

Compte-rendu réunion de proximité de Sevrans du 6 novembre 2003

Participaient à la réunion:

Pour la Commission particulière du débat public :

Philippe MARZOLF, Président

Marcel RAT

Alain ALMERAS

Pour le GIE :

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

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

Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF

Xavier DUCLAIR, Responsable de projet, GIE

Florence DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF

Pour les interpellateurs :

Stéphane GATIGNON, Maire de Sevrans

*Jean-Paul RAUX, Président de l'Association de Défense de l'Environnement de Sevrans Sud
(ADESS)*

Roger CHEVALIER, Secrétaire général de l'Association Vivre Sans CDG Express

La réunion était animée par Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public.

Introduction du débat

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

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

Je vous expliquerai le déroulement de ce débat public après le mot de bienvenue de Monsieur Gatignon, Maire de Sevrans.

Ouverture

Stéphane GATIGNON
Maire de Sevrans

Je vous souhaite la bienvenue. Je m'exprimerai plus tard sur ce débat public. En revanche, vous avez pu noter que la salle que nous occupons est poussiéreuse. Elle était encore récemment en travaux, c'est pourquoi bien qu'elle soit propre, elle n'est pas parfaite.

Je vous souhaite un bon débat.

Présentation du débat

Philippe MARZOLF
Président de la Commission particulière du débat public

Notre soirée se déroulera ainsi :

- présentation du débat public sur le projet CDG Express (dix à quinze minutes) ;
- présentation du projet par le maître d'ouvrage (dix à quinze minutes) ;
- présentation de la position de la Mairie par Monsieur Gatignon, Maire de Sevrans ;
- intervention de deux interpellateurs, Monsieur Raux, Président de l'association de défense de l'environnement de Sevrans sud (ADESS) et Monsieur Chevalier, Secrétaire général de l'Association Vivre sans CDG Express ;
- questions écrites, en provenance de la salle.

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

Nous tenterons de répondre au plus grand nombre possible de questions par oral. Au cours des précédentes réunions, nous sommes parvenus à répondre à vingt à trente questions par oral.

I. Les objectifs visés par le débat public

Le débat public est organisé par la Commission particulière du débat public. Il s'agit d'une autorité administrative indépendante.

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

Nous attendons une participation active de la salle pour permettre un dialogue constructif et argumenté. Ce soir, plus de 180 personnes sont réunies pour ce débat.

II. Les conditions du débat public

1. Les principes du débat public

Trois principes nous guident.

Le principe de transparence

L'ensemble des documents nécessaires à une bonne compréhension du projet est mis à disposition du public au bureau de la Commission, dans le dixième arrondissement parisien, sur son site Internet, sur CDROM ou à l'entrée de la salle.

Le principe d'équivalence

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

Le principe d'argumentation

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

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

Pour établir la mémoire du débat, la Commission est tenue de proposer un compte-rendu, deux mois après la clôture du débat, qui s'achèvera le 15 décembre prochain. Trois mois plus tard, le maître d'ouvrage proposera les conditions de poursuite ou d'abandon de son projet. Généralement, à l'issue des différents débats, des modifications sont apportées au projet. Le maître d'ouvrage a l'habitude de dire que le projet ne ressort pas identique d'un débat public.

2. Les moyens de diffusion de l'information

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

Enfin, il nous a semblé important d'insérer une synthèse du schéma d'amélioration du RER B dans les documents du débat public car ce sujet s'est avéré très rapidement proche de celui qui nous réunit ce soir.

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

3. Les moyens de consultation des informations

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

- accueil dans les locaux de la Commission où l'ensemble des études est disponible ;
- création d'un site Internet, qui est très fréquenté ;
- 400 000 courriers d'information distribués dans les boîtes aux lettres des différentes villes impactées par le projet ;
- courriels envoyés à des entreprises et administrations susceptibles d'être intéressées ;
- numéro vert ;
- relations avec les médias : 106 articles parus.

Nous avons reçu aujourd'hui 2 240 cartes T, concernant des demandes de documentation ou de renseignements. 878 questions écrites ont par ailleurs été posées par le public.

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

4. Les moyens de participation du public

La réunion de lancement s'est déroulée à Paris. Quatre colloques thématiques ont été organisés :

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

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

Par ailleurs, une vingtaine d'auditions d'acteurs a été organisée. Chacun peut demander une audition, s'il pense pouvoir proposer une solution ou donner un avis.

Enfin, neuf réunions de proximité sont prévues au sein des différentes villes impactées par le projet. Après Aulnay-sous-Bois, Villepinte et Tremblay-en-France, nous sommes ce soir à Sevrans avant de nous rendre la semaine prochaine à Pavillons-sous-Bois, Bondy, Noisy, Paris puis enfin Mitry-Mory.

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

III. Les premiers éléments d'analyse du débat public

1. L'opportunité du projet

Après deux mois de débat, l'opportunité du projet n'est pas contestée : il apparaît nécessaire d'améliorer la desserte de Roissy pour les passagers aériens. Parallèlement, la rénovation de la ligne B du RER constitue également un enjeu essentiel.

2. Les objectifs du projet

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

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

Des solutions alternatives sont apparues au cours du débat. Elles ont été étudiées et jugées pertinentes par les différents acteurs.

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

Jusqu'ici - nous espérons qu'il en sera de même ce soir -, les débats se sont déroulés de façon sereine. Chacun prête attention aux propos tenus. Nous pensons être parvenus à établir les conditions de transparence de l'information, mais également d'équité du débat. Ainsi, chacun peut s'exprimer.

L'opposition constructive a vu naître les solutions alternatives, issues de la « maîtrise d'usage ». Cette réflexion est donc le fruit de la réflexion des usagers. Un exemple vous sera proposé par l'association Vivre sans CDG Express.

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

Le débat public semble conférer une légitimité à des solutions alternatives pertinentes. C'est pourquoi la CNDP a décidé, le 8 octobre dernier, de financer, sur ses fonds propres, un dire d'experts sur la proposition de Vivre sans CDG Express qui consiste en l'utilisation des voies directes Paris-Roissy-Mitry pour une ligne directe. Une autre solution a également été proposée par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Elle propose l'utilisation des voies LGV Est.

Un appel à consultations a été lancé auprès de six experts internationaux indépendants (anglais, espagnols, allemands, suisses et français). Le cabinet suisse SMA a été retenu pour cette étude complémentaire. Il étudiera les solutions alternatives commentées par le maître d'ouvrage. Le cabinet se prononcera sur la faisabilité technique, financière ou environnementale des différents projets et présentera ses conclusions lors de la réunion de synthèse du 12 décembre prochain. Il pourra également juger de leur compatibilité avec les différents schémas de transport en commun d'Ile-de-France. Enfin, il définira les études complémentaires nécessaires à mener.

Après ces quelques éléments sur l'état d'avancement de ce débat public, voici comment se déroulera la séance de ce soir. Vous pouvez d'ores et déjà remplir les formulaires pour poser vos questions. Les hôtes nous les transmettront. En outre, les modalités de réponses à ces questions ont été modifiées. Jusqu'ici, les questions étaient posées dans l'ordre de leur réception. Or certains acteurs avaient parfaitement compris comment utiliser cette tribune. Nous avons donc décidé de procéder au tirage au sort d'une série de vingt à trente questions. Une personne de la salle tirera le numéro de la question à poser.

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

N'oubliez pas de vous exprimer dans le micro car un compte-rendu exhaustif est réalisé. Tous vos propos sont enregistrés. Ce compte-rendu, comme sa synthèse, sont en consultation sur notre site Internet, cinq jours ouvrés après le débat.

Micheline MARC, Villepinte

Vous nous avez expliqué que l'intérêt d'une liaison rapide était admis. Or au cours des différentes réunions auxquelles j'ai assisté, j'ai pu constater que tout le monde s'opposait à ce projet.

Philippe MARZOLF

Nous n'exprimons pas notre avis. Le projet tel que présenté par le maître d'ouvrage, prévoyant notamment la construction d'un tunnel, est massivement rejeté. En revanche, la nécessité d'une navette spécifique aménagée pour recevoir des bagages est reconnue. C'est pourquoi des solutions alternatives ont été proposées.

