséquent, un atelier spécifiquement dédié à ces solutions a été organisé le 7 octobre. Dès le lendemain, j'ai présenté à la Commission nationale du débat public une demande d'étude complémentaire.

Cette étude complémentaire, en cours du débat, a été financée par la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante. Par la suite, nous avons consulté six experts indépendants dans différents pays : l'Angleterre, l'Allemagne, la Suisse et l'Espagne. Nous avons finalement choisi le cabinet suisse SMA le 6 novembre. Ce cabinet a rencontré les différents acteurs du projet les 17 et 21 novembre. En outre, un débat contradictoire avec les différents acteurs et le cabinet SMA a été organisé le 4 décembre.

Aujourd'hui, nous parvenons à l'issue de ce processus, avec les conclusions du dire d'expert. Je cède à présent la parole aux experts, qui vont nous présenter leurs conclusions.

Première partie : présentation du dire d'expert

Présentation des conclusions du dire d'expert portant sur deux solutions alternatives proposées par des acteurs

Werner STOHLER et Giuliano MONTANARO
Cabinet SMA

Werner STOHLER

Mesdames et Messieurs, c'est avec un très grand plaisir que nous allons vous présenter la conclusion de notre expertise. En effet, deux personnes interviendront : Giuliano MONTANARO et moi-même, fondateur et gérant du bureau d'étude SMA.

Je souhaite également vous faire part de deux remarques préliminaires. Tout d'abord, nous allons réaliser cette présentation avec un léger handicap : le français n'est pas notre langue maternelle. En effet, Giuliano MONTANARO a pour langue maternelle l'italien, la mienne étant l'allemand. Par conséquent, je vous prie de bien vouloir excuser par avance les éventuelles erreurs linguistiques qui pourraient émailler nos interventions. J'espère cependant que ces erreurs ne seront pas trop fréquentes.

Ensuite, je tiens à vous faire part de mon admiration à l'égard de l'institution du débat public. Il s'agit en effet d'un procédé qui me paraît extrêmement vif, flexible, transparent et efficace par rapport aux procédés équivalents existant à l'étranger, et notamment en Suisse. En effet, ces procédés sont parfois marqués par un certain « train-train » bureaucratique. Je tiens donc à féliciter Monsieur Philippe MARZOLF pour cette collaboration.

Philippe MARZOLF

Nous sommes d'autant plus sensibles à votre compliment qu'il émane d'une personne originaire de Suisse, pays dans lequel la démocratie participative est une tradition bien ancrée.

Werner STOHLER

La présentation de notre expertise s'organise autour des dix chapitres suivants :

- les objectifs de l'expertise ;
- les limites de l'expertise ;
- les critères d'évaluation ;
- l'articulation du projet CDG Express ;
- l'insertion du projet CDG Express dans le réseau ferré du secteur Nord-Est de Paris ;
- la proposition LGV Est et l'interconnexion TGV ;

- la proposition d'une ligne Paris-Roissy/Mitry ;
- un avis sur ces deux propositions ;
- les autres pistes de réflexion ;
- les conclusions finales de l'expertise.

I. Les objectifs de l'expertise

La Commission nationale du débat public a émis le vœu de bénéficier d'un regard extérieur sur le projet de liaison ferroviaire dédié entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle pour les passagers aériens. Il nous a donc été demandé de réaliser un dire d'expert, notamment sur les deux propositions alternatives :

- l'utilisation de la future ligne grande vitesse entre Vaires et l'interconnexion vers Roissy ;
- l'utilisation d'une ligne le long du RER B.

Nous avons évalué la faisabilité de ces deux solutions alternatives et leurs réponses aux besoins des passagers aériens. En conclusion, nous recommandons de réaliser des études complémentaires.

II. Les limites de l'expertise

Notre expertise est naturellement sujette à certaines limites, dans la mesure où nous ne disposions que de quatre semaines pour effectuer le travail qui nous avait été demandé. Il s'agissait donc d'évaluer le matériel existant : nous avons lu toute la documentation existante et nous avons été en contact avec les différents intervenants. Par conséquent, nous estimons que les éléments suivants doivent faire d'études complémentaires :

- la configuration détaillée du projet ;
- le calcul des coûts et de la rentabilité,
- l'évaluation précise des impacts environnementaux du projet.

III. Les critères d'évaluation

Afin de réaliser l'évaluation impartiale du projet, il a été nécessaire de travailler à partir d'un certain nombre de critères particuliers.

1. La faisabilité et la structure de l'exploitation

Nous avons testé la fiabilité de l'infrastructure, notamment la faisabilité et la structure de l'exploitation. En effet, ce domaine est marqué par la grande complexité des réalisations ferroviaires.

2. La qualité de service

Nous avons naturellement étudié la qualité de service proposée par le projet CDG Express :

- le temps de parcours, lequel correspond à un indice sur la future rentabilité du projet ;
- les fréquences offertes ;
- le confort offert ;
- la connexion avec les autres réseaux de transport public et les taxis.

3. La compatibilité de CDG Express avec d'autres projets

Nous avons également accordé une attention particulière à la compatibilité de CDG Express avec d'autres projets déjà en discussion :

- la liaison rapide Normandie – Val de Seine ;
- le vœu émis par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) d'une desserte améliorée du Parc international des expositions (PIEX) de Villepinte.

4. Les perspectives de développement

Nous vous présenterons également quelques perspectives de développement.

5. L'impact sur la qualité de la vie et l'environnement

Enfin, le projet doit également être évalué en fonction de son impact sur la qualité de vie et l'environnement.

IV. L'articulation du projet CDG Express

Il importe de bien structurer la question du CDG Express. Ainsi, nous avons essayé de distinguer deux aspects.

1. Le service de transport

Dans ce cadre, nous avons étudié le temps de parcours, les fréquences, la fiabilité, le confort et la connexion avec les autres réseaux de transport.

2. Les services annexes

Les services annexes concernent l'espace dédié aux passagers, l'enregistrement des bagages, l'information fournie. Nous n'avons pas étudié ces aspects, que nous avons plutôt envisagé comme une donnée.

V. L'insertion du projet dans le réseau ferré du secteur Nord-Est de Paris

1. Le système Nord

Le système Nord est marqué par deux doubles voies partant de la gare du Nord jusqu'à Aulnay, qui se séparent ensuite en deux branches :

- une branche en direction de Mitry ;
- une branche dédiée au Roissyrail.

2. Le système Est

Le système Est correspond en quelque sorte à une autoroute ferroviaire de sept à huit voies (quatre voies dans un sens et trois voies dans l'autre sens) qui se séparent à Noisy-le-Sec de la manière suivante :

- des voies en direction de Strasbourg ;
- des voies en direction de Chaumont et Bâle.

Vous pouvez également observer, sur la carte, l'interconnexion TGV qui contourne Paris.

Giuliano MONTANARO

Nous allons à présent évoquer les propositions de variantes émises par la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT) et l'association Vivre sans CDG Express.

VI. La proposition LGV Est et l'interconnexion TGV

Cette proposition émane de la FNAUT. Elle réside dans l'utilisation de la ligne d'interconnexion à partir de l'aéroport Charles-de-Gaulle en direction du sud et un embranchement vers la nouvelle ligne LGV Est qui sera mise en service en 2007. Cet embranchement s'effectuerait par un raccordement, qui permettrait, via la ligne LGV Est, de se diriger vers Vaires et Chelles, puis de poursuivre le trajet vers la gare de l'Est.

Cette première proposition permet d'assurer un service dédié sans arrêt vers l'aéroport Charles-de-Gaulle, pour une durée d'environ vingt-cinq minutes. En examinant cette proposition, nous nous sommes aperçus que sur le tronçon Noisy-Chelles-Vaires, il existe un problème de capacité pour faire circuler CDG Express et la liaison rapide Normandie – Val de Seine (LRNVS). Ainsi, les quatre trains par heure et les deux trains par heure en heure de pointe de LRNVS ne peuvent pas circuler sur ce tronçon, compte tenu des éléments suivants :

- les caractéristiques de la ligne ;
- le nombre de voies ;
- le nombre de circulations qui sont déjà prévues à l'horizon 2007.

De plus, il existe un deuxième point de blocage sur le tronçon du raccordement entre Claye-Souilly la gare TGV. Le point de blocage est dû aux éléments suivants :

- les caractéristiques de la ligne ;
- le nombre de trains devant circuler à l'horizon 2007 ;
- les différentes vitesses de circulation entre les TGV et le CDG Express.

Par conséquent, l'insertion des trains CDG Express sur la ligne d'interconnexion TGV s'avère très délicate. De plus, cette proposition ne permet pas d'assurer une compatibilité avec LRNV : dans la partie située entre Noisy, Chelles et Vaires, des problèmes de capacités ne permettent pas d'ajouter deux trains à l'heure. En outre, la proposition ne permet pas de développer un service dédié pour le PIEX.

En résumé, la proposition de la FNAUT n'est pas réalisable en l'état des infrastructures prévues à l'horizon 2007. Pour pouvoir réaliser ce projet, il serait nécessaire de procéder à des aménagements très lourds en région parisienne et sur la ligne d'interconnexion.

VII. La proposition d'une ligne Paris-Roissy/Mitry

1. Présentation de la proposition

Cette proposition émane de l'association Vivre sans CDG Express. Elle suggère une meilleure utilisation des capacités résiduelles qui serait rendue possible grâce au schéma directeur du RER B, c'est-à-dire la mise en site propre du RER B, l'aménagement de la signalisation et la poursuite des quatre voies sur la branche de Mitry.

Cette condition préalable permet de libérer des capacités : les trains CDG Express partiraient depuis la plate-forme de Roissy et utiliseraient en partie l'infrastructure existante jusqu'à la sortie du tunnel. Par la suite, il y aurait un quadruplement des voies dans la partie à l'air libre, qui permettrait de rejoindre Sevran-Beaumont, de reprendre le tunnel pour passer sur les voies rapides à Aulnay à côté du RER B avant de descendre vers Paris.

Deux possibilités ont été évoquées par l'association Vivre sans CDG Express :

- l'insertion des services à la gare du Nord ;
- la création d'une « virgule », c'est-à-dire une liaison souterraine entre le faisceau nord et la gare de l'Est.

Cette « virgule » permettrait d'insérer les trains CDG Express sur la gare de l'Est et de se connecter éventuellement au tunnel d'Eole. Ce parcours, qui passerait sur les voies rapides entre Aulnay et Paris et sur la branche de Roissy, s'effectuerait en environ 23 à 25 minutes.

2. Les tronçons Roissy-Aulnay et Aulnay-Paris

Sur le tronçon Roissy-Aulnay, deux points de blocage apparaissent lorsqu'on ajoute des trains à ceux qui sont prévus pour le RER B. Ces points de blocage sont liés à la présence d'infrastructures souterraines à deux voies. En effet, il apparaît difficile de porter le nombre de voies de deux à quatre. Par conséquent, il existe deux goulets d'étranglement pour les RER B, les trains CDG Express et éventuellement les trains LRNV. En effet, cette mixité d'exploitation rend le système assez fragile : à chaque perturbation de trafic, des retards seraient à déplorer et seraient difficiles à résorber.

S'agissant du tronçon entre Aulnay et Paris, aucun problème de capacité ne devrait être à craindre. En effet, le schéma directeur du RER B permettrait de libérer les voies rapides.

3. La localisation du terminal parisien

S'agissant du terminal parisien, deux propositions ont vu le jour :

- une arrivée en gare du Nord ;
- une arrivée en gare de l'Est.

a. L'arrivée en gare du Nord

Un graphique est projeté. Il traite du nombre moyen de départs par voie en heure de pointe dans différentes gares européennes : les gares de Zurich, d'Helsinki, de Francfort, de Lille, de Milan ainsi que la gare du Nord et la gare de l'Est.

A l'heure de pointe, 2,25 trains partent de chaque voie en gare de Zurich. Ce chiffre est de 2 à Helsinki, de 1,88 à Francfort et de 1,69 à Lille. A la gare du Nord, le chiffre est de 1,5 train contre 1 pour Milan et 0,73 à la gare de l'Est.