Je ne prétendais pas que le projet était accepté, mais l'idée d'une liaison dédiée, sans tunnel.

Monsieur Rat comptabilise les temps de parole. Je me suis exprimé durant treize minutes. Le maître d'ouvrage dispose, lui, de quinze minutes. Je vous demande de poser des questions courtes de façon à ce que les réponses soient également courtes. Ainsi, le plus grand nombre pourra s'exprimer ce soir.

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

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

Je suis chargé de vous présenter le projet CDG Express, accompagné de plusieurs autres personnes.

I. Présentation du contexte général

1. Le quart nord-est francilien

Nous nous situons dans le quart nord-est francilien. Ce secteur est un des secteurs qui croît le plus en termes d'habitat et d'emploi. Il accueille des équipements majeurs en Ile-de-France, voire en France :

- l'aéroport Roissy-CDG (48 millions de passagers aériens et 72 000 emplois) ;
- le Parc international des expositions de Villepinte ;
- l'aéroport du Bourget, entouré de son Parc des expositions et du Musée de l'Air ;
- le parc de La Courneuve ;
- le Stade de France ;
- la Plaine Saint-Denis.

L'ensemble de ce secteur, intégré dans la Plaine de France, connaît une mutation. Il est accessible essentiellement grâce à une desserte autoroutière relativement bien structurée : les autoroutes radiales A1 et A3 auxquelles s'ajoute la Francilienne, autoroute de rocade. La desserte ferroviaire est assurée de son côté par un axe structurant unique, la ligne B du RER.

Or les autoroutes A1, A3, A86 et A104 sont saturées. Quant à l'artère ferroviaire, elle s'avère de plus en plus inadaptée à la satisfaction de l'ensemble des besoins exprimés dans ce secteur.

Au cours des 25 dernières années, de nombreuses expérimentations ont été réalisées : services directs supprimés, rétablis puis limités. Chaque fois, le résultat n'a satisfait qu'une partie des usagers.

2. Rappel historique

En 1976, est créé le Roissy-rail qui est intégré, en 1983, dans la ligne B du RER.

En 1995, lors de l'ouverture de CDG2, les services directs sont rétablis en heures creuses. Cet aménagement crée de tels problèmes pour la desserte du secteur qu'en 1997, les services directs ne sont finalement maintenus que durant les heures creuses.

L'ensemble des partenaires publics, face à ces problèmes, a décidé de chercher de nouvelles propositions en adaptant les différentes solutions aux problèmes exprimés.

3. Les solutions proposées

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

En ce qui concerne le Parc international des expositions de Villepinte, des études sont menées par la Chambre de commerce, la SNCF et RFF pour tenter de résoudre les problèmes posés par la desserte de cette structure, simultanément à celle de Roissy. Ces études n'ont pas encore abouti.

Dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, des études sont également menées concernant le barreau de Gonesse, les tangentielle est et nord - susceptibles de vous concerner.

Pour les usagers quotidiens de la ligne B du RER, riverains ou employés, le schéma directeur d'amélioration de la ligne B a été approuvé, le 1^{er} octobre dernier, par le Conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Je ne détaillerai pas ce plan. Votre maire, largement responsable de l'avancement de ce dossier, reviendra certainement sur ses modalités.

Enfin, pour desservir Roissy au départ de la capitale, la solution proposée par CDG Express est destinée aux nombreux passagers aériens - plus de 50 % des voyageurs hors transit rejoignent la capitale, mais également au personnel. Plus de 72 000 personnes travaillent en effet sur la plateforme de Roissy.

Avant de poursuivre, je tiens à préciser le stade d'avancement du projet, en complément de ce qu'affirmait le Président de la Commission particulière. Nous nous situons très en amont des études. Nous ne vous présentons donc pas un projet finalisé. De nombreuses études restent à mener pour franchir les étapes successives : avant-projet, projet, études d'impact, enquête publique. Nous avancerions dans le processus si, à l'issue de ce débat, le projet était poursuivi. Notre démarche est responsable. Nous attendons les résultats du débat public avant de mener des études plus approfondies. Comme il vous a été précisé, des alternatives pertinentes et opportunes sont proposées. Si elles s'avéraient plus rationnelles que le projet que nous proposons, nous nous tournerions vers elles. Nous ne souhaitons pas voir notre projet réalisé, coûte que coûte.

La contrepartie de cette ouverture est que nous ne pouvons malheureusement pas répondre précisément aux questions que vous posez, notamment en ce qui concerne l'exactitude du tracé. Nous ne disposons aujourd'hui que d'un itinéraire de principe.

II. Présentation du projet

L'objectif de ce projet est de contribuer à la diminution de la circulation automobile sur le réseau autoroutier, diminuant ainsi la pollution. Passagers aériens et employés de Roissy sont visés par ce service attractif, susceptible de les encourager à abandonner la voiture pour le transport en commun.

Aujourd'hui, plus de 80 % des déplacements sur ce trajet sont effectués en véhicule. 19 % sont opérés par mode ferroviaire, c'est-à-dire par la ligne B du RER.

CDG Express souhaite porter la part du ferroviaire de 19 à 35 %.

1. Les besoins des utilisateurs

Les besoins des voyageurs aériens sont identiques aux nôtres : le service doit être rapide, régulier et fiable. Cependant, de nombreux passagers sont étrangers à l'Ile-de-France. Il convient de leur proposer un service lisible et simple. Ce service permettrait une projection dans Paris du monde aéroportuaire. En effet, une plate-forme avancée proposerait aux passagers aériens de s'enregistrer au cœur de la capitale.

Il s'agit d'un des fondements du projet CDG Express. Restait ensuite à définir le type d'infrastructure qui accueillerait cette liaison.

2. Les contraintes

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

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

Ce projet résulte d'une analyse approfondie des différentes opportunités. Or certaines d'entre elles n'étaient pas envisageables lors de la conception du projet. C'est pourquoi plusieurs solutions font aujourd'hui l'objet d'expertises. Nous les choisirons si elles se révèlent plus intéressantes.

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

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

Le montage financier du projet repose donc sur les recettes du service. Nous nous sommes assurés, en nous appuyant sur les expériences étrangères, que le passager aérien s'acquitterait d'un ticket d'environ quinze euros pour un service direct entre Paris et Roissy. Ce tarif permettrait d'atteindre l'équilibre du projet.

Ce projet résulte d'un partenariat entre public et privé. Ce dernier pourra vous être détaillé plus tard, si vous le souhaitez. Il permet de limiter le risque encouru par les organismes publics. L'investissement serait de 800 millions d'euros, dont 610 millions pour les infrastructures. Madame Dememe-Coquand vous expliquera en quoi consiste la mise en place de ces infrastructures. Elle insistera plus particulièrement sur les projets concernant la ville de Sevrans.

3. Le maître d'ouvrage

Trois établissements publics ont développé le projet CDG Express :

- SNCF, représentée par Monsieur Picq ;
- Aéroports de Paris, représentée par Madame Bory ;
- Réseau Ferré de France, que je représente, épaulé par Madame Dememe-Coquand, Directeur des opérations.

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

Madame Dememe-Coquand détaillera ce projet, qui suppose la construction d'un tunnel. Le trajet part de la gare de l'Est, à Paris, et rejoint Roissy.

Les modalités techniques du projet

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

I. Les caractéristiques du projet

CDG Express repose sur deux principes :

- utilisation maximale des infrastructures existantes.
- création d'une infrastructure nouvelle intégrée au mieux dans son environnement.

La liaison partirait de la gare de l'Est, partageant les infrastructures existantes entre la gare de l'Est et Noisy. Elle emprunterait ensuite un tunnel nouveau, jusqu'à Tremblay-en-France, sous les communes de Noisy, Bondy, Pavillons-sous-Bois, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France. Ceci permettrait de limiter l'impact en zone urbaine.

Ce tunnel de 10,8 kilomètres aurait un diamètre intérieur de neuf mètres. Il se constituerait d'un tube pouvant recevoir deux voies. Il traverserait votre ville durant plus de trois kilomètres.

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

A Tremblay-en-France et à Mitry-Mory, la liaison ressortirait à l'air libre. Elle se constituerait d'une double voie qui longerait au plus près l'A104.

Elle contournerait le poste EDF au sud, se raccordant en passage souterrain à la ligne LGV d'interconnexion. La liaison utiliserait enfin cette ligne LGV pour entrer en gare de Roissy TGV.

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

1. L'élaboration

Pour mener à bien ce type de projet, de nombreuses études sont nécessaires. Elles concernent la phase de construction, mais également celle d'exploitation. Suite aux premières études, une concertation préalable a été organisée. Nous avons bien noté à cette occasion vos craintes et interrogations. Des études complémentaires ont donc été menées concernant la sensibilité du bâti, l'incidence éventuelle de ce projet sur l'état de la nappe phréatique, la diversité des terrains rencontrés et les risques de fontis dû au gypse. Les premières évaluations des besoins nécessaires à la réduction des nuisances durant les phases de travaux ont également été réalisées.

Enfin, des simulations visant à maîtriser les risques de nuisance durant l'exploitation (acoustique à l'air libre, problèmes vibratoires en souterrain, etc.) ont été opérées. Les premiers éléments révélés par ces nombreuses études ont été pris en compte dès la conception de l'ouvrage pour réduire l'impact sur l'environnement.

Ces différentes études sont menées classiquement dans ce type de projet pour élaborer progressivement des campagnes de reconnaissance géologique et hydro-géologique, mais aussi pour optimiser le profil et le tracé. Elles permettent de sécuriser les travaux et de prévoir les mesures préventives. Ainsi, nous pouvons également maîtriser les impacts en phase d'exploitation.

Nous ne nous situons aujourd'hui qu'au stade préliminaire de ce projet. Restent à évoluer vers l'avant-projet sommaire, l'avant-projet détaillé et la phase projet.

2. Les méthodes de réalisation envisagées

a. Le tunnelier

Pour creuser un tunnel d'une grande longueur en milieu urbain, nous utilisons la méthode du tunnelier. Il s'agit d'une méthode couramment utilisée pour les métros, les tunnels routiers et ferroviaires ou les collecteurs d'assainissement. Elle représente aujourd'hui la méthode la plus sûre. Elle préserve au mieux l'activité en surface puisque les zones de chantier sont limitées. Elle limite par ailleurs les expropriations. En effet, elle nécessite habituellement l'achat de tréfonds.

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

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

b. Les travaux envisagés

Deux zones de chantier sont prévues à Tremblay et Pavillons-sous-Bois.

D'autres travaux seraient nécessaires à la création d'une telle infrastructure : creusement de puits de secours, puits de sortie de tunnelier, sondages.

Des mesures seraient également prises pour minimiser les impacts de ces travaux.

III. Calendrier de réalisation

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

Suite au débat public, viendront les conclusions du maître d'ouvrage. Si le projet est maintenu, l'avant-projet sommaire (APS) sera élaboré, puis une enquête publique sera menée conduisant à une déclaration d'utilité publique. De nouveaux échanges avec le public et les autorités auront lieu. Enfin, l'avant-projet détaillé et les approbations ministérielles clôtureront la démarche. Des concertations sur les zones de chantier et les plans de circulation durant les travaux seraient également prévues. Le public serait informé des différentes étapes.

Le processus avancerait donc progressivement, par phases d'études, de concertation et d'information. Les modalités de cette communication restent à définir. Il permettrait d'élaborer le projet de façon plus précise, de façon à respecter les contraintes de sécurité. Enfin, ce processus permettrait la meilleure insertion possible dans l'environnement naturel et humain.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

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

Nous avons d'ores et déjà reçu plus de vingt questions. N'hésitez pas à interroger le maître d'ouvrage.

Je cède la parole à Monsieur Gatignon qui exposera la position de la municipalité.

La position de la mairie de Sevrans

Stéphane GATIGNON
Maire de Sevrans

Au nom de la municipalité, je me félicite de la tenue de ce débat public. Dès l'automne 2001, l'annonce du projet a suscité une grande émotion dans les communes traversées. Nous avons le sentiment d'être floués par un projet bouclé avant d'être débattu. Le Conseil municipal de Sevrans avait alors voté un vœu et émis un avis défavorable au projet. Cette position, adoptée le 27 novembre 2001, reprenait celle d'une grande majorité de Sevransais, opposés à ce projet dès l'enquête publique préalable.

La mobilisation des riverains, la position des municipalités et l'action d'associations comme Vivre sans CDG Express ont permis la tenue de ces différentes réunions.

Je me réjouis donc de ce débat, remerciant les organisateurs de laisser les riverains s'exprimer librement sur les enjeux du projet, les conditions de sa réalisation et ses caractéristiques.

L'enjeu essentiel est de prouver l'opportunité du projet. Pour les Sevransais, les utilisateurs de la ligne B du RER et les membres de l'association des Maires pour la défense du RER, ce projet est illégitime. Sa justification réside dans la difficulté à rejoindre Roissy. Embouteillages, pollution et retards du RER cachent les nécessaires améliorations induites par l'abandon du projet de troisième aéroport et son corollaire, le déplafonnement de CDG de 55 à 80 voire 100 millions de passagers annuels.

L'an dernier, 48 millions de passagers utilisaient CDG. Le doublement du nombre de voyageurs modifie les enjeux présentés aujourd'hui.

Parallèlement, notre ligne B provoque l'exaspération et la colère des usagers, lassés des retards, incidents quotidiens et autres lacunes dans l'information. S'il convient d'améliorer la desserte de l'aéroport, point qui s'avère important, il est nécessaire de rénover la ligne du RER. Notre priorité doit être identique à celle des usagers, habitants de la Seine-et-Marne (autour de Mitry) et salariés de Roissy, de Mitry, de la zone d'activités internationale (ZAI) de Tremblay-en-France, du pôle du Bourget et de la Plaine de France. Leur nombre progressera. Ces dizaines de milliers de nouveaux salariés utiliseront la ligne B.

Habitants et salariés utilisent cette ligne B. Ils représentent plus de 800 000 passagers quotidiens du nord au sud. 280 000 usagers circulent sur la seule partie nord de la ligne, exploitée par la SNCF alors que la partie sud reste à la charge de la RATP.

A l'occasion des Assises sur le RER B que nous avons organisées, mais aussi en tant que représentant associatif, j'ai régulièrement pu m'exprimer. J'ai ainsi demandé l'étude d'un projet alternatif reposant sur une revendication simple et partagée : l'amélioration du RER. Cette piste doit être sérieusement travaillée pour parvenir à moderniser et réhabiliter la ligne B.

Le débat montre, depuis septembre dernier, comme le préciseront Messieurs Raux et Chevalier, que la possibilité de travailler pour l'accessibilité à Roissy sur des pistes alternatives existe. La pierre angulaire de ce projet est la réhabilitation de la ligne, mais également l'agrandissement du tunnel qui relie Châtelet à la gare du Nord. En effet, si l'on souhaite voir circuler un nombre de trains plus important, l'enjeu du doublement du tunnel s'avère essentiel. Il permettrait également d'améliorer les conditions de circulation de la ligne B qui rencontre également de sérieuses difficultés.

Cette ligne rénovée, modernisée et ouverte sur le cœur de Paris, obtiendrait selon moi les mêmes résultats qu'une liaison dédiée par tunnel jusqu'à CDG. En effet, elle offrirait un accès rapide aux passagers aériens et des conditions de transport de qualité, dignes de notre époque, aux usagers quotidiens.

Si je me réjouis des avancées obtenues auprès du STIF, en ce qui concerne le financement d'une partie du plan de modernisation de la ligne B du RER, je déplore cependant le calendrier adopté qui ne prévoit d'évolution significative des conditions de transport qu'après 2015.