Ceci nous incite à penser que la proposition d'une arrivée en gare du Nord mérite d'être étudiée. Certes, il est indéniable que la gare de l'Est est bien moins utilisée que la gare du Nord : les capacités disponibles y sont donc plus importantes. Cependant, il nous semble intéressant d'étudier la possibilité d'un accès à la gare du Nord.

b. L'arrivée en gare de l'Est

Comme nous venons de le voir, il n'existe pas de problème de capacité pour une arrivée en gare de l'Est. De plus, la « virgule » souterraine précédemment évoquée semble bel et bien réalisable : il existe des possibilités d'insertion dans le faisceau d'avant-gare de la gare de l'Est et de connexion à Eole. Par conséquent, il est nécessaire de réaliser des études de détail pour analyser le tracé idéal et étudier les possibilités de raccordement à la gare de l'Est et à Eole.

4. Les questions de compatibilité

Il n'est pas possible actuellement de faire arriver des trains LRNVS en gare du Nord. En revanche, cela pourrait être envisageable si un lien était créé entre le faisceau nord et la gare de l'Est.

S'agissant de la gestion du système sur la plate-forme de Roissy, il est difficile d'assurer la compatibilité sur le terminal de l'aéroport.

S'agissant du PIEX, des dessertes dédiées sont certes envisageables, mais il demeure difficile de les mettre en place.

Enfin, un des points de dégradation de la qualité de la desserte actuelle est le suivant : dans la proposition, il est envisagé d'arrêter les RER B à l'aérogare CDG 1. Il faudrait donc emprunter la future ligne VAL de l'aéroport pour se rendre à l'aérogare CDG 2. Ceci correspond donc bien à une dégradation de la qualité de service pour les personnes travaillant sur la plate-forme.

5. L'avis global sur la proposition de l'association Vivre sans CDG Express

Nous considérons que la proposition de l'association Vivre sans CDG Express est très intéressante. Ainsi, de nombreux points de cette proposition doivent être retenus et utilisés pour développer le service CDG Express. Il est donc nécessaire d'approfondir cette proposition.

a. La variante « boucle sud »

Sur la plate-forme de Roissy, cette variante propose la construction d'une boucle permettant de faire sauter un goulet d'étranglement grâce à une gestion mono-directionnelle ou bi-directionnelle des circulations. La variante permet de résoudre les problèmes sur la plate-forme de Roissy, mais des problèmes demeurent dans le secteur d'Aulnay et de Sevrans-Beaumont.

b. La variante utilisant les voies rapides

Cette variante ne consiste pas à utiliser la branche de Roissy du RER B, mais les voies rapides situées à côté du RER B, en direction de Mitry. L'idée consiste à partir de CDG 2, de descendre le long de la ligne d'interconnexion et de se raccorder sur les voies rapides jusqu'à Aulnay, puis Paris.

Cette variante permet donc de lever le dernier point de blocage situé au niveau du tunnel d'Aulnay-Sevrans-Beaumont. En outre, elle permet d'améliorer les temps de parcours : en passant par cette branche, il est possible de réduire la durée de trajet de 25 minutes à 19 minutes.

Par ailleurs, la comptabilité avec LRNVS est assurée dans la mesure où il est plus simple de trouver une solution au niveau de la gare CDG 2 pour faire circuler LRNVS. Au niveau du terminal CDG 2, il est envisageable d'utiliser éventuellement des voies TGV pour aménager le terminal de CDG Express. De plus, grâce au passage par la branche de Mitry, il est également possible d'avoir des capacités disponibles et d'imaginer l'offre d'une desserte dédiée pour le PIEX.

Globalement, nous estimons que cette proposition est faisable. Cependant, plusieurs études devront encore être menées :

- l'étude du raccordement dans le secteur de Mitry et de l'interconnexion et l'aménagement de la gare de CDG 2 ;
- l'étude du nœud d'Aulnay ;
- l'étude de l'accessibilité à la gare de surface de la gare du Nord ;
- l'étude de la faisabilité de la « virgule » permettant de passer des voies nord à la gare de l'Est et de se raccorder à Eole.

VIII. L'avis sur les deux propositions

1. La proposition de la FNAUT

La proposition de la FNAUT n'est pas réalisable sur l'infrastructure prévue à l'horizon du projet, dans la mesure où elle implique la réalisation d'aménagements particulièrement importants.

2. La proposition de l'association Vivre sans CDG Express

La proposition de Vivre sans CDG Express comprenant l'utilisation des voies rapides entre Paris et Aulnay et le raccordement à côté de la ligne d'interconnexion de CDG 2 est globalement réalisable et doit faire l'objet d'études de détail. Enfin, le schéma directeur constitue une condition *sine qua non* de la réalisation de la proposition de l'association Vivre sans CDG Express.

Enfin, je tiens à vous faire part d'une anecdote : pour nous rendre aujourd'hui à Paris depuis Charles-de-Gaulle, nous avons emprunté la ligne du RER B. A cette occasion, nous avons été confrontés à des problèmes d'horaire et nous avons été contraints de passer quarante minutes dans la rame supposée rapide entre l'aéroport et la gare du Nord. Par conséquent, il nous semble que les aménagements d'une liaison dédiée apparaissent urgents.

IX. Les autres pistes de réflexion

Werner STOHLER

Compte tenu de la mission qui nous avait été assignée, nous n'avons étudié que les deux propositions émanant de la FNAUT et de l'association Vivre sans CDG Express. Néanmoins, il convient également de réaliser des réflexions sur d'autres développements qui pourraient intervenir dans le périmètre que nous venons d'étudier.

Il s'agit par exemple du souhait de renforcer les TER Picardie, qui emprunteront les voies rapides le long du RER B. De plus, nous savons que la branche nord du RER B est marquée par une croissance de trafic extrêmement importante par rapport aux autres branches du RER parisien. Au-delà des réalisations prévues dans le cadre de la modernisation du RER B, il conviendrait peut-être de faire passer des trains supplémentaires sur les voies rapides. Ainsi, une réflexion est actuellement menée pour réaliser un nouveau tunnel entre la gare du Nord et Châtelet, afin d'éliminer un des plus grands goulets d'étranglement du système RER.

Enfin, compte tenu de l'augmentation du nombre de trains à grande vitesse provenant du système nord et de la relative limitation des capacités en gare du Nord, il pourrait être envisageable de dévier des trains TGV du système nord vers la gare de l'Est, soit en exploitation, soit comme une solution de recours en cas d'incident d'exploitation.

Par conséquent, il conviendrait de concilier deux visions opposées. Ainsi, le projet CDG Express prévoit de construire de nouvelles capacités grâce à une nouvelle infrastructure et ne touche pas à des capacités résiduelles dans le système restant. En revanche, les propositions de l'association Vivre sans CDG Express utilisent au mieux des capacités disponibles.

En faisant passer la totalité des trains CDG Express et LRNVS sur ce tronçon, il existerait un problème de limitation future. Une solution alternative consisterait à passer en tunnel sous le canal de l'Ourcq à partir d'Aulnay avant de se brancher dans la région de Noisy-le-Sec. Néanmoins, des études doivent encore être menées pour déterminer l'endroit idéal du raccordement à ce système.

X. Conclusions

La proposition de l'association Vivre sans CDG Express d'utiliser des voies longeant le RER B et de passer par Mitry peut constituer une variante intéressante. En outre, la variante prévoyant la création d'un tunnel sous le canal de l'Ourcq nous paraît également pertinente. De fait, il serait nécessaire d'effectuer des études techniques de détail.

Ces études correspondraient à une analyse impartiale multicritère de ces deux sous-variantes des propositions de l'association Vivre sans CDG Express. Encore une fois, dans les deux cas de figure, le schéma directeur du RER B constitue un préalable indispensable pour la suite des opérations.

Par ailleurs, au-delà des études techniques, il nous paraît intéressant d'étudier deux questions

- **la mise en place d'un service dédié en direction du PIEX**
Nous avons en effet ressenti le besoin d'une liaison avec le Parc international des expositions de Villepinte lors des journées d'exposition.
- **l'établissement d'une ligne directrice de développement à long terme du réseau ferré**
Cette ligne directrice de développement permettrait de trancher la question de l'utilisation des capacités résiduelles par rapport à la création d'une nouvelle infrastructure.

Enfin, je ne peux que me féliciter du travail remarquable accompli par l'association Vivre sans CDG Express.

Je vous remercie de votre attention et de votre patience.

Philippe MARZOLF

Même si les sujets relatifs aux infrastructures ferroviaires sont toujours techniques, j'espère que tout le monde a pu bien comprendre le résultat des conclusions du dire d'expert. De plus, à l'issue de cette réunion, vous pourrez vous procurer un document de huit pages détaillant les différentes conclusions.

Avant de céder la parole au public, nous souhaitons faire intervenir les différents acteurs du débat au sujet des conclusions du dire d'expert.

Réactions des deux interpellateurs et du STIF

Eric EHLERS, Fédération nationale des usagers des transports publics

Je tiens à saluer l'éclairage apporté par le débat public sur le projet CDG Express. En effet, une zone d'ombre demeurait : l'étude préalable des alternatives n'avait pas réellement été réalisée. De fait, il semblait n'exister qu'un seul projet pertinent aux yeux de certains, le projet d'infrastructure proposé par le GIE CDG Express.

S'agissant du projet de service, la FNAUT est favorable à la création d'une liaison de qualité entre Paris et Roissy, dans la mesure où elle permettrait un report modal du mode routier vers le mode ferroviaire, report plus favorable à l'environnement. Les craintes que nous formulions avaient trait à un certain rejet social perçu par les populations, le projet CDG Express isolant le projet d'infrastructure de l'existant. Or ceci constitue, selon nous, une manière de reconnaître que ce qui existe dans les transports quotidiens ne fonctionne pas.

Il existe également un risque économique, dans la mesure où il est particulièrement compliqué de financer l'infrastructure, et notamment le tunnel Noisy-Tremblay. Nous avons également la certitude que si une difficulté devait voir le jour, les problèmes de financement affecteraient les contribuables, lesquels seraient chargés de garantir le projet.

L'étude des alternatives a contribué à reporter la problématique sur un autre aspect et à ne pas enterrer le projet de service – qui demeure important – en montrant qu'il existe d'autres manières de faire. A cet égard, les conclusions de l'expert nous semblent particulièrement intéressantes, puisqu'elles tendent à prouver qu'il serait possible d'agir en diminuant largement les nuisances, les coûts et les délais.

Ainsi, s'il est possible d'utiliser un maximum d'infrastructures existantes, il serait peut-être envisageable de disposer plus rapidement d'une desserte dédiée, notamment dans l'optique des Jeux Olympiques. Nous souhaitons donc une amélioration du RER B ; laquelle conditionne la réalisation du projet CDG Express. De plus, il convient de replacer le projet d'infrastructure dans son contexte régional en soulignant les liens qui l'unissent à d'autres services ferroviaires.

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

Aux termes du débat public, nous sommes parvenus à la dernière occasion offerte à notre association de riverains et d'usagers des transports franciliens d'affirmer notre totale opposition au projet d'infrastructure du Maître d'Ouvrage et de défendre notre contre-proposition. L'idée de dédier les voies bis au RER B et de gérer les autres circulations sur les deux voies restantes a été d'emblée qualifiée de « proposition intéressante » par le Président du GIE, Monsieur Thierry MIGNAUW. Plus récemment, le département Exploitation de la Direction des projets de la SNCF rendait à son tour un avis contrasté et mesuré, mais globalement positif.

Aujourd'hui, ce sont trois ingénieurs suisses experts du ferroviaire qui considèrent, après étude, que cette alternative est réalisable, et ce pour un coût encore plus raisonnable que prévu – si l'on considère l'abaissement des coûts provoqués par l'emprunt des voies de Mitry plutôt que celles de Sevran, après la gare d'Aulnay. Nous ne pouvons donc que nous satisfaire de ces conclusions.

Néanmoins, certains points doivent encore être réglés.

La question du terminal d'accueil à Paris

S'agira-t-il de la gare du Nord ou de la gare de l'Est ? La liaison en tunnel entre les deux faisceaux Nord et Est est jugée possible, même si elle demeure délicate à réaliser. Quoi qu'il en soit, il ne s'agirait que d'une « virgule » de deux kilomètres, et non pas d'un tube de onze kilomètres creusé à travers des sous-sols à la stabilité incertaine.