Il me semble important que chacun puisse exprimer son opinion. C'est pourquoi le Conseil municipal a proposé l'organisation d'un référendum d'initiative locale sur Sevrans. Je tiens à souligner que cette proposition a été adoptée à l'unanimité du Conseil municipal. En 2001, la gauche était au pouvoir. La droite l'a aujourd'hui remplacée, mais la position du Conseil n'a pas changé. Le 30 septembre dernier, nous avons donc tous voté en faveur de ce référendum. Il se tiendra le samedi 6 décembre de 9 heures à 17 heures dans dix bureaux de vote. L'intitulé de la question sera : « Etes-vous pour le projet CDG Express ? » Vous pourrez répondre par oui ou non à cette question, ou encore vous abstenir si vous hésitez encore, ce qui me surprendrait à l'issue de cette soirée.

J'invite les Sevransais présents ce soir à participer à ce référendum. A mes yeux, notre vie quotidienne, comme celle des milliers d'usagers de la SNCF, est importante. Elle doit être améliorée.

Mes amis présents à mes côtés approfondiront ces différents points.

Pour conclure, je tiens à préciser que cette rencontre n'était pas prévue à Sevrans. Nous avons insisté pour faire venir ici la Commission. Votre participation montre l'ampleur des attentes des riverains.

Philippe MARZOLF

Je ne me rappelle pas vous avoir opposé une si grande résistance. Vous nous avez demandé un débat à Sevrans. Nous l'avons accepté. Avant de laisser la parole à Monsieur Raux, je vous informe que plus de 230 personnes sont présentes ce soir.

En ce qui concerne le référendum, la Commission a déjà expliqué que le débat public n'a pas pour mission de comptabiliser les avis favorables ou opposés à un projet. Il s'agit d'un débat argumenté. L'organisation d'un référendum n'entre donc pas dans le cadre de notre action. Néanmoins, notre devoir de mémoire nous impose d'intégrer les résultats de ces votes à notre compte-rendu officiel.

La position de l'Association de défense de l'Environnement de Sevrans sud (ADESS)

Jean-Paul RAUX

Président de l'Association de défense de l'Environnement de Sevrans sud (ADESS)

Nous avons travaillé en collaboration avec nos amis d'Environnement 93, présents dans la salle, pour développer notre opposition au projet CDG Express. Plusieurs raisons nous motivent. Ce projet concerne notre commune, mais aussi l'ensemble du département. Il s'agit de relier directement la gare de l'Est à celle de Roissy, grâce notamment à la construction d'un tunnel de onze kilomètres qui passerait sous les quartiers sud et le centre de notre ville.

Les avantages principaux avancés par les porteurs de projets sont les suivants :

Acheminement rapide au coeur de Paris des voyageurs aisés et création d'un terminal aérien avancé en gare de l'Est

Il s'agit du but premier de ce projet. Il consiste à conduire rapidement et dans des conditions satisfaisantes au centre de Paris des touristes en transit à CDG. Cette démarche s'avère d'autant plus choquante qu'elle émane du service public. Elle consiste à développer un moyen de transport haut de gamme, privilégiant une catégorie de la population, au détriment de la collectivité. Ainsi serait instaurée une forme de transport public à deux vitesses que nous ne pouvons cautionner.

Diminution du trafic automobile sur les autoroutes A1 et A3

Les déplacements quotidiens des salariés représentent la source principale du trafic automobile des autoroutes A1 et A3. Des centaines de milliers de voitures de salariés rejoignant leur lieu de travail sont comptabilisées chaque année. La réduction attendue de ces déplacements est incertaine. En effet, à ce jour, les conditions tarifaires d'accès à CDG Express pour les salariés ne sont pas clairement établies. Par ailleurs, en ce qui concerne les déplacements professionnels, il semble que le taxi soit le moyen de transport privilégié par les hommes d'affaires. Dorénavant, ils prendraient donc le taxi pour se rendre en gare de l'Est afin d'utiliser CDG Express. La logique les conduirait plus certainement à utiliser le taxi jusqu'à l'aéroport. Le CDG Express n'atteindrait pas son but. Il ne résoudrait que faiblement le problème du trafic automobile.

Amélioration des conditions de transport sur la ligne B du RER

Il s'agit de rendre aux usagers du RER une qualité de transport disparue depuis la mise en place des trains directs entre Roissy et gare du Nord, à laquelle nous nous étions opposés. Cette qualité ne serait rétablie que lors de la mise en service du CDG Express, dans près de dix ans. Or face aux dégradations constantes que connaît la ligne B (allongement des temps de transport, conditions de transport inadmissibles, tarifs élevés), cet argument n'est pas recevable.

Par ailleurs, un autre aspect du projet nous préoccupe. Il s'agit de la construction d'un tunnel monotube d'une longueur de onze kilomètres, sans entrée intermédiaire, malgré des rames circulant dans les deux sens à 160 kilomètres par heure. Ce projet s'avère dangereux.

Une solution proposant deux tunnels serait plus sûre et respectueuse des usagers. Or le coût d'une telle infrastructure serait trop élevé.

Face à ce projet, les riverains expriment leurs craintes :

- nuisances engendrées par les travaux ;
- inquiétudes portant sur la baisse de la valeur des biens immobiliers.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'ADESS exprime son profond désaccord pour la réalisation du projet CDG Express.

Nous considérons que le RER B se situe au cœur de la problématique. En effet, la gare du Nord joue un rôle déterminant sur le plan national et européen, grâce aux multiples offres de transport qu'elle propose : liaisons à grande vitesse, Thalys, Eurostar, liaison vers la gare Saint-Lazare et l'est de l'Ile-de-France *via* Eole, liaison vers le sud de l'Ile-de-France et le centre de Paris *via* le RER B, liaison avec Orlybus à Denfert-Rochereau et Orlyval à Antony, desserte du Stade de France, du musée, de l'aéroport et du Parc des expositions du Bourget, desserte du Parc des expositions de Villepinte, desserte de la zone d'activité Paris-Nord 2, desserte de la plate-forme de Roissy, desserte de la gare d'Aulnay qui propose de nombreuses solutions intermodales, desserte des deux gares de Sevrans, etc.

Le CDG Express au départ de la gare de l'Est ne propose aucun de ces avantages fondamentaux. Ce projet de liaison dédiée représente des risques importants. De plus, il s'oppose au principe de service public.

L'ADESS propose qu'une réflexion doit être menée sur une transformation de grande envergure du RER B. Sous la pression des associations, le STIF, qui gère l'ensemble des transports publics franciliens, s'est vu contraint d'élaborer un projet de schéma directeur pour la ligne B. Celui-ci vient d'être adopté.

Hélas, nous sommes déçus par son contenu. Nous avons noté que les problèmes de régulation ne seraient pas réglés avant 2008. La rénovation du matériel roulant ne s'achèverait, elle, qu'en 2010. Quant au percement du tunnel entre Châtelet et la gare du Nord, qui rendrait aux RER B et D leurs pleines capacités, il n'aboutirait pas avant 2015. Le coût du tunnel serait pourtant identique à celui du CDG Express, soit 600 millions d'euros.

Le dossier du RER B n'a fait l'objet d'aucune concertation. Il aurait dû prendre en compte les différents besoins de la ligne en matière de fret, de déplacements des voyageurs quotidiens, de desserte de la plate-forme de Roissy, d'interconnexion avec la gare du Nord ou de passage de l'exploitation de la SNCF à la RATP, source de problèmes récurrents.

Nous demandons que les investissements colossaux prévus pour le CDG Express soient reportés sur le réseau régional, afin d'assurer un service de qualité à l'attention des passagers aériens, mais aussi des 140 000 usagers quotidiens du tronçon nord du RER B. Ces derniers subissent depuis 1996 une sévère dégradation du service, suite à l'instauration de trains directs vers Roissy.

Un véritable projet de développement du transport régional présenterait rapidement de nombreux avantages. Pour les voyageurs, les conditions de transport seraient améliorées, ce qui les inciterait à utiliser les transports en commun plus régulièrement. Pour les usagers, ce projet permettrait une amélioration radicale de leurs conditions de transport qui les réconcilierait avec les transports en commun. Ainsi, les usagers qui, lassés des dégradations successives de la ligne B, ont été contraints d'utiliser leur voiture, pourraient revenir vers le RER.

Depuis deux ans, la mobilisation associative est forte. Un collectif d'opposition au projet, auquel participe notamment Vivre sans CDG Express, s'est créé. Parallèlement, une vaste campagne de pétition a recueilli 3 000 signatures transmises au ministère des Transports. Nous avons également demandé la saisine de la CNDP qui organise le débat de ce soir.

Chacun d'entre vous peut s'exprimer. Ne vous en privez pas.

Nous profitons également de cette tribune en présence des dirigeants de RFF et de la SNCF pour redemander l'ouverture du parking jouxtant la gare de Sevrans-Livry. Cet aménagement permettrait à certaines personnes d'utiliser les transports en commun. En effet, les travaux d'assainissement autour de la gare aggravent les conditions de vie des usagers et des riverains.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Je vous remercie. Vous avez évoqué la baisse de la valeur immobilière. Ces questions ont également été posées au cours des précédentes réunions publiques. Suite au débat mené à Aulnay, la Commission a pris contact avec le notaire de la commune et la Chambre syndicale des notaires de Paris. Nous les auditionnerons le 12 novembre prochain, à 17 heures à la gare de l'Est. Ils expliqueront la situation et évoqueront la possibilité d'éventuelles baisses des prix immobiliers suite à l'évocation de ce projet. Ils soutiennent aujourd'hui qu'aucune baisse avérée n'a été constatée. Par ailleurs, peu de questions sont posées à ce sujet.

Un compte-rendu et une synthèse de cette réunion seront diffusés.

La position de l'association Vivre sans CDG Express

Roger CHEVALIER

Secrétaire général de l'Association Vivre sans CDG Express

L'association Vivre sans CDG Express a été créée, il y a deux ans, suite à un mouvement de colère, voire de révolte, après l'annonce du projet CDG Express. Ce projet prévoit de relier la gare de l'Est à Roissy, à l'aide d'un tunnel, au seul profit des passagers aériens.

Les incidences sur la nappe phréatique pourraient être conséquentes. De plus, comme le rappelait Monsieur Marzolf, la dévalorisation de notre patrimoine serait certainement induite. Or pour la plupart d'entre nous, 25 ans ont été nécessaires à le constituer.

Nous avons sérieusement travaillé à la compréhension des dysfonctionnements apparus sur la partie nord de la ligne B, sans travailler pour la SNCF. De notre étude est issu un document de 46 pages, disponible par courriel ou par courrier, sur simple demande. C'est ce travail qui nous a permis d'être reconnu par la CPDP comme un acteur majeur.

Nous avons ainsi obtenu le droit de publier un cahier d'acteur, disponible à l'entrée de la salle.

Mesdames et Messieurs du GIE, ma colère est grande, comme vous avez pu le constater lors des différentes réunions. Cette colère constitue un élément du débat actuel. Parfois sourde, elle pourrait néanmoins se manifester prochainement. Nul n'oublie que les décideurs ont le devoir de se référer à l'émanation de l'ensemble de la collectivité.

Présentation de la solution alternative CDG Express

Jean-Louis BRIAND

Président de l'association Vivre sans CDG Express

Je vous présenterai notre solution alternative. Il s'agit de l'une des propositions retenues et analysées dans le cadre du dire d'experts.

Bien que la vindicte se soit calmée avec le temps, ce projet soulève la colère. Le mécontentement ne vient pas tant du fait de dédier un service aux passagers aériens mais plutôt de la réalisation d'un meilleur service pour les voyageurs aériens par rapport aux utilisateurs quotidiens.

Le Monde proposait aujourd'hui un article rédigé par des sociologues qui traite des cités. Sans qu'il soit l'œuvre d'extrémistes de gauche, il révèle néanmoins une logique ségrégative dans notre pays qui se développerait à notre insu. Je ne voudrais pas voir nos interlocuteurs du GIE tomber dans cette logique. Selon moi, cet aspect soulève la colère plus que le fait de spécialiser un service.

Nous pensons en effet qu'il est possible de mettre en place un service dédié à tous.

Le RER rencontre des problèmes en utilisant quatre voies au nord alors qu'au sud, seules deux voies lui sont nécessaires. En heures creuses, des voies sont fermées et augmentent les désagréments. Par ailleurs, des infrastructures sont disponibles depuis 1976 au départ de Sevrans et jusqu'à Roissy. Elles permettraient de proposer quatre voies au RER.

Ces alternatives de travail sont reconnues par le maître d'ouvrage, notamment depuis que le STIF a proposé le schéma directeur du RER B. Ce document dégage des opportunités, certes insuffisantes comme nous le reconnaissons tous.

En heures de pointe, vous pouvez analyser les caractéristiques des emprises reliant Paris à Roissy. Les différents problèmes sont mentionnés : circulation sur deux voies, encombrement du tunnel évoqué par Monsieur Gatignon, nœud d'Aulnay.

Trois graves problèmes se posent sur ce tracé. Le premier se situe en gare du Nord. L'accueil d'un terminal permettant l'enregistrement des voyageurs aériens dans le cas du développement d'une ligne dédiée pourrait être réalisée dans cette gare. Le second problème concerne Aulnay, avec l'existence d'un nœud important. Des opportunités sont envisageables à ce niveau. Enfin, entre Sevrans-Beaudottes et Roissy, des modifications peuvent être apportées, y compris au niveau de CDG.

Notre première proposition concrète a été intégrée au schéma directeur. Il s'agit de permettre la circulation de vingt trains par heure contre douze aujourd'hui. Cette évolution serait rendue possible par la mise aux normes RATP de la partie nord de la ligne B.

Philippe MARZOLF

Le cahier d'acteurs de l'association, édité par la CPDP, présente les différents aspects de ce projet.

Jean-Louis BRIAND

Les aspects techniques ne revêtent pas un caractère essentiel, d'autant qu'ils sont discutables.

Le saute-mouton, qui permet de passer d'une voie à l'autre, renverrait, au niveau d'Aulnay, les rames directes qui gagneraient Roissy. Je ne reviens pas sur la mise à quatre voies après Sevrans que j'ai évoquée plus tôt. Je vous rappelle qu'il s'agit d'emprises existantes.

Enfin, le choix de la gare de l'Est ou du Nord fait débat. Nous avons obtenu des précisions sur la possibilité de l'accueil en gare du Nord. Il poserait problème avec les trains picards. Un tunnel peut être envisagé entre ces deux gares.

Vous pouvez également voir la boucle sud. Cependant, le maire de Tremblay nous a interpellés à ce sujet. Il s'inquiète du passage de ce tracé dans la seule portion vierge de sa commune. Ce point se discute. Il est notamment envisageable d'enfouir la tranchée.

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

Pour conclure, lors des précédentes réunions, les financements publics, difficiles à obtenir, et les financements privés ou mixtes ont souvent été opposés. Il me semble possible de conserver le principe du financement par les voyageurs aériens d'une partie du projet alternatif. En effet, ils emprunteront des infrastructures publiques, réalisées par des entreprises publiques. Sans être financier, j'imagine que ce point peut être discuté.

Je vous remercie.

Philippe MARZOLF

Dès lors que sont évoquées les infrastructures techniques ferroviaires, la discussion devient complexe.

De la salle en direction de Jean-Louis Briand

Le rôle que vous deviez jouer était sensationnel. Vous deviez nous expliquer le projet alternatif prévu. Mieux il fallait laisser poursuivre l'intervenant précédent !

Philippe MARZOLF

Ce projet fait l'objet de l'étude complémentaire demandée par la Commission. Il consiste en l'utilisation des infrastructures existantes à côté du RER B ou de la ligne LGV Est, entre Paris et Roissy.

Nous allons à présent passer aux 39 questions posées. Monsieur Almeras procédera au tirage au sort pour l'ordre de présentation à l'oral de ces questions.

Débat avec la salle

Monsieur GRIMALDI, Sevrans

Je représente le Parti des Travailleurs de Sevrans. Le principe de la chose publique est de mettre en place une péréquation tarifaire, c'est-à-dire de s'acquitter d'un tarif kilométrique identique sur tous les trajets parcourus sur des lignes SNCF. Or la ligne CDG Express répond aux caractéristiques d'une ligne privée ou privative. Ne préfigure-t-elle pas la privatisation de la SNCF ?