La question de l'enregistrement des bagages en gare de l'Est

L'enregistrement des bagages en gare de l'Est est très attractif selon le Maître d'Ouvrage, mais nous considérons qu'il est au contraire dispendieux, inutile et risqué. A cet égard, l'actualité confirme le bien-fondé de notre opposition : dix-neuf compagnies, dont British Airways, ont cessé de proposer cette offre de service à Londres. De fait, une confirmation des vols ne serait-elle pas amplement suffisante et attractive ? N'y aurait-il pas alors suffisamment de place en gare du Nord pour un tel service ?

La question du montage financier

Le montage financier et l'étude des impacts socioéconomiques du projet présentés par le Maître d'Ouvrage posent problème. En effet, une lecture attentive et experte des deux études réalisées sur ce point par le cabinet KPMG et les Ponts et Chaussées ne peut que laisser perplexe sur les perspectives financières et la rentabilité socioéconomique de CDG Express. Encore convient-il de préciser que le qualificatif « perplexe » demeure un euphémisme !

Ainsi, nous estimons qu'un dire d'expert se justifierait pour permettre de clarifier cette question, souvent abordée lors des réunions publiques et des colloques thématiques, mais jamais véritablement analysée avec soin. Je pense et j'espère que cette question sera à nouveau abordée par les questions du public présent ce soir dans la salle.

RER B et CDG Express

La dynamique, la richesse et l'ouverture provoquées par ce débat public ont d'ores et déjà permis de progresser vers une ébauche de solution quasiment satisfaisante pour l'ensemble des demandes et des besoins. De fait, nous aspirons effectivement à un consensus, lequel ne pourra exister que dans le cadre d'une réponse dont le caractère d'intérêt général sera indiscutable aux yeux de tous.

L'idée d'une desserte rapide dédiée aux usagers de l'aérien s'est retournée telle un boomerang contre ceux qui ont eu la charge d'en faire un projet. En effet, les choix techniques et financiers retenus ont eu pour effet immédiat d'exacerber les frustrations des uns – les usagers du RER B et des transports franciliens – face aux avantages des autres – les clients de l'aérien. Ces choix ont également alimenté toutes sortes de craintes des riverains au sujet du tunnel et de la base travaux, pour finalement inquiéter le plus grand nombre de citoyens et contribuables.

Très sincèrement, nous pouvons faire bien mieux, à condition de ne pas nous extasier devant des variantes, tentant certes d'améliorer le projet initial ou de spéculer sur l'avenir, mais de conception tellement proche qu'elles risquent d'en garder des défauts, c'est-à-dire les défauts d'un projet d'infrastructure lourd, à la rentabilité incertaine, impactant les riverains et en forte concurrence avec le RER B.

En conclusion, je souhaite m'adresser aux représentants du STIF pour leur signifier notre attente d'une amélioration réelle et prochaine du RER B. Au cours des premiers échanges, il avait été de bon ton de déconnecter le problème du RER B du projet CDG Express. Or, aujourd'hui, grâce à notre proposition alternative, nous observons tous que le sort de ces deux services est intimement lié. Je conclus mon intervention par un appel, au nom de notre association Vivre sans CDG Express et de tous ceux qui se battent pour l'amélioration du RER B et de l'amélioration des transports en Ile-de-France : aidez-nous à transformer une ambition partagée en une solution partagée...

Philippe MARZOLF

Je demande à présent à Monsieur FOURTUNE de réagir aux conclusions du dire d'expert.

Laurent FOURTUNE, Syndicat des transports d'Ile-de-France

Le RER B, une préoccupation essentielle mais non exclusive du STIF

La première préoccupation du STIF a trait au RER B. Ainsi, je tiens à vous indiquer que le 1er octobre dernier, le STIF s'est engagé fermement en faveur de la réalisation d'un schéma directeur d'amélioration. Certes, il nous est toujours reproché de ne pas aller assez vite en besogne. Cependant, nous devons être conscients qu'en réalité, l'amélioration véritable des infrastructures ferroviaires nécessite plusieurs années de travail.

La date retenue pour l'achèvement du schéma directeur est aujourd'hui l'année 2010. Naturellement, nous essayerons tous de diminuer ce délai, mais cela demeurera délicat. Aujourd'hui, l'étape la plus difficile concerne le lancement d'études. A cet égard, le Conseil d'administration du STIF a été très clair : il nous a donné dix-huit mois pour achever le schéma de principe, c'est-à-dire le document présentant précisément l'impact des améliorations pour les différentes communes.

Dans ce schéma de principe, nous avons l'intention de dédier les voies pour le RER B. Il est effectivement essentiel que les RER ne soient pas en interaction avec des trains provenant d'autres régions de France. En effet, lorsque des perturbations sont à déplorer sur le RER B, nous sommes contraints de gérer au mieux la circulation des trains, non pas en fonction des besoins des utilisateurs franciliens, mais en fonction des besoins d'ensemble d'un réseau extrêmement compliqué.

Par conséquent, le fait de dédier des voies spécialisées constitue une manière de mieux répondre aux besoins des franciliens. C'est la raison pour laquelle je me félicite que le dire d'expert présenté par Monsieur STOHLER ne retienne pas la mixité des trafics dans le tunnel de Beaudottes.

Par ailleurs, je tiens à indiquer que notre attention ne doit pas porter uniquement sur le RER B. De fait, je tiens à vous indiquer que le Conseil d'administration du STIF a voté avant-hier des premières améliorations sur les RER C et D.

Le dire d'expert du cabinet SMA

Le STIF n'émet pas d'objections particulières aux conclusions du cabinet SMA sur les différentes variantes.

Aujourd'hui, des études détaillées ont été réalisées sur la solution de base proposée par le GIE, ce qui n'est pas le cas des variantes. Par conséquent, ces variantes doivent également faire l'objet d'études détaillées.

CDG Express et RER B

Enfin, je tiens également à insister sur un débat qui n'était pas l'objet du dire d'expert et qui n'a pas fait l'objet du dire d'expert. A cet égard, je souhaite vous faire part de mon point de vue d'ingénieur concerné par l'optimisation de l'organisation des transports dans la région Ile-de-France. Ainsi, j'estime que le projet CDG Express ne doit absolument pas rééditer la même erreur que celle qui a été commise dans le cadre de Roissyrail.

En effet, nous devons prendre en compte l'existence du RER B, lequel achemine 20 % des personnes se rendant à Roissy pour prendre l'avion. Or, quels que soient les problèmes auxquels le RER B est confronté, il convient de rappeler que le service est nettement supérieur à celui du métro de Londres.

Par conséquent, il ne faudrait pas construire un train qui ne serait qu'un RER B un peu amélioré, mais qui capterait une bonne partie de ses clients. Si tel était le cas, cela serait une catastrophe : le nouveau service « volerait » des clients au RER B et au Roissybus sans véritablement concurrencer les taxis et les véhicules particuliers. De fait, la définition précise du service constitue un véritable enjeu qu'il convient de traiter en priorité.

Si nous réalisons un service, il convient de faire en sorte qu'il soit le plus près possible d'un avion et le plus loin possible d'un train, entre l'aéroport et Paris. Si nous voulons organiser les services de manière efficace en Ile-de-France, il est nécessaire d'éviter toute cannibalisation du RER B en proposant un service très différent permettant aux usagers de l'automobile de changer de solution.

Philippe MARZOLF

Avant de confier la parole à la salle, je tiens à ce que le Maître d'Ouvrage puisse réagir aux conclusions du dire d'expert.

Réaction du Maître d'Ouvrage

Bernard Sulpis, Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France

En ce qui nous concerne, nous nous réjouissons que l'expertise menée par le cabinet SMA puisse nous permettre d'orienter de manière efficace les études que nous devons réaliser. Cette expertise nous permettra effectivement d'approfondir un certain nombre de points tout en gagnant du temps et de l'énergie.

Dès le début, nous avons indiqué que les perspectives introduites par le schéma directeur d'amélioration de la ligne B ouvraient des opportunités nouvelles par rapport au schéma de référence initial, à partir duquel furent établies les études sur CDG Express dans les années 2000-2001.

Cependant, nous tenons à apporter quelques précisions pour éviter toute ambiguïté au sujet du tableau que vous nous avez projeté sur l'utilisation des voies aux heures de pointe. Ainsi, je tiens à vous rappeler que la gare du Nord est extrêmement contrainte, dans la mesure où nous devons y accueillir les services Eurostar, lesquels nécessitent des lignes dédiées pour des raisons de sécurité. Par conséquent, l'obligation de spécialiser des quais pour des services de cette nature entraîne mécaniquement une diminution relativement importante de la capacité de la gare.

Olivier Picq, Responsable de projets, SNCF

La gare du Nord est aujourd'hui la première gare d'Europe, puisqu'elle accueille près de 500 000 voyageurs et plus de 2 700 trains par jour. S'agissant du nombre moyen de départs par voie, il convient également de prendre en compte les spécificités de la gare du Nord. Il s'agit notamment des spécificités liées au service d'Eurostar, qui mobilise un nombre de quais important pour des départs peu fréquents – les trains demeurent longtemps à quai en raison des caractéristiques du service.

De plus, le système complexe nous oblige à conserver une certaine souplesse ou robustesse d'exploitation. Ainsi, la voie 33 n'est utilisée actuellement en cas d'incidents d'exploitation, lesquels ne sont malheureusement pas rares. Ainsi, la gestion au quotidien des aléas d'exploitation nous oblige à disposer d'une voie, souvent nécessaire pour continuer à offrir un service réduit.

Enfin, la densité d'exploitation en gare du Nord va s'accroître, notamment en raison du renforcement à moyen terme des dessertes picardes.

Xavier Duclairoir, Directeur de projet, GIE CDG Express

Je tiens à rappeler que la notion de projet de service constitue un point primordial du dossier. La composition du service offert par CDG Express a ainsi pour objectif de réaliser un transfert modal très significatif des usagers des modes routiers vers le ferroviaire. Il s'agit donc d'un service particulier se démarquant de ce qui existe actuellement. C'est la raison pour laquelle les difficultés évoquées par Olivier Picq au sujet de la gare du Nord doivent être complètement prises en compte par les études qui seront menées dans les semaines à venir.

Réaction du public

Claude CHAUVET, Association Sevrans Ecologie et Les Verts

Je tiens à vous faire part de deux remarques. En premier lieu, tel qu'il est actuellement présenté, CDG Express est en cul-de-sac à la gare de l'Est, laquelle est très difficile à desservir. Une personne partant du sud de Paris empruntera toujours un taxi jusqu'à Charles-de-Gaulle. De la même manière, si elle habite près de Denfert-Rochereau, elle continuera à emprunter le RER B pour se rendre à Roissy, à condition que cette desserte soit améliorée.

En second lieu, je souhaite évoquer l'alternative du tunnel réduit : la capacité résiduelle disparaît quelque peu en raison de l'utilisation des voies de Mitry.

Jean-Pierre BONTOUX, Maire de Mitry-Mory

Je vous confirme l'opposition unanime du conseil municipal et de nombreux usagers au projet CDG Express, dans la mesure où il instaure un système de transport à deux vitesses. S'agissant du projet alternatif, celui-ci présente le désavantage de traverser une nouvelle fois la ville de Mitry-Mory. Or je considère que la démocratie a « bon dos » : des projets sont établis sans que les élus et associations locales n'en soient informés au préalable.

De plus, je crains que cela n'obère un projet essentiel pour notre région : l'interconnexion de l'ensemble des lignes RER de Cergy, Roissy, Mitry-Mory et Marne-la-Vallée.

Enfin, je déplore qu'au nom de l'intérêt général, une commune dans laquelle il fait encore à peu près bon vivre se voie contrainte d'être traversée par la ligne TGV, des lignes haute tension, la Francilienne, la ligne B du RER et enfin CDG Express. Je vous rappelle que notre commune est marquée par l'existence d'un PIG et la présence de sept entreprises Seveso (trois entreprises de seuil haut et quatre de seuil bas). Je vous remercie donc d'avoir pensé à nous...