Olivier PICQ

La SNCF demeure dans le droit français l'unique société exploitant des services de voyageurs dans le pays. Sans préjuger des décisions politiques futures, votre crainte n'est aujourd'hui pas fondée.

En ce qui concerne le projet CDG Express, la SNCF exploiterait les services de voyageurs. Elle assurerait la conduite, la maintenance (entretien des rames) ainsi qu'une partie de la vente des billets. Nous retrouvons bien la mission fondamentale de la SNCF. A cette occasion, il convient de noter que ce projet permettrait un développement des activités de la SNCF. Des emplois pourraient être ainsi créés.

Monsieur GRIMALDI

Devons-nous établir un lien entre la privatisation d'Aéroports de Paris et la création de cette ligne ? Par ailleurs, le tarif de quinze euros nous conduit à penser que le personnel d'ADP ne pourra pas utiliser cette ligne.

Marie-Pierre BORY

Il n'existe aucun lien entre une éventuelle privatisation d'ADP et CDG Express. Preuve en est que ce projet a démarré en 1998, à la demande de Monsieur Gayssot, que je ne crois pas animé de projets de privatisation d'ADP. Les projets que vous évoquez ont été annoncés récemment. Il n'existe aucun rapport avec CDG Express qui entre dans la mission de service public d'ADP.

En ce qui concerne l'accès des employés de la plate-forme, nous envisageons de mettre en place un tarif adapté à leurs besoins. Il pourrait faire l'objet de négociations avec les employeurs de Roissy.

Monsieur TERREYRE, Sevrans

La dégradation du bâtiment historique de Sevrans, le bâtiment Louis Armand, qui abritait des activités culturelles, est essentiellement due aux travaux du RER B. En effet, elle découle du creusement d'une tranchée impliquant le drainage de la nappe. L'exemple de cette dégradation non compensée est typique de ce qui nous attend demain. Que comptent faire RFF et SNCF pour régler ces problèmes ? Malgré nos requêtes, nous n'avons obtenu aucune réponse.

Bernard Sulpis

Vous évoquez les dégradations causées lors des travaux réalisés sur la ligne B entre Aulnay et Roissy, dans la partie en tranchées.

Monsieur Terreyre

Il s'agit bien de la partie en tranchées ouvertes. Des palplanches permettaient normalement de limiter les problèmes liés à la présence de la nappe. Malgré tout, compte tenu de l'importance de la couleferre, un drainage conséquent a été nécessaire. Il a entraîné un cône de rabattement important.

J'ai assisté à la réunion publique d'Aulnay où le maire s'exprimait en tant qu'hydrogéologue. J'exerce également ce métier, ce qui me conduit à de fortes inquiétudes.

Bernard Sulpis

Le contentieux que vous évoquez oppose la ville de Sevrans et le monde ferroviaire, RFF inclus, bien que la société n'existât pas en 1975. Je ne suis pas en mesure de vous répondre car personne ici ne connaît cette affaire. Néanmoins, cette question est notée. Nous vous y répondrons.

Madame Dememe-Coquand peut vous expliquer la différence entre ces travaux et ceux que nous envisageons car la nuance est significative.

Florence Dememe-Coquand

Vous évoquez une tranchée couverte construite avec des parois moulées préfabriquées. Il s'agit d'une technique qui était nouvelle en 1975, mais qui s'avère bien mieux maîtrisée aujourd'hui. Nous l'avons utilisée sur d'autres chantiers.

Néanmoins, elle n'est pas prévue sur CDG Express. Je vous ai présenté plus tôt la technique du tunnelier qui n'implique pas de ravalement de nappe, mais une substitution de l'ouvrage au terrain.

Monsieur Boulanger, Aulnay-sous-Bois

Je m'exprime en tant qu'Aulnésien et non en tant que responsable associatif que je suis néanmoins. J'ai, bien entendu, les arguments développés concernant les aspects économiques. Le projet CDG Express sera réalisé au détriment des améliorations légitimement attendues sur la ligne B.

Ne pouvons-nous cependant pas attendre des améliorations du fait même de la création d'une ligne spécifique entre Paris et Roissy ? En termes de desserte, n'est-il pas concevable de récupérer les créneaux réservés aux liaisons Paris-Roissy ? Cette hypothèse ne permet-elle pas de transformer tous les trains en omnibus ou semi-omnibus ? Cette modification aurait pour effet de rendre la gare d'Aulnay moins attractive, ce qui ne serait pas nécessairement négatif.

A force de développer le transport collectif, la fracture augmente à Aulnay entre les différents quartiers. Alors que certaines communes sont adossées à la ligne SNCF, Aulnay est traversée par celle-ci. Ce phénomène est amplifié par l'existence d'une gare routière au nord, à laquelle devrait s'ajouter une infrastructure similaire, plus au sud. Ces projets répondent à la demande des villes voisines qui pourraient pourtant être généreusement desservies par la gare de Villepinte, en pleine campagne.

L'accroissement de la desserte en bus n'est pas compensé par la diminution de la circulation automobile, ni par les effets du PDU. Elle conduit à l'impossibilité de la mixité sociale, du fait même des coupures d'Aulnay par les voies ferrées et la RN2. Les habitants de Neuilly, riverains de la N14, et ceux de Saint-Ouen, riverains de l'A1, se félicitent de la réunification de leur ville qui s'est traduite par la disparition des nuisances sonores.

Enterrer une voie ferrée sous Aulnay, à l'image du RER B sous Sevran, serait peut-être plus raisonnable que de poursuivre l'accroissement de la coupure nord-sud ou les travaux de la gare routière sud.

Je conclus, sur une note plus consensuelle, en m'opposant à la construction du troisième aéroport.

Olivier PICQ

Vous trouverez à l'entrée de la salle le schéma directeur de la ligne B du RER. Il reprend un mode d'exploitation au nord de la gare du Nord transférant tous les trains en omnibus. Vingt trains par heure sont donc prévus, dix vers Roissy et dix vers Mitry-Mory. Ce schéma directeur a été adopté par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) qui a demandé à la SNCF et RFF d'évaluer la faisabilité de ces solutions techniques. Nous remettrons nos conclusions sous dix-huit mois, au plus tard.

Bernard SULPIS

La gare d'Aulnay fait partie des 140 pôles du plan de déplacement urbain. La démarche engagée avance difficilement car l'enveloppe, fixée à vingt millions de francs, n'est pas suffisante. Le traitement de cette gare, comme d'autres, nécessite une démarche de contrat de plan, comme cela a été réalisé à Juvisy et Massy. Il s'agit de la seule façon de trouver une solution durable sur Aulnay. Néanmoins, cette gare restera un pôle important, situé au point d'éclatement de deux lignes. Malgré la mise en place d'omnibus, deux fois plus de trains circuleront à Aulnay par rapport à Villepinte.

Depuis plus de trente ans, tous les maires successifs d'Aulnay ont tenté de traiter ce problème. La démarche de contrat de plan sera certainement appliquée à Aulnay qui nécessite véritablement un traitement de cette nature.

Monsieur DEFAIT, Vivre sans CDG Express

Votre question portait sur l'éventuelle amélioration proposée par CDG Express sur la ligne B. Ce projet n'apportera rien en heures de pointe. En heures creuses, cela rétablirait un train direct vers Aulnay qui se transformerait ensuite en omnibus.

En revanche, l'une de nos propositions alternatives consiste à dédier deux voies tout au long de la journée à la desserte omnibus des destinations entre Paris-Nord et Aulnay. Un train toutes les six minutes rejoindrait ensuite Roissy et Mitry.

Nous proposons donc d'améliorer le RER B et de créer une desserte dédiée de l'aéroport grâce à des navettes.

Monsieur ESCODA, Sevrans

Il existe des autoroutes et des voies ferrées en Ile-de-France. Pourquoi le tunnel ne passerait-il pas dessous ?

Bernard Sulpis

Des solutions ont été envisagées dans cet esprit. Avant de penser à utiliser la ligne du TGV Est pour remplir plusieurs missions, nous avons évoqué l'idée de construire des voies supplémentaires sous les voies existantes. En effet, comme à Sevrans, nous n'avons jamais imaginé pouvoir couper des communes déjà impactées.

Malheureusement, le coût d'un tunnel est très élevé. Nous vous proposons le tracé CDG Express qui vise à construire le tunnel le plus court possible. Les solutions faisant suivre au tunnel le tracé des voies existantes allongent sa distance, mais aussi les temps de parcours. Pour des raisons d'économie du projet, nous tentons donc de réaliser un tunnel court et direct.

Suivre le tracé des infrastructures est toujours plus long. Nous sommes perdants sur tous les points : le coût total s'élève et le temps de parcours s'allonge.

Monsieur GRIMALDI

Qui est à l'origine de ce projet ? Quel ministre des Transports initia ce projet ?

Marie-Pierre Bory

Le Président d'ADP a reçu dans sa lettre de mission, signée par Messieurs Gayssot et Strauss-Kahn, une demande d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Paris et Roissy.

Monsieur MARTIN, Sevrans

Ce projet devrait utiliser la voie aérienne de la gare de l'Est à Noisy-le-Sec et de Tremblay-en-France à Roissy. Un train passerait toutes les quinze minutes. Cela ne va-t-il pas nuire encore une fois à l'acheminement quotidien des Franciliens, utilisateurs du RER B ? L'amélioration de la ligne B permettrait de rendre plus confortable le transport pour l'ensemble des utilisateurs. Il ne s'agirait pas d'une action destinée aux seuls voyageurs aériens qui, selon moi, ne représentent que 15 % des utilisateurs du RER B.

Plutôt que d'engager des dépenses dans la construction d'un tunnel, il conviendrait d'améliorer la ligne B, de façon à ce que chacun puisse en bénéficier.

Bernard Sulpis

Entre Tremblay et Roissy, lorsque la ligne sort à l'air libre, nous n'utilisons pas la ligne de Mitry pour rejoindre l'interconnexion. Nous prévoyons d'emprunter deux voies nouvelles créées de la sortie du tunnel jusqu'en gare de Roissy. A ce niveau, nous nous relierons à l'interconnexion.

Ces voies nouvelles longent l'A104 et ne pénalisent en aucun cas les trains vers Mitry.

En ce qui concerne le tronçon Paris-Noisy, nous avons procédé à une étude de capacité ferroviaire. Sur ce secteur, deux lignes coexistent : une liaison Paris-Strasbourg et une autre entre Paris et Bâle. Si la première, en prévision de l'arrivée du TGV Est, est d'ores et déjà saturée, la seconde dispose de capacités disponibles, malgré les projections à terme. Nous utiliserions donc la « ligne 4 » qui relie Paris à Bâle.

Le projet CDG Express utilise la totalité de ces capacités. C'est ce qui lui permet de ne pas perturber les dessertes du secteur. Nous nous décrochons de la ligne Paris-Bâle pour rejoindre le tunnel.

Olivier Picq

Le projet actuel du CDG Express est parfaitement indépendant du RER B. Il ne prévoit pas d'emprunt de voies sur cette ligne. Au contraire, il lui dégagerait des sillons. La SNCF a été très attentive lors de l'étude de ce projet. Nous sommes en effet très vigilants à ce que les nouvelles dessertes ne gênent pas la circulation existante. Le dire d'experts indique que le RER B pourrait permettre le passage de CDG Express, mais nous gardons à l'esprit que ce nouveau projet ne doit pas gêner la circulation existante.

Mademoiselle PEARRON, Sevrans

Je vous remercie pour ce débat. Je me félicite de cette initiative qui nous donne la possibilité de nous exprimer. J'espère que nous serons écoutés.

Je souhaite évoquer les trains qui circulent de banlieue à banlieue. Le trafic n'est pas suffisant entre les différentes banlieues.

J'utilise chaque jour le RER B. Je m'étonne d'ailleurs de la régularité des trains relevée dans les documents. En ce qui me concerne, quatre à cinq fois par semaine, je rencontre des difficultés.

J'habite Aulnay. Si je rends visite à mon ami de Villiers-sur-Marne, je me déplace en voiture. Mon trajet dure vingt minutes, lorsque le trafic sur l'A86 est fluide. Avec les transports en commun, je suis contrainte de passer par Paris pour rejoindre une autre ville de banlieue.

Je pense donc que la mise en place de nouveaux trains de banlieue à banlieue, mais également de ville à ville, serait intéressante. En effet, pour me rendre à Pierrefitte, en Seine-Saint-Denis, je dois descendre à Paris et compter environ une heure de trajet, contre quinze minutes en voiture. L'instauration de ces trains désengorgerait certainement les autoroutes.

Bernard Sulpis

Vous avez raison. Le problème que vous soulevez se situe au cœur des travaux menés depuis plus de dix ans par la SNCF, RFF ainsi que par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.

Ces liaisons ne pourraient être réalisées que grâce à des financements publics. Le contrat de plan Etat-Région permet le financement par l'Etat, la Région et le département de ce type de projets. La SNCF et RFF investissent de leur côté dans le cadre de leurs obligations.

Pour 2000-2006, le contrat de plan prévoit des opérations importantes, à l'image de la tangentielle nord qui reliera Sartrouville à Noisy-le-Sec. Néanmoins, il sera toujours difficile d'éviter les ruptures de charge en ferroviaire. Pour vous rendre à Pierrefitte au départ d'Aulnay, il vous suffira de vous rendre au Bourget pour emprunter la tangentielle nord vers Sartrouville.

Pour rejoindre Villiers-sur-Marne, ce sera plus complexe. Vous devrez emprunter la tangentielle nord au départ du Bourget, vers Noisy-le-sec, puis utiliser la ligne E du RER.

Le contrat de plan prévoit également des tangentielles ouest et sud. Les études concernant ces projets avancent. Enfin, la modernisation de la ligne Aulnay-Bondy est envisagée. Elle devrait être transformée en ligne de tram-train, offrant la possibilité de rejoindre la ligne B à Aulnay et la ligne E à Bondy. Une desserte interne prévoit également un tramway toutes les quatre minutes en heures de pointe. Cette modification supprimerait l'ensemble des passages à niveau sur cette ligne.

Ces projets ont pour certains déjà atteint le stade d'avant-projets. D'autres prévoient une adoption du schéma de principe avant la fin de l'année prochaine, en vue d'une réalisation puis d'une mise en service vers 2010.

Ces questions trouvent donc leur solution actuellement.

Monsieur FERRAND, Sevran

Pourquoi construire un couloir « étanche » entre Paris et Roissy ? Pourquoi ne pas desservir également l'ensemble des sites intéressés par ce projet, notamment Le Bourget et le Parc des expositions de Villepinte ? Ce tunnel pourrait passer sous les infrastructures routières, ferroviaires ou sous des zones d'activités sans rallonger sa distance de façon significative. Certes, des coûts supplémentaires pourraient être engendrés, mais les bénéficiaires potentiels seraient plus nombreux, ce qui permettrait un amortissement plus aisé.

Pourquoi ne pas boucler le RER B ? Il ne serait pas onéreux de relier la gare de Roissy à celle de Mitry-Mory. Les emprises sont simples à réaliser. Cette solution permettrait la circulation des trains dans les deux sens sur cette boucle. Elle limiterait le nombre de trains passant par Aulnay.

Xavier DUCLAIROIR

Il est tentant de résoudre le plus grand nombre de problèmes avec le minimum de moyens.

Or les études montrent qu'aucun projet ne pourra satisfaire l'ensemble des besoins, d'où l'initiative de spécialisation qui consiste à adapter un projet à des besoins spécifiques. Il ne s'agit pas d'opposer des catégories d'usagers des transports en commun, mais d'attirer le plus grand nombre de passagers aériens sur le train.