Quoi qu'il en soit, les usagers de la ligne B du RER, qui ont encore vécu une semaine infernale, seront très heureux d'apprendre que le projet CDG Express se poursuit. Je déplore donc que nous ne soyons toujours pas entendus.

Xavier TOULEMONDE, habitant de Tremblay-en-France et riverain de la ligne B du RER et de la ligne Paris-Soissons

J'ai écouté avec intérêt la présentation du dire d'expert, lequel m'a semblé particulièrement pertinent jusqu'à l'exposé de la variante 2. En effet, cette variante me semble entachée d'une faute de raisonnement. Ainsi, cette variante consiste – pour le trajet Roissy-Paris – à passer le long de la ligne TGV Roissy/Disneyland, puis le long de la ligne Paris-Soissons. Cette solution a été retenue afin de pas de construire de souterrain à Sevrans. Pourtant, lors de la suite de l'exposé, l'éventualité de la construction d'un tunnel a été évoquée pour aller de Livry jusqu'à Noisy. Par conséquent, s'il existe des moyens pour construire ce dernier tunnel, cela signifie bien qu'il est possible de doubler le tunnel de Sevrans Beaudottes.

Le chef de projet RFF avait éliminé dès le départ la possibilité de passer sur la ligne Paris-Soissons, pour éviter des nuisances aux résidents de cette zone et les promeneurs du canal de l'Ourcq. Pour ma part, je considère également que ces personnes doivent être prises en considération.

Bernard SULPIS, RFF

Vous avez raison de rappeler que nous disposions initialement d'une variante qui utilisait la ligne Paris-Laon-Soissons. Nous y avons renoncé, dans la mesure où cela nous obligeait à l'époque – le schéma directeur du RER B n'existait pas encore – à créer deux voies supplémentaires. Or il nous semblait impossible de proposer la construction de ces deux voies dans le secteur traversé, en plus des quatre voies existantes.

Albin VOLT, usager des transports publics

Tout d'abord, je tiens à féliciter le cabinet SMA d'avoir réalisé si rapidement une étude intéressante. Ensuite, je considère que la partie qui utiliserait les voies rapides jusqu'à Aulnay avant de remonter vers l'aéroport Charles-de-Gaulle pose deux questions. La première concerne le tunnel de Sevran-Beaudottes. La seconde porte sur la possibilité de rejoindre l'aéroport par le sud en passant au-dessus de Tremblay. Je pense que ces deux goulets peuvent être réduits et j'aurais souhaité que le dire d'expert traite plus profondément de cet aspect. En effet, ceci permettrait d'assurer la desserte de PIEX tout en offrant une durée de transport réduite.

Laurent SCOTT, Chambre de commerce et d'industrie de Paris

Vous savez que la CCIP proposait une variante qui présentait l'avantage de desservir le PIEX sans s'appuyer sur les voies rapides du RER B, mais sur le début de tunnel proposé dans le tracé du Maître d'Ouvrage. Cette proposition a fait l'objet d'un cahier d'acteur. Le Conseil économique et social régional a également recommandé l'étude de cette variante. Je m'interroge sur le fait que l'expert mandaté n'a pas eu l'occasion d'analyser ni de s'exprimer sur cette variante ?

Philippe MARZOLF

La commande de la Commission nationale du débat public portait sur les tracés alternatifs, mais je tiens à rappeler que lors de l'atelier sur les solutions alternatives du 7 octobre, toutes les modifications de tracé ont été présentées. Lors de cet atelier, le Maître d'Ouvrage a répondu qu'il étudiera la question de l'arrivée du tunnel à Noisy-le-Sec, mais aussi la solution que vous venez d'évoquer, en votre compagnie. Il nous a donc semblé plus pertinent de réaliser un dire d'expert sur les tracés alternatifs.

Laurent SCOTT

Je vous indique que cela n'est pas le cas : notre variante a été étudiée par le cabinet SETEC.

Philippe MARZOLF

RFF vous a répondu qu'il étudiera votre proposition en votre compagnie.

André CUZON, Président d'Environnement 93 et animateur du collectif 93 contre le CDG Express

Je souhaite vous indiquer que nous avons également proposé une autre variante fondée sur le réseau. En effet, les solutions réseau nous semblent être bien plus intéressantes que les solutions dédiées pour prendre en compte l'intérêt général.

Je déplore donc un manque de concertation évident, à la fois pour le projet CDG Express et pour le schéma directeur du RER B voté par le STIF, avec lequel nous sommes en total désaccord. En effet, le véritable problème est le suivant : le transport francilien est en faillite à cause de la SNCF, de RFF, du STIF et des pouvoirs publics.

Bruno FAOUR, Vice-président de l'association Pavillons Ourcq Environnement

Notre association considère que la proposition utilisant les infrastructures existantes, et en particulier la ligne B du RER, constitue la bonne solution. En effet, elle présente l'avantage de pouvoir être rapidement mise en œuvre, pour un coût nettement moins élevé que celui du CDG Express.

Le GIE a opéré un savant amalgame entre la réalisation d'un service dédié aux voyageurs aériens et un nouveau projet d'infrastructure ferroviaire, alors qu'ils peuvent être découplés. Or je tiens à vous rappeler que les Pavillonnais se sont clairement exprimés à 97 % contre ce projet lors de la consultation locale du 30 novembre 2003. Le résultat de ce référendum aurait-il été identique si le Maître d'Ouvrage l'avait présenté comme une nouvelle branche d'Eole, avec des gares intermédiaires intégrant un service dédié aux voyageurs aériens ?

Si le projet CDG Express se poursuit, notre association refuse toute solution consistant à faire passer une desserte ferroviaire lourde sans prendre en considération les besoins de transport des populations traversées, en particulier le secteur des Pavillons-sous-Bois. De la même manière, notre association refuse toute solution qui proposerait de construire un tunnel en tranchée ouverte : cela relèverait du délire !

En résumé, nous serons attentifs à la réalisation de l'avant-projet sommaire, afin que celui-ci intègre les engagements pris lors des réunions de proximité par RFF, en la personne de Bernard SULPIS. Ces engagements portent sur deux aspects :

- la gare intermédiaire de Pavillons-sous-Bois ;
- le respect de l'environnement.

Monsieur MAGNE, conseiller municipal de Villepinte

La question qui intéresse l'ensemble du secteur nord-est de l'Ile-de-France ne porte pas sur le CDG Express, mais bien sur la réhabilitation complète du réseau du RER B. En effet, les problèmes de cette ligne demeurent inchangés : cet après-midi, la SNCF a supprimé sans prévenir trois rames et ce soir, de nouveaux trains ont encore été supprimés.

Le deuxième projet qui a été présenté consiste en réalité à opérer un transfert de CDG Express vers la ligne RER desservant Mitry. Or, compte tenu des problèmes que je viens d'évoquer, cette solution ne peut être sérieusement envisagée.

Par conséquent, je considère que vous n'avez pas pris en compte l'essentiel du problème, c'est-à-dire la diminution du trafic routier sur l'ensemble du réseau du quart nord-est francilien :

- la Nationale 1 ;
- la Nationale 2 ;
- la Nationale 3 ;
- la Nationale 16 ;
- la Nationale 17 ;
- l'autoroute A1.

En effet, il faut parvenir à diminuer la circulation automobile sur ce réseau, dans la mesure où celui-ci est constamment bloqué à toutes les heures de la journée. Pour le débloquer, la seule solution consiste à augmenter le nombre de lignes ferroviaires de type RER et à assurer des maillages nord-sud et est-ouest sur l'ensemble de ce réseau.

Le meilleur moyen de réaliser ce maillage consisterait à utiliser la plate-forme de Roissy : n'oublions pas qu'il existe 301 parkings de la taille d'un stade sur cette plate-forme, laquelle représente le tiers de Paris en surface. Or le nouveau projet prévoit un nouveau gadget, le SAT, qui succède au précédent gadget SK, lequel n'a pas fonctionné bien qu'ayant coûté un milliard...

A l'inverse, la véritable solution consiste à créer une nouvelle ligne de RER qui puisse partir de la gare de l'Est et qui desserve surtout tous les pôles d'emplois et les zones d'habitation dense situées sur les zones délaissées (Le Bourget, Villepinte, Le Blanc-Mesnil, Aulnay nord, Tremblay), à la condition que cette nouvelle ligne puisse continuer jusqu'en Picardie.

Nous proposons déjà ce projet à Monsieur Denys DARTIGUES, il y a quatre ans. Mais il est jamais sorti des tiroirs... Par conséquent, je crois qu'il faudrait demander aux élus et aux populations de ces communes quelles sont leurs idées pour améliorer véritablement les transports dans ces secteurs.

Alain BESCOU, conseiller municipal de Tremblay-en-France

Le conseiller municipal de Tremblay-en-France a voté en défaveur du projet CDG Express tel qu'il est défini actuellement et a demandé l'étude de solutions alternatives. Je souhaite également signaler une proposition qui avait été évoquée lors de la réunion publique à Tremblay par Monsieur François ASENSI, c'est-à-dire le doublement du tunnel du Châtelet et de l'utilisation des infrastructures existantes.

La proposition de la CCIP consistant à réaliser la boucle sud pour relier le PIEX entre en opposition avec les projets environnementaux de notre commune. Compte tenu par ailleurs des nombreuses nuisances que nous subissons, la proposition de la CCIP ne nous sied guère.

Jean RAISKY, adjoint au maire chargé des Transports, Noisy-le-Sec

J'ai accordé une attention toute particulière à la dernière partie de l'exposé de Monsieur STOHLER concernant une « alternative du tracé alternatif », c'est-à-dire le passage en tunnel à partir de Sevran pour déboucher à Noisy-le-Sec. La municipalité de Noisy-le-Sec est en effet opposée au tracé qui a été proposé, pour des raisons diverses que nous avons déjà eu l'occasion de mentionner lors du débat.

En l'occurrence, la première question qui me vient à l'esprit est la suivante : la résurgence du tunnel se situe-t-elle en même place que le creusement initial, c'est-à-dire la partie la plus étroite de l'emprise SNCF ? Si tel est le cas, la municipalité de Noisy-le-Sec y est totalement opposée. En effet, la première raison de notre opposition au projet initial tient au fait que ces travaux pharaoniques seraient effectués sous les fenêtres des habitants de Noisy-le-Sec, sur des voies déjà particulièrement encombrées.

Werner STOHLER, cabinet SMA

Nous avons effectivement proposé de réfléchir à une « alternative de l'alternative », c'est-à-dire une alternative de ce raccordement, également appelée « virgule » entre le système nord et le système est.

Nous avons également pris en considération l'opposition de certains à l'égard du creusement de tunnels sous des habitations. C'est la raison pour laquelle nous avons envisagé la construction d'un tunnel ferroviaire sous le canal, lequel déboucherait à l'ouest de la gare de Noisy-le-Sec. Il s'agit donc de réaliser une comparaison multicritère globale avant de parvenir au choix définitif d'une solution.

Alain AMEDRO, Les Verts

Je me félicite des deux expertises réalisées par le cabinet SMA, dans la mesure où elles permettent de sortir des pièges de la pensée unique. En effet, des alternatives existent et à l'heure où le débat public sur le CDG Express s'achève, le véritable débat s'ouvre enfin. ce dernier débat porte sur la question suivante : quel type de transports voulons-nous pour l'Ile-de-France ?

De fait, j'estime que nous allons pouvoir réintroduire le projet dans le schéma de l'ensemble des infrastructures pouvant améliorer les liaisons sur la partie est du département de la Seine-Saint-Denis. Ainsi, les éléments suivants sont concernés :

- le barreau Gonesse – le PIEX ;
- les tangentielles.

Par ailleurs, j'ai le sentiment que le CDG Express dans sa première version est mort ce soir. Si tel n'était pas le cas, cela signifierait que la formidable capacité d'opposition des riverains, des associations et de nombreux élus n'aurait pas été entendue.

Les experts ont évoqué la question de la saturation du réseau au-delà de Noisy-le-Sec, mais j'aurais souhaité qu'ils évoquent également la question du tronçon entre Noisy-le-Sec et la gare de l'Est. Or, il existe d'ores et déjà un véritable problème de saturation ; le CDG Express ne fera donc que renforcer cette saturation. Selon moi, les conclusions du débat doivent permettre de donner du temps aux transports publics dans cette zone, afin de trouver les meilleures solutions.

Monsieur PIGNOL, conseiller municipal de Noisy-le-Sec

Je vous remercie de votre courrier de réponse à mon intervention effectuée lors de la réunion publique organisée à Noisy-le-Sec. Je tiens à vous indiquer qu'une maquette à échelle lisible relative à la dimension des taxis et à leur nombre en gare de l'Est me semblerait pertinente.

Par ailleurs, je souhaite vous poser quelques questions. Tout d'abord, les utilisateurs des transports aériens se rendent-ils tous à Paris ? Vont-ils à Rouen, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille ou Bordeaux ? Se rendent-ils en Suisse, en Belgique ou Espagne ?

Enfin, contrairement à ce que vous avez dit, le personnel travaillant sur le site de Roissy n'est pas en majorité parisien mais bien originaire des départements de la Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et de Seine-et-Marne.

Enfin, si le STIF prolongeait la ligne 11, la ligne 9, la ligne de La Courneuve et les lignes du sud de Paris, le nombre de voitures empruntant les nationales et les autoroutes diminuerait considérablement.

Philippe MARZOLF

Je vous indique que le débat public n'est pas totalement achevé : vous avez jusqu'au 15 décembre pour adresser vos réactions écrites au dire d'expert.

Je tiens à remercier les deux experts d'avoir apporté en si peu de temps un éclairage indépendant sur différentes solutions.

Je vous propose maintenant de passer à la deuxième partie de la soirée.

Deuxième partie : le bilan du débat public

Synthèse du bilan des acteurs

Philippe MARZOLF

La seconde partie est consacrée au bilan du débat public. En effet, nous avons souhaité que les acteurs nous fassent part de leurs réactions à l'égard du débat public. Ainsi, nous leur avons posé trois questions.

- Que pensez-vous du débat public qui se termine ?
- Qu'attendez-vous de la publication par le Maître d'Ouvrage des conditions de poursuite du projet ?
- Quelles sont vos attentes en termes d'information et de participation du public, si le projet se poursuit ?

A ce jour, nous avons reçu une quinzaine de synthèses.

Première question : Que pensez-vous du débat public qui se termine ?

A cette première question, il nous a été répondu que le débat était très bien organisé, équilibré et transparent. Ce débat a permis à tous de s'exprimer et la Commission a accompagné certains acteurs dans la présentation de leurs avis. En outre, le débat a été relativement rapide et compact, voire exemplaire pour certains dans les domaines des contenus et des moyens de communication.

Par ailleurs, le débat a permis de mettre en évidence les points suivants :

- l'absence d'une vision globale du projet par rapport aux différents problèmes de transports en Ile-de-France ;
- des interrogations légitimes de la population, notamment sur le coût du tunnel ;
- des remarques pertinentes et des contre-propositions concrètes ;
- la nécessité d'une expertise indépendante.

Cependant, le bilan fait apparaître la difficulté de faire s'exprimer les futurs bénéficiaires du projet, c'est-à-dire les passagers aériens. Par ailleurs, il nous a été indiqué que les solutions alternatives auraient dû être mieux étudiées avant le débat. De plus, le calendrier retenu est parfois apparu trop « serré » à certains : 22 réunions ont été organisées pendant trois mois et demi, soit plus d'une réunion par semaine. Je vous rappelle cependant que la concertation a lieu tout au long de l'élaboration d'un projet.

De plus, l'absence de garantie sur la prise en compte des oppositions a parfois été relevée.

Enfin, les acteurs ont regretté que la participation du grand public soit demeurée moyenne. Les acteurs se posent deux questions : cette faible participation est-elle liée à l'absence de volonté politique de mieux promouvoir les débats ? A l'inverse, est-elle due à la méfiance de l'opinion vis-à-vis de débats qu'elle juge peu influents ?

Deuxième question : Qu'attendez-vous de la publication par le Maître d'Ouvrage des conditions de poursuite du projet ?

Certaines personnes se sont prononcées en faveur de l'abandon du projet, d'autres ont demandé une intégration de ce projet dans un cadre plus global. Par ailleurs, les éléments suivants ont également été relevés :

- la nécessité d'une présentation d'une offre mieux adaptée ;
- le besoin d'une réponse aux besoins exprimés lors du débat en termes d'équité et d'intérêt général ;
- l'intérêt d'une prise en compte des objections techniques et financières émises lors du débat ;
- le caractère essentiel de l'approfondissement des solutions alternatives qui ont émergé à l'occasion du débat.

Cette publication devrait, en outre, intégrer une définition précise des études complémentaires à réaliser, un partenariat plus étroit avec les collectivités locales en termes d'aménagements induits ainsi qu'un rappel des responsabilités de la puissance publique.

Troisième question : Quelles sont vos attentes en termes d'information et de participation du public, si le projet se poursuit ?

Les attentes des différents acteurs se portent en faveur d'une information transparente, complète et continue. Ils souhaitent également qu'un dialogue constructif se noue entre les pouvoirs publics, les élus, les associations et les citoyens. Il est également demandé que la Commission particulière du débat public poursuive la phase de concertation. A cet égard, je tiens à vous rappeler que la Commission nationale du débat public est chargée par la loi de veiller à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un projet. Il existe également un site Internet (www.debatpublic.fr) sur lequel vous pouvez trouver les différentes informations relatives aux débats organisés par la CNDP.

Enfin, les acteurs demandent que les futures consultations réglementaires soient organisées dans le même esprit que celui qui a présidé à ce débat public. A cet égard, je vous indique que selon les termes de la loi du 27 février 2002, la Commission nationale du débat public est chargée de veiller au respect de la participation du public aux processus d'élaboration des projets d'aménagement et d'équipement d'intérêt national, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture des enquêtes publiques. Je peux donc vous affirmer que la Commission nationale du débat public veillera toujours à cette bonne participation et information.

Réactions du public

Alberto SERANO, association Vivre sans CDG Express

Je regrette que le débat n'ait pas suffisamment porté sur les aspects financiers du projet, lesquels sont pourtant cruciaux. En effet, l'élément principal du projet porte sur le caractère privé du financement d'une ligne privée. Des expertises menées par le cabinet KPMG en septembre 2001 et par les Ponts et Chaussées ont pourtant été menées sur ce sujet.

Or le dossier du Maître d'Ouvrage, réalisé à la mi 2003 ne tient aucunement compte des très graves réserves émises par ces études. Ces réserves conduisent à penser que nous ne sommes pas assez entrés dans les détails de l'analyse financière du dossier. Ainsi, KPMG et les Ponts et Chaussées ont soulevé le danger que représenterait pour cette ligne dédiée la concurrence de la liaison rapide Normandie-Val de Seine et du RER B. Autrement dit, pour assurer la rentabilité d'une telle ligne, il faudrait empêcher l'amélioration d'autres moyens de transport collectifs.

Enfin, dans le domaine socioéconomique, le dossier du Maître d'Ouvrage présente des chiffres qui relèvent de la propagande. De plus, l'étude socioéconomique d'impact est entachée de sérieuses impasses sur l'impact socioéconomique général, c'est-à-dire le gain pour la collectivité. Cette question mériterait donc de faire l'objet d'une contre-expertise, laquelle devrait également prendre en compte les différentes alternatives, au rang desquelles figure le développement général des transports publics pour tous.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle cependant qu'un colloque a été organisé sur la dimension socioéconomique et financière du projet. Vous pouvez donc vous procurer le compte-rendu et la synthèse de cette manifestation.

Jean-Pierre BONTOUX, Maire de Mitry-Mory

Le débat aura permis de mettre en avant la ligne B du RER, qui demeure malgré tout la grande oubliée. En effet, nous nous sommes aperçus que les usagers de la ligne B étaient enfin pris un peu sérieux. De plus, le débat a été l'occasion de faire s'accorder, pour la première fois, les maires d'une seule ligne de transport, toutes tendances politiques confondues.

Par ailleurs, il convient de relever que le débat a permis de faire progresser l'idée d'un projet cohérent de transport en commun dans notre région. En effet, je confirme le fait que nous sommes désormais parvenus à une asphyxie du secteur routier : plus que jamais, il est essentiel d'accorder la priorité aux transports en commun de qualité dans notre secteur. Or le débat a révélé au grand jour les conditions déplorables de transport dont sont victimes les usagers. Ceci ne peut pas durer dans un pays qui place l'égalité comme un des fondements de sa République.

De plus, je déplore l'absence des pouvoirs publics au sein de ce débat. Je trouve en effet déplorable que l'Etat, et notamment le ministère des Transports, n'aient pas été représentés en tant que tels.

En effet, l'Etat ne peut pas se retrancher derrière une position de neutralité : il doit financer les transports en commun.

Par ailleurs, il est également nécessaire de relever l'absence d'expertise financière, dans la mesure où le débat sur les finances a été très court. Le dire d'expert a cependant rectifié quelque peu ce déséquilibre.

Enfin, ce débat a en outre permis de mettre à jour une évolution des mentalités. Certes, les débats n'ont pas toujours été suivis par un public nourri, mais il convient de relever que les habitants de nos communes ne sont pas nécessairement disponibles. Cependant, il ne faut pas nous tromper : l'intérêt de nos concitoyens est très marqué. De ce point de vue, la proposition visant à poursuivre les consultations demeure indispensable.

Philippe MATRON, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

En préambule, je tiens à vous indiquer que le monde économique se félicite de la tenue de ce débat. De plus, les entreprises sont très favorables à la création de cette desserte entre Paris et Roissy. En effet, il existe une véritable nécessité de doubler la liaison RER B entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Il est donc important de garder en tête que la desserte de Roissy par une nouvelle liaison est nécessaire, fondamentale et indispensable pour l'avenir.

Par ailleurs, je souscris aux propos qui considèrent que le monde politique était quelque peu absent du débat, ce qui ne fut pas le cas du monde économique, que la CCIP a représenté lors des différentes réunions. Nous souhaiterions donc que le monde politique fasse part de son point de vue sur la question de la desserte et sur l'intérêt qu'il porte au développement des congrès et salons en Ile-de-France.

Enfin, je tiens à remercier tous les membres de la Commission particulière du débat public pour la qualité de leur intervention et la prise en considération de tous les documents qui lui ont été transmis.

Didier SEGAL-SAUREL, Vice-président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis et administrateur du STIF

Pour ma part, je considère qu'un certain nombre d'hommes politiques se sont exprimés ce soir. De fait, les élus sont loin d'être absents du débat. Par ailleurs, je souhaite également me féliciter de la qualité des débats et des intervenants.

En tant qu'administrateur du STIF, je tiens à signaler qu'à l'heure actuelle, le Conseil d'administration du STIF rassemble 34 membres, dont la moitié est composée d'élus ; l'autre moitié étant constituée par les représentants des ministères. En outre, le STIF est présidé par le Préfet de région. Je tiens également à vous indiquer que lors du vote du dernier budget, certains élus se sont abstenus et d'autres se sont prononcés en défaveur de l'augmentation des titres de transport.

Pour le moment, les élus n'exercent pas suffisamment de responsabilités au sein du STIF. Cette situation devrait changer : à terme, le STIF devrait être présidé par la région, le Président du Conseil régional d'Ile-de-France devenant le Président du STIF.

Cette précision est d'importance : les administrateurs élus du STIF ont pour objectif la défense des biens profitant à l'ensemble des usagers des transports publics. Ainsi, j'ai été un des premiers à signifier au Préfet de région et Président du STIF qu'il était inenvisageable de régler les problèmes du RER B par la création de CDG Express. Soyez donc convaincus que l'ensemble des élus politiques du STIF essayent de défendre au mieux les transports en commun.

Enfin, je tiens également à ajouter que les techniciens et les ingénieurs du STIF travaillent du mieux qu'ils le peuvent, avec les moyens qu'on leur fournit. Il convient donc de reconnaître leurs mérites.