Notre ennemi est la route. L'usage démesuré de la voiture provoque régulièrement des pics de pollution. Notre objectif est donc de limiter la circulation routière. Or pour attirer les passagers aériens, nous devons leur proposer un service adapté. Plus de la moitié des passagers aériens rejoint le centre de Paris. C'est pourquoi nous proposons un trajet de point à point, correspondant à un flux de déplacement annuel conséquent. En effet, ce flux est le plus élevé au monde. Même les plus grands aéroports mondiaux (Chicago, Atlanta, etc.), qui enregistrent un trafic bien supérieur à celui de Roissy, génèrent un trafic moindre vers le centre ville.

Nous nous attaquons à ces déplacements pour les écarter de la route.

Nous ne nions pas les besoins de desserte du Parc des expositions de Villepinte ou du Bourget. Nous tenterons de proposer d'autres solutions adaptées. Nous constatons que les flux sont différents : le Parc des expositions connaît un flux concentré dans la journée sur le matin dans un sens et le soir dans l'autre. Ce service est donc différent.

Nous sommes parvenus à la conclusion que nous ne pouvons répondre à l'ensemble des besoins simultanément.

Monsieur FERRAND

Je ne souhaitais pas la mise en place d'omnibus. J'imaginai que si un train passe tous les quarts d'heure dans ce tunnel, dans chaque sens, d'autres trains peuvent passer.

Grâce à la construction d'un tunnel d'une longueur quasiment équivalente, d'autres points névralgiques pourraient être desservis et le nombre de véhicules diminuerait également sur les autoroutes. Ce seul tunnel permettrait la résolution à davantage de problèmes.

Xavier DUCLAIROIR

Nous avons reçu des demandes du Conseil général de la Seine-Saint-Denis. Elles envisagent l'instauration de navettes depuis Noisy-le-Sec vers Roissy, pour répondre aux besoins des habitants et à ceux des employés de l'aéroport. En effet, Noisy représente une plate-forme de rabattement. Elle se situe à proximité immédiate de nombreuses communes de Seine-Saint-Denis. Les riverains pourraient ainsi se rendre à Noisy pour emprunter cette navette.

Ce besoin fait partie de ceux apparus au cours du débat. Il pourrait être satisfait si la demande s'avère justifiée. En ce qui concerne la desserte du Parc des expositions de Villepinte, le service CDG Express ne paraît pas adapté aux flux à traiter. Néanmoins, l'infrastructure pourrait être utilisée pour d'autres dessertes.

Monsieur BAILLON, Sevrans

Le GIE prévoit un investissement de 800 millions d'euros, dont 610 millions d'euros pour le tunnel. Cette somme me paraît énorme pour les seuls passagers aériens. Elle doit être rapportée au projet voté par le STIF. Selon ce projet, 97 millions d'euros devraient être investis, à l'horizon 2005.

En tant que conseiller régional, je considère que la priorité de RFF et de la SNCF devrait être le RER B. J'interrogeais ce matin le Président du Conseil régional, Jean-Paul Huchon. Près d'une heure trente m'a été nécessaire pour arriver jusqu'à lui en RER. En effet, entre sept et neuf heures le matin, mais également le soir, les difficultés sont nombreuses.

Le rapport entre les 90 et les 800 millions d'euros avancés montre que les entreprises publiques ne proposent pas un projet de qualité au service de la population francilienne.

C'est pourquoi dès demain, à l'occasion de la réunion du Conseil d'administration du STIF, Monsieur Huchon proposera un amendement pour souligner que le montant est insuffisant. Les entreprises doivent d'abord travailler sur les améliorations à apporter.

Lors de l'ouverture du débat public au gymnase Jappy, j'avais interpellé Monsieur le Préfet Landrieu. J'avais le sentiment que la réalisation du projet était inéluctable. Il convient de nous mobiliser pour que le CDG Express ne voie pas le jour. L'argent public doit être consacré aux citoyens qui utilisent le RER B chaque jour.

Bernard SULPIS

J'ai récemment présenté devant la commission Transports du STIF ce projet d'amélioration. Je suis de votre avis. La somme proposée par le plan ne couvre pas l'ensemble des améliorations sur la ligne B.

Cependant, comme vous le rappelez, de l'argent public est nécessaire pour l'amélioration de la ligne B. Dès 1998, lors de la préparation du contrat de plan, Louis Gallois et Claude Martinand adressaient une lettre au Préfet de région et au Président du Conseil régional. Ils y expliquaient que les établissements ferroviaires souhaitaient avant tout faire fonctionner correctement l'existant avant de créer de nouvelles infrastructures. Les opérations inscrites au contrat de plan relèvent plus du développement que de la rénovation.

L'argent public est nécessaire à ces travaux. D'aucun est tenté de suggérer le report des 800 millions prévus pour CDG Express sur la ligne B, qui bénéficiera *in fine* de plus de 90 millions, bien que la somme restante n'est pas aujourd'hui programmée. L'Etat et la région se prononcent plutôt en faveur d'une programmation de crédits complémentaires dans le cadre de la revoiture du contrat de plan ou, au pire, d'une programmation au prochain contrat de plan. Les améliorations à apporter sur cette ligne sont si évidentes qu'elles ne constitueront même pas un enjeu de la prochaine campagne électorale.

Votre action a sans doute contribué à la prise de conscience des autorités.

Néanmoins, les 800 millions prévus pour le projet ne peuvent être affectés par ailleurs. En effet, le principe du montage financier prévoit que CDG Express soit financé par ses usagers.

Nous pouvons aborder la question de l'Orlyval, après la fin de mon explication.

Sans CDG Express, bien que l'argent soit prêté par les banques, la recette n'existe plus et le transfert devient impossible.

En ce qui concerne Orlyval, les prévisions des établissements publics n'ont pas été suivies. Nous travaillons ici sur la base d'un partenariat public-privé, contrairement à Orlyval, confié au seul secteur privé. Je connais bien ce dossier car je travaillais dessus en tant que membre du Syndicat des Transports parisiens. Les prévisions des établissements publics, si elles avaient été suivies, auraient conduit à la réalisation d'un projet différent.

Hélas, des sociétés privées souhaitaient mener à bien ce projet. Elles nous ont reproché des prévisions trop pessimistes. Elles ont commis une erreur. Leur mise ne leur a pas été remboursée. L'infrastructure, elle, a été récupérée par les pouvoirs publics. Ainsi, le trafic enregistré aujourd'hui correspond aux prévisions. La montée en charge a été plus courte. Le budget d'Orlyval s'équilibrait l'an dernier. Il devient légèrement bénéficiaire cette année. Néanmoins, la mise de départ n'a pas été remboursée. Elle ne le sera qu'en cas de retour à bonne fortune.

Aujourd'hui, les pouvoirs publics disposent d'une infrastructure de transport qu'ils exploitent dans des conditions équilibrées. Telle est la réalité d'Orlyval. Après des débuts difficiles, la montée en charge actuelle montre que l'Etat récupérera d'autant plus sa mise qu'il n'a pas eu besoin d'investir.

Philippe MARZOLF

Une précision doit être apportée quant au montage financier. Le partenariat public-privé que vous décrivez prévoit un apport de 20 % de fonds propres dans la société de projet.

Xavier DUCLAIROIR

Comme l'a précisé Monsieur Sulpis, le montage de ce projet n'implique aucune subvention publique. Le projet doit en effet être financé par ses utilisateurs. Nous sommes également contraints de ne pas impacter l'endettement des entreprises publiques. Nos recherches de montage financier ont donc pris en compte ces deux contraintes. Nous avons abouti à un partenariat public-privé puisqu'il ne nous était pas possible d'avoir recours au financement classique utilisé pour ce type d'infrastructures. Par ailleurs, l'expérience d'Orlyval ne nous permettait pas d'avoir recours exclusivement au secteur privé. En effet, le coût élevé des infrastructures ferroviaires s'amortit sur le long terme. Il est difficile dans ce contexte d'attirer les investissements privés sur ce type d'ouvrage. Le partenariat public-privé repose sur le fait que la collectivité trouve son intérêt dans ce projet.

Vous ne partagez peut-être pas cet avis, mais attirer des usagers vers le transfert ferroviaire présente un intérêt global pour la collectivité.

Le financement envisagé implique une participation d'ADP et de la SNCF, qui apporteraient une partie des fonds propres initiaux, soit 20 % du