Sylvain CHAZAL, Secrétaire fédéral de l'Union nationale des syndicats autonomes

Je tiens à remercier la Commission particulière du débat public d'avoir permis à la communauté des salariés de s'exprimer à travers notre organisation. Le transport CDG Express est indispensable, notamment pour des raisons de sécurité. En effet, les passagers sont souvent repérés par les petits voyous qui œuvrent actuellement dans le RER et sont parfois agressés.

Par ailleurs, il était essentiel que les salariés ne se sentent pas exclus, ce qui fut malheureusement le cas au début du débat public. Ainsi, le projet était exclusivement destiné aux passagers aériens et le tarif proposé ne permettait pas aux salariés transitant par Paris d'envisager d'emprunter ce mode de transport. Notre crainte est la suivante : le jour où CDG Express existera, les trains directs disparaîtront.

Or ces trains nous permettent de voyager plus rapidement et dans de bonnes conditions de sécurité. Par exemple, nos camarades hôtesses de l'air hésitent à emprunter un RER B omnibus à partir de 23 heures, dans la mesure où elles sont très souvent inquiétées à bord.

Enfin, nous souhaitons savoir sous quelle forme la communauté de travail de Roissy sera associée au développement de ce projet, notamment sur ses aspects financiers.

- Quel tarif allez-vous nous proposer ?
- Comment allez-vous impliquer les entreprises de Roissy dans une prise de participation ?

Gérard PRINCE, Mouvement national de lutte pour l'environnement

En préambule, je me félicite de l'organisation des réunions, lesquelles ont cependant montré qu'un débat public posé à partir d'un projet est par essence faussé. En effet, le débat aurait dû concerner les besoins. De fait, nous devons nous demander s'il ne faut pas faire évoluer l'objet du débat public, lequel ne consiste pas à réfléchir sur un projet, mais sur des besoins. Ce n'est qu'une fois ces besoins bien définis qu'il est ensuite possible de s'interroger sur le projet à mettre en place.

A travers la conduite du débat public, vous avez montré à quel point l'esprit de la loi n'est pas actuellement approprié. Il serait donc nécessaire de modifier ces dispositions, de manière à permettre réellement l'émergence de véritables solutions. Ainsi, je crains que si nous devons conserver la ligne que vous avez été obligé de suivre, nous passerions alors à côté des véritables questions sur les besoins de transport de la Seine-Saint-Denis.

Philippe MARZOLF

La loi dit que la Commission nationale du débat public est saisie sur des projets d'infrastructures précis. Cependant, le débat a également porté sur l'opportunité du projet, même si nous n'avons pas pu englober tous les besoins des transports publics dans le secteur nord-est de l'Ile-de-France

Claude CHAUVET, Les Verts

Le débat public a permis l'expression de nombreuses positions. Souvenez-vous : lors de la première réunion, le Préfet LANDRIEU a conclu son intervention en se prononçant en faveur du projet CDG Express. En effet, il s'agit d'un projet fait par des élites pour des élites, sans consulter les populations. Or ce débat public a montré qu'il était utile et qu'il constituait un exemple à suivre : désormais, il ne faudra plus présenter des projets déjà ficelés sans prendre en compte les besoins des habitants.

Enfin, les passagers aériens seront-ils enclins à prendre ce moyen de transport alors que la ligne B demeurera une concurrente de taille ?

Arielle HUGO-CHEVASSUT, Présidente de l'association noiséenne pour la qualité de l'environnement, du cadre de vie et des transports urbains

Je m'associe très vivement aux remerciements qui ont été adressés à la Commission, notamment pour la qualité des informations qui ont été fournies et pour la méthode qui a été mise en œuvre tout au long de ce débat.

En matière de transports, nous avons connu jusqu'à présent des phases de concertation puis la phase de l'enquête d'utilité publique. La qualité et la méthode employée au cours de ce débat devraient permettre l'émergence d'une nouvelle culture dans les projets de transport, une culture qui ne cherche pas à opposer les usagers et les riverains.

Je formule donc le vœu que dorénavant, les Maîtres d'Ouvrage se souviennent de cette phase du débat public. Je souhaite qu'ils soient convaincus qu'un projet de transport, même s'il fait naître des oppositions, peut déboucher sur une adhésion du plus grand nombre. Enfin, je tiens à remercier le STIF de nous avoir reçu, il y a quelques jours pour parler du tramway de Noisy-le-Sec et de sa meilleure insertion possible.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93

Nous avons demandé la tenue de ce débat public, il y a deux ans. Nous ne pouvons donc que nous féliciter qu'il ait effectivement eu lieu. L'ensemble des élus et les citoyens de la Seine-Saint-Denis s'y est exprimé, y a indiqué son refus du CDG Express, mais son accord à un réseau express régional digne du vingt-et-unième siècle. Les référendums locaux ont d'ailleurs confirmé cette opposition.

En, revanche, le débat argumenté et idéal que nous souhaitions tous n'a pas eu lieu, en particulier sur l'opportunité du projet. En effet, ce projet concourt à développer le trafic aérien, lequel est aujourd'hui responsable de l'effet de serre qui détruit la planète en brûlant ses énergies fossiles.

Monsieur RADANNE, de la Mission interministérielle sur l'effet de serre a instruit nos technocrates, mais il n'est pas entré au cœur de la problématique du CDG Express et du développement de l'aérien. Pourtant cette question est relevée dans le plan Climat 2003, qui sera rendu public lundi prochain. En outre, la quasi-absence d'Air France dans ce débat est scandaleuse.

De ce fait, le débat public s'est limité au projet d'infrastructure, mais il n'a pas porté sur son opportunité. La liaison dédiée utilise des capacités au détriment de la seule variante moderne et équitable : un vrai réseau maillé pour tous les Franciliens.

S'agissant des questions deux et trois posées par la Commission particulière du débat public, nous avons tendance à penser qu'elles ne nous concernent pas, dans la mesure où la véritable question porte sur le transport publics dans la région Ile-de-France.

Désormais, le gouvernement doit considérer l'état dramatique des transports publics, lequel provoque l'agressivité contre le train, ainsi que l'a déjà déclaré Monsieur MIGNAUW, Président du GIE CDG Express. La poursuite du projet donnerait forcément lieu à des oppositions de plus en plus vives des banlieusards de la Seine-Saint-Denis qui ne peuvent plus accepter l'existence de transports à deux vitesses.

Après avoir remercié la Commission particulière et les élus de la Seine-Saint-Denis, je tiens à indiquer que notre combat continue, avec la tenue d'une grande manifestation contre les nuisances aériennes le 25 janvier, à Paris. Nous nous battons également contre le faux schéma directeur du RER B, qui devrait être soumis à une expertise indépendante de RFF, de la SNCF et du STIF, y compris sur les questions de gouvernance et de moyens financiers.

Notre action se portera ainsi en faveur des éléments suivants :

- le doublement du tunnel entre la gare du Nord et Châtelet ;
- la tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy ;
- la demande au futur exécutif régional de s'engager dans un Agenda 21 qui obligera à taxer les avions, les voitures et les camions au profit des transports durables et nécessaires.

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

Notre association a eu la chance de voir sa variante étudiée par un dire d'expert. Cela est assez exemplaire : nous avons réussi à insérer un grain de sable dans la machinerie technocratique représentée par CDG Express. Saluant le travail de Monsieur CUZON, je tiens également à indiquer que nous sommes très heureux que la Commission particulière du débat public ait permis aux petits bénévoles que nous sommes de réaliser un travail aussi considérable. Personnellement, je m'étonne encore de l'impact qu'il a pu produire sur le débat...

Philippe DALLIER, Maire des Pavillons-sous-Bois

Je voudrais m'associer aux remerciements qui ont salué la fonction de la Commission particulière du débat public. Vous venez de démontrer que la démocratie participative ne se décrète pas, mais qu'elle s'organise. Elle s'organise à travers l'action d'une autorité indépendante comme la vôtre, mais également le travail du monde associatif et des élus locaux. A cet égard, je fus relativement choqué par les propos du représentant de la Chambre de commerce relatif à l'absence des politiques.

En effet, ces propos sont dramatiques, dans la mesure où ils reviennent à assimiler uniquement le politique au gouvernement et aux ministres. Or le politique est tout autant représenté par les élus de terrain, lesquels doivent jouer un rôle essentiel en matière de démocratie participative. Ainsi, à l'occasion du référendum organisé dans notre commune sur le projet CDG Express, 32 % des habitants se sont déplacés pour voter et 97 % se sont prononcés par la négative.

Enfin, je souhaite m'adresser à tous ceux qui se sont battus contre ce projet. Je tiens à leur dire que nous venons de faire la partie la plus facile, c'est-à-dire démontrer aux porteurs du projet que celui-ci ne répondait pas à la véritable problématique. Si nous disposons de solutions alternatives, nous ne savons pas encore où nous allons. Le plus difficile consistera désormais à rester unis et cohérents. Il nous faudra trouver ensemble la meilleure solution commune, en ayant comme première priorité les transports publics.

Michel LENES, Direction du développement d'Air France

Je tiens à rétablir une vérité : la compagnie Air France s'est exprimée, puisqu'elle a été auditionnée lors du mois de novembre sur sa position à l'égard de ce lien rapide entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Air France n'est pas l'utilisateur exclusif d'un projet qui pourrait améliorer la desserte entre Paris et Roissy. De fait, Air France s'inscrit simplement en tant qu'acteur et utilisateur potentiel, au même titre qu'il est un utilisateur potentiel des installations d'ADP. La position du Groupe Air France est claire : du point de vue des opérateurs aériens, cette amélioration de la desserte entre Paris et Roissy rencontre notre faveur.

Pour autant, cela ne signifie pas que le projet CDG Express entre en opposition avec les autres projets de développement qui ont été évoqués aujourd'hui. Ainsi, en tant qu'utilisateur de la ligne B, je ne pense pas qu'il soit pertinent d'opposer les usagers des transports aériens et les usagers des transports franciliens.

Philippe MATRON, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris

Je me suis sans doute mal fait comprendre : si je suis tout à fait conscient du travail réalisé par les élus locaux, je pense qu'il serait intéressant de pouvoir disposer d'un avis officiel de la part d'élus régionaux, c'est-à-dire les élus susceptibles de financer certaines améliorations des transports dans ce secteur.

Philippe MARZOLF

Lors de la réunion de lancement, le vice-président de la région Ile-de-France chargé des transports était présent.

Emmanuel MICHAUD, Pavillon Ourcq environnement

Je tiens à répondre aux trois questions qui ont été posées par la Commission au sujet du débat.

Que pensez-vous du débat public qui se termine ?

Notre association estime que le débat public a été bien organisé et qu'il a permis à de nombreuses personnes de pouvoir s'exprimer.

Qu'attendez-vous de la publication par le Maître d'Ouvrage des conditions de poursuite du projet ?

Nous attendons que le Maître d'Ouvrage ait le courage de tenir compte des avis qui ont été formulés, et notamment de la proposition soutenue par l'association Vivre sans CDG Express, et cautionnée par le cabinet SMA.

Quelles sont vos attentes en termes d'information et de participation du public, si le projet se poursuit ?

Nous attendons que le GIE CDG Express se montre à la hauteur de la Commission particulière du débat public, en termes d'organisation des réunions et des débats.

Bruno DEFAIT, Membre du conseil d'administration de l'association Vivre sans CDG Express

Je tiens à m'attarder sur la première question posée par la Commission. Le côté positif du débat est le suivant : il a permis de passer d'une communication marketing à une vraie information. En revanche, nous déplorons que cette procédure soit beaucoup trop courte. Néanmoins, nous souhaitons que grâce à l'animation d'une grande intégrité des membres de la Commission, cet exercice de démocratie participative devienne une référence dans les processus décisionnels. Nous tenons également à remercier Monsieur Laurent FOURTUNE, qui a eu l'amabilité de nous recevoir l'année dernière.

Bilan du Maître d'Ouvrage

Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France

Je tiens à vous remercier, au nom de mes collègues d'ADP, de la SNCF, du GIE CDG Express et de RFF pour la qualité des échanges intervenus lors de ce débat public.

Ce débat a permis à chacun de faire état de ses préoccupations concernant un projet, qui est à la fois un projet de service, un projet d'infrastructure et un projet de financement. Ces trois composantes ont été débattues à partir de plusieurs approches, lesquelles nous permettrons d'élaborer les conclusions sur ce projet à l'issue du débat.

Les craintes exprimées lors du débat

Le débat public vous permis d'exprimer à nouveau des craintes légitimes au cours des réunions de proximité. Ainsi, vous redoutez que le projet CDG Express ne sous-entende le choix d'un développement de Roissy et que la réalisation, puis l'exploitation de la ligne CDG Express ne soit une source de nuisances préjudiciables à la qualité de vie dans les communes concernées par le projet d'infrastructure.

Vous craignez également que ces nuisances ne se traduisent par une dévalorisation de vos bien immobiliers et que le contribuable ne soit sollicité si le service ne rencontrait pas la fréquentation escomptée. Vous avez, en outre, fait part de vos interrogations sur les éléments suivants :

- les problèmes de sécurité ;
- l'intégration du projet CDG Express dans son environnement ;
- l'impact de CDG Express sur le développement économique de la Seine-et-Marne, de la Seine-Saint-Denis et de Paris, en particulier dans la quartier de la gare de l'Est.

Les points clés du débat

Les réponses apportées par les experts extérieurs ont été très riches. Elles nous ont permis de constater un certain nombre de points que je tiens à relever aujourd'hui.

Tout d'abord, le développement de Roissy, comme celui du monde aérien en général, répond à une des logiques économiques et politiques, indépendamment de la réalisation éventuelle de CDG Express. En revanche, si rien n'est fait pour améliorer les déplacements en transports ferroviaires, la situation difficile que connaît actuellement le réseau routier, autoroutier et ferroviaire deviendra rapidement insupportable. Cette situation sera insupportable, à la fois pour les habitants et les employés du nord-est de l'Ile-de-France, mais aussi pour les passagers aériens de Roissy Charles-de-Gaulle, ce qui risque de dégrader l'attractivité de la région Ile-de-France.

Ces réponses ont également permis de constater que le choix d'une infrastructure en tunnel correspond à un choix qui est aujourd'hui pratiqué dans tous les pays du monde. Ainsi, la technique du tunnelier apparaît comme la plus appropriée et la plus sûre. Néanmoins toutes les études préalables devront naturellement être réalisées avec tout le soin nécessaire.

Par ailleurs, l'audition d'un notaire nous a permis de noter qu'aucun impact négatif sur la valeur des habitations situées au-dessus d'une infrastructure souterraine n'était aujourd'hui à déplorer. En définitive, nos échanges ont mis en évidence la nécessité de poursuivre l'information permanente sur le processus d'étude :

- l'information relative à l'intégration du projet dans son environnement, laquelle est élaborée avec les collectivités locales et les riverains ;
- l'information sur le montage financier ;
- l'information sur la manière dont les problèmes de sécurité seront réglés.

L'expression de l'insatisfaction des usagers des transports ferroviaires

Le débat public a également été un moment fort de l'expression de l'insatisfaction des usagers à l'égard des services ferroviaires et de leur attente d'une amélioration rapide de l'ensemble du système de transport. La présentation du schéma directeur de la ligne B du RER a répondu en partie aux attentes, mais les acteurs escomptent visiblement un engagement financier des pouvoirs publics et une accélération du calendrier de réalisation.

Il faut souligner la prise de conscience quasi unanime de la réalité suivante : il n'est pas possible de demander à la ligne B du RER de satisfaire l'ensemble des besoins du nord-est de l'Ile-de-France. Le développement de ce secteur justifie que cette ligne B du RER, ses capacités d'intégration et d'évolution soient intégralement affectées aux déplacements quotidiens. En ce qui les concerne, les dessertes des pôles majeurs de ce secteur doivent faire l'objet de services spécifiques et adaptés.

Il en est ainsi du PIEX de Villepinte : cette desserte est actuellement en cours d'étude. Mais ceci concerne la desserte de Roissy, à la fois pour les passagers aériens et les employés de la plate-forme aéroportuaire, en prenant bien évidemment en compte leurs besoins spécifiques en matière de services. Cette prise de conscience a justement permis de faire émerger des propositions de variantes de tracé pour la réalisation d'un service public adapté entre Paris et Roissy :

- une variante à Noisy-le-Sec, afin d'éviter le quartier de la gare et le Petit Noisy
- une variante dans le secteur de Sevan-Villepinte pour améliorer la desserte du PIEX ;
- une variante par l'utilisation du réseau Est,
- une variante utilisant les capacités libérées des voies dites rapides sur la ligne Paris-Laon-Soissons, après mise en œuvre du schéma directeur de la ligne B, si les modifications se révèlent effectivement réalisables et bénéfiques.

Le débat public a enfin été l'occasion d'entendre des propositions d'amélioration et de complément au projet service présenté. Il s'agit d'une part de faire profiter un plus grand nombre d'utilisateurs de l'infrastructure qui pourrait être réalisée. Cette action passera par la mise en œuvre d'un projet dont les riverains de la ligne B nouvelle et les habitants de la Seine-Saint-Denis seraient les premiers à tirer profit. Il s'agit d'autre part de préserver la faisabilité d'une extension ultérieure du service depuis Roissy vers le centre et l'Ouest parisien.

Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France

Permettez-moi, au nom de Louis GALLOIS et de Guillaume PEPY de la SNCF, de Pierre GRAAF et Hubert du MESNIL d'ADP, de Thierry MIGNAUW de CDG Express, en mon nom et celui de Jean-Marie BERTRAND, de souligner la qualité du débat animé par la Commission particulière.

Ce débat nous a permis de travailler à livre ouvert : toutes les études que nous avons réalisées ont été publiées et chacun a pu y trouver les éléments qui nous ont conduit à concevoir ce projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Vous avez tenu, Monsieur le Président, à ce que les informations que nous avons livrées soient complétées et discutées par des experts indépendants et des acteurs de tous horizons.

L'ensemble de ces dispositions a certainement permis une participation constructive de tous ceux qui se sont exprimés au cours de ce débat, acteurs du monde politique, économique, associatif et social, élus locaux et riverains. Au-delà des simples oppositions des riverains parfaitement naturelles à un projet d'infrastructure qui ne leur est pas directement destiné, nous avons entendu l'expression de fortes attentes relatives à l'amélioration des transports publics en Ile-de-France et des propositions permettant de mieux intégrer CDG Express dans les territoires concernés et dans le système des transports franciliens.

Ce premier débat public en Ile-de-France constituera sans doute une référence dans l'approche nouvelle que nous avons des projets en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Je me garderai bien de faire des remarques générales, mais je souhaite revenir sur un point précis : cela serait une erreur de considérer que ce projet a été établi par une élite qui ne s'adresserait qu'à des élites. En effet, ce projet a été établi par des hommes et des femmes comme vous, c'est-à-dire des personnes sincères. Je vous demande donc de ne pas porter de jugements défavorables sur ces personnes.

Le temps fort du débat que nous venons de vivre n'est que le prélude d'une œuvre collective qui associera les pouvoirs publics, l'Etat, la région et le STIF, lesquels devront valider les propositions que nous ferons. En tant que citoyen, je considère que le gouvernement de notre République représente une institution démocratique. En effet, lorsque l'Etat prend une décision dans son domaine de compétence, il est démocratiquement aussi fondé que toute autre collectivité de notre République – dans le cadre de la Constitution – à prendre une décision.

Au nom de l'ensemble des porteurs du projet, je prends ici l'engagement de poursuivre les études dans le même esprit d'information et de concertation que celui qui a prévalu lors de ce débat public.

Le devenir du projet

Nous devons proposer aux pouvoirs publics les conclusions que nous avons tirées de ce débat et les suites qui nous paraissent devoir être données à ce projet. Les travaux qui seront effectués dans les prochaines semaines par le GIE permettront d'explicitier les propositions. Il seront naturellement menés en intégrant les propositions formulées lors du débat public et en prenant en compte les avis exprimés.

Je retiens pour ma part qu'un projet d'intérêt public destiné à améliorer les dessertes ferroviaires entre Paris et Charles-de-Gaulle n'est acceptable que s'il s'intègre dans un projet plus global d'amélioration et de développement des transports dans l'ensemble du secteur.

Nous avons certainement failli si nous n'avons pas réussi à proposer ce projet dans une politique d'ensemble. Permettez-moi de penser que le contrat de Plan Etat-Région a été l'expression d'une politique de transport. Nous avons certainement failli à expliquer qu'il existait une politique globale. Il nous appartient donc de mieux situer le projet final – s'il est retenu – dans une politique globale pour l'ensemble du secteur. Ceci n'exclura naturellement pas des réalisations indépendantes, tant sur le plan technique que sur le plan financier.

La ligne B du RER

La ligne B du RER doit être améliorée et intégralement consacrée aux déplacements quotidiens. La SNCF et RFF ont déjà mis en œuvre les moyens nécessaires pour répondre aux demandes formulées par le STIF, si possible dans des délais inférieurs à ceux qui nous ont été fixés.

La desserte du PIEX

Les études menées avec la CCIP pour améliorer la desserte du PIEX seront également poursuivies.

Le projet CDG Express et ses variantes

S'agissant du projet CDG Express en lui-même, nous examinerons comme nous nous sommes engagés à la faire, la faisabilité technique de la variante présentée par les habitants de Noisy. Cette variante consiste à débrancher CDG Express des voies existantes à l'ouest de la gare de Noisy et à rejoindre au plus vite le canal de l'Ourcq. Nous étudierons la faisabilité d'un transport ferroviaire francilien complémentaire, en liaison avec le STIF.

S'agissant de la variante d'itinéraire consistant à utiliser au maximum le réseau nord existant, l'expertise menée par le cabinet SMA ouvre des pistes de réflexion complémentaires exploitables, sous réserve que la mise du RER B sur les voies bis de la voie Paris-Laon-Soissons constitue effectivement une amélioration de son exploitation.

A titre personnel, je reste sceptique sur la possibilité d'une arrivée en gare du Nord, qui ne permettrait que la mise en œuvre d'un service dégradé par rapport à celui qui était proposé dans notre projet initial. En effet, l'impact réel d'un tel service sur le transfert modal des passagers aériens pourrait ne pas être à la hauteur des attentes. En outre, la saturation actuelle de la gare du Nord me paraît incompatible avec la réservation, même limitée à une voie, d'une partie de cet espace.

En revanche, nous allons examiner la faisabilité technique d'un débranchement entre les gares de Villeparisis et de Mitry-Mory, en vue, soit de rejoindre la LGV d'interconnexion, soit de la longer par une infrastructure nouvelle. Nous étudions également la faisabilité technique des lignes du nord et de l'est.

Nous étudierons en outre la faisabilité technique d'un raccordement des lignes des réseaux nord et est. Enfin, nous étudierons la faisabilité technique d'un tunnel plus court que celui prévu dans notre projet et qui, partant de Noisy-le-Sec, se raccorderait à la ligne Paris-Laon-Soissons.

Ces solutions semblent aujourd'hui plus faciles à mettre en œuvre, en raison des éléments nouveaux apportés par le schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER. La comptabilité de toutes ces solutions avec des extensions ultérieures des dessertes Paris-Roissy et avec l'amélioration des dessertes normandes et picardes devra être examinée. Dans l'hypothèse du tunnel court, l'option d'un service francilien complémentaire entre Noisy et Roissy sera également examinée.

Conclusions

A partir de ces études de faisabilité, nous effectuerons en mai 2004 des propositions qu'il appartiendra aux pouvoirs publics de valider et dont nous devons ensuite poursuivre, le cas échéant, la mise en œuvre. Simultanément, nous mettrons en place un dispositif d'information et de concertation à destination des acteurs et des populations concernées.

Je reste convaincu que ce débat aura largement contribué à ce qu'une solution partagée soit trouvée à un vrai problème : la limitation de l'usage de la route dans le Nord-Est francilien grâce à l'amélioration et au développement des transports collectifs. Au-delà, les décisions relatives à l'amélioration de la desserte de l'aéroport devront prendre en compte l'enjeu de l'attractivité économique de Paris et de sa région.

C'est dans cet esprit et avec la volonté d'examiner toutes les hypothèses issues du débat public que nous allons continuer à travailler.

Analyse et synthèse par les membres de la Commission particulière du débat public

Philippe MARZOLF

Nous allons maintenant vous proposer notre propre analyse et synthèse du débat public.

I. Les moyens d'information

A l'occasion du débat public, 745 000 documents ont été distribués et onze cahiers d'acteurs étaient par ailleurs disponibles.

II. Moyens de diffusion et d'expression

Ces moyens étaient de plusieurs ordres :

- l'accueil dans les locaux de la Commission particulière du débat public ;
- le site Internet CPDP-CDG Express (13 000 visites) ;
- les courriers d'information distribués dans les boîtes aux lettres (400 000) ;
- les courriels avec lien électronique vers le site de la CPDP (24 000) ;
- le numéro vert ;
- les cartes T (2 293 cartes T reçues) ;
- les relations avec les médias (152 articles).

III. Le système de questions/réponses

Jean-Paul PUYFAUCHER

1. Un système qui répond aux principes d'équivalence, de transparence et d'argumentation

Le système de questions/réponses est parfaitement adapté au principe d'équivalence : les questions auxquelles nous avons été confrontés pouvaient émaner d'associations, d'élus ou de représentants d'intérêt économique.

Le principe de transparence a également été respecté : les questions et leurs réponses ont été diffusées sur le site Internet. Certaines questions ou interventions furent très brèves, mais d'autres questions furent extrêmement argumentées et auraient presque pu faire l'objet de publications en tant que cahier d'acteur.

Nous avons également voulu intégrer dans ce système les questions émises lors des réunions publiques : il s'agissait en quelque sorte de notre « devoir de mémoire ».

Par ailleurs, le système a impliqué une relecture de toutes les questions et de leurs réponses par un membre de la Commission.

2. Les principales thématiques abordées

Les principales thématiques abordées furent les suivantes :

- l'utilité du projet ;
- l'amélioration de la ligne B du RER ;
- les risques et nuisances liés au tunnel ;
- les précisions ou suggestions relatives au projet ;
- le tracé du projet ;
- le financement et la rentabilité du projet.

Par ailleurs, certaines questions étaient exclusivement adressées à la Commission ; elles concernaient soit l'organisation du débat, soit sur son utilité.

Enfin, ce système est en lien étroit avec d'autres éléments du débat : les réunions de proximité et les auditions. En effet, les questions posées par la Commission lors des auditions se fondaient très souvent sur les questions et avis que vous nous aviez transmis.

IV. Les colloques et ateliers

Marcel RAT

1. Les objectifs

Les colloques et les ateliers avaient pour objectif d'approfondir les connaissances des participants et de donner une information ciblée sur une thématique précise. Ainsi, nous avons organisé quatre colloques :

- un colloque consacré à la plate-forme de Roissy et son développement ;
- un colloque sur les effets du projet sur les autres infrastructures de transport ;
- un colloque sur les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie ;
- un colloque sur la dimension socioéconomique et financière du projet.

Dès le début du débat, nous nous sommes rendu compte de la nécessité de traiter deux questions supplémentaires à travers deux ateliers :

- les solutions alternatives au projet ;
- la réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires de grande longueur.

2. Les résultats

Le contenu des colloques et ateliers a été intéressant, les débats étant quant à eux relativement approfondis, même s'il y eut des constats de désaccord entre experts et acteurs.

Notre déception a trait à la participation du public, dans la mesure où, en moyenne, 60 à 100 personnes étaient présentes aux réunions. néanmoins, nous devons tenir compte du fait que les colloques et les ateliers ont reçu une large diffusion, par l'intermédiaire des comptes-rendus et du site Internet.

V. Les auditions publiques

Alain ALMERAS

1. Objectif et principe

L'objectif des auditions publiques consistait à entendre les avis et propositions argumentées dans acteurs du grand public. Ces auditions constituent un mode d'expression du débat public qui est surtout utilisé dans les pays anglo-saxons, notamment au Canada et aux Etats-Unis. Il s'agit d'écouter toutes les personnes et tous les acteurs : les membres de la Commission acceptent de vous recevoir, de vous écouter et de vous poser toutes les questions afin de comprendre vos opinions et avis.

2. Déroulement et enseignement

Nous avons effectué cinq séances d'auditions et avons reçu 25 personnalités éminentes.

Par ailleurs, je tiens à préciser qu'une audition publique doit disposer d'une certaine souplesse horaire : nous devons nous donner le temps d'auditionner toutes les personnes nécessaires. Ensuite, il est regrettable que le grand public se soit assez peu exprimé, peut-être en raison d'un manque de publicité sur ce mode d'expression assez inédit en France.

Enfin, une audition publique a un effet miroir pour l'auditionné : face à des représentants de la Commission, il écoute les arguments et avis. Il peut donc les jauger et les évaluer. A ce titre, il serait sans doute plus pertinent de construire les cahiers d'acteurs à l'issue des auditions. Certaines personnes ont cependant modifié et amélioré leur argumentation, tandis que les éternels Narcisse ont préféré conserver leurs opinions et avis initiaux.

En conclusion, je tiens à vous indiquer qu'un débat public correspond à une nouvelle culture qui s'appuie sur un phénomène de société, l'émergence de la société civile. Cette culture est encore culture balbutiante, mais les auditions publiques contribueront incontestablement à améliorer les futurs débats publics.

VI. Les réunions de proximité

Isabelle PISANI

1. Rôle des réunions de proximité et moyens mis en œuvre

Les réunions de proximité nous ont paru essentielles : il s'agissait d'informer, puis d'écouter les habitants des communes directement concernées par le tracé du projet.

Nous avons mis en place un certain nombre de moyens pour informer ces personnes : les moyens généraux évoqués par Philippe MARZOLF, mais également des moyens d'informations locales, comme des stands sur les marchés ou dans les mairies. Lors de ces réunions de proximité, nous avons également mis à disposition l'ensemble des documents édités au long du débat.

2. Le fonctionnement

Neuf réunions se sont déroulées dans neuf communes et ont réuni les personnes suivantes :

- les membres de la Commission ;
- les représentants du Maître d'Ouvrage ;
- les maires ;
- les interpellateurs (les associations locales et les associations ayant un projet alternatif à présenter).

Enfin, à l'issue des présentations, un débat s'engageait avec le public. Chacune des personnes du public devait rédiger sa question, afin que nous puissions disposer d'une « mémoire » de toutes les questions posées. Par réunion, environ quarante questions étaient écrites et la moitié a pu être exprimée oralement. Enfin, nous avons mis à la disposition des habitants des registres d'expression et des permanences, le lendemain des réunions de proximité.

3. Le constat

Nous jugeons que ces réunions ont fait l'objet d'une participation relativement limitée. Néanmoins, il est exact qu'un débat se déroulant en région parisienne est quelque peu différent d'un débat intervenant dans les autres régions de France. Vingt-six interpellateurs se sont exprimés et dans chaque commune, le maire était présent lors des réunions de proximité, sauf à Paris. Le temps de parole a été à peu près équilibré : le Maître d'Ouvrage a parlé en moyenne 10 % de plus que les autres acteurs.

4. L'analyse

L'analyse des réunions de proximité permet de relever la transparence de l'information qui a été diffusée : chacun pouvait poser les questions qu'il souhaitait. En outre, nous nous félicitons du respect des règles du jeu, c'est-à-dire un comportement respectueux, une écoute mutuelle et une correction dans les interventions.

Les principaux points à retenir de ces réunions sont les suivants :

- les inquiétudes à propos des nuisances et des risques éventuels du projet, notamment pour le tunnel ;
- les réserves émises sur le coût du projet, le montage financier et l'évolution du trafic aérien ;
- les fortes attentes d'amélioration du RER B et des transports publics en région parisienne.

VII. Synthèse finale

Philippe MARZOLF

1. Des objectifs atteints

Nous nous félicitons du respect de la conformité des règles du débat public – c'est-à-dire la mise à disposition d'une information complète par le plus grand nombre de moyens – ainsi que l'écoute de la diversité des arguments exprimés en toute sérénité. A cet égard, je tiens à remercier l'ensemble des acteurs.

Le respect des trois principes essentiels (la transparence, l'équivalence et l'argumentation) du débat public doit également être souligné. Enfin, l'ensemble des acteurs et du public a reconnu l'attitude d'indépendance et de neutralité dont a fait preuve la Commission.

a. Une réflexion stratégique en phase de préparation

Notre réflexion en phase de préparation a été particulièrement importante. Ainsi, nous avons analysé la concertation préalable qui avait eu lieu un an et demi avant le lancement du débat public. Nous avons rencontré une cinquantaine d'acteurs, avec lesquels nous avons organisé une réunion de concertation sur les modalités de déroulement du débat.

Nous avons également fourni un important travail lors de l'élaboration du dossier soumis au débat, afin que celui-ci soit compréhensible par le plus grand nombre. Enfin, nous avons été conduits à élaborer une palette diversifiée de moyens d'information et d'expression du public.

b. Une analyse critique et une réactivité permanente au cours du débat

Nous avons essayé de mettre en avant l'adaptabilité. Ceci concernait tout d'abord l'information : nous nous sommes rapidement aperçus que la participation du public était moyenne. Nous avons donc décidé que l'information devait d'autant mieux circuler et être diffusée directement aux acteurs. L'adaptabilité concernait également les propos des intervenants : lors de chaque réunion publique, nous cherchions à cerner la problématique environnementale locale et à faire intervenir l'association locale la plus représentative. Enfin, l'adaptabilité a également porté sur l'expression du public, afin de permettre aux populations locales de pouvoir intervenir.

Par ailleurs, nous avons cherché à faire preuve d'une grande disponibilité et d'une grande écoute. Ainsi, certains ateliers ont été organisés à la demande du public, dans des délais très courts. En outre, des auditions complémentaires d'experts suggérées par le public ont été réalisées dans la période impartie au débat.

2. Les premiers enseignements

En premier lieu, il est apparu que le « débat public » est particulièrement pertinent. En effet, il permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet. Il a également la faculté de faire émerger des propositions de solutions alternatives. Enfin, il incite à développer une attitude d'écoute, qu'il s'agisse du Maître d'Ouvrage ou des acteurs.

En deuxième lieu, il s'avère que la présence d'un tiers indépendant est nécessaire pour son organisation : celui-ci est le garant des conditions de transparence de l'information diffusée et de l'équité du débat.

En dernier lieu, la concertation permanente est utile tout au long de l'élaboration du projet.

3. Les positions exprimées à l'issue du débat

a. Sur l'opportunité du projet

Un double constat est partagé par tous : il faut améliorer la desserte ferroviaire de Roissy pour les passagers aériens, mais également la ligne B du RER pour les usagers quotidiens.

b. Sur l'objectif du projet (le service spécifique pour les passagers aériens)

Cet aspect ne fait pas consensus, et des interrogations se portent sur la notion de terminal aérien à Paris.

c. Sur les caractéristiques du projet

Il existe une opposition avérée sur la question du tunnel, et plus précisément sur ses risques, ses impacts sur l'environnement, ainsi que son coût. De plus, le financement du projet – un partenariat public-privé – suscite toujours des interrogations, notamment au vu des risques encourus par les porteurs du projet, au même titre que le choix de la gare de l'Est à Paris comme point de départ dans Paris.

d. Sur l'étude de solutions alternatives

L'étude de solutions alternatives demeure nécessaire, comme le dire d'expert l'a montré car il a validé la pertinence de certains tracés proposés.

Enfin, je vous indique que le compte-rendu de la Commission particulière du débat public et le bilan de la Commission nationale du débat public seront publiés le 13 février 2004. Trois mois après au plus tard, le Maître d'Ouvrage devra publier au Journal Officiel les principes et les conditions de poursuite du projet.

Je tiens à remercier les membres de la Commission dont la participation a permis le bon déroulement de ce débat, ainsi que le Secrétariat général qui en lien avec les différents prestataires a œuvré pour son organisation.

En conclusion, je remercie tous les acteurs d'avoir participé de manière sereine et argumentée à ce débat public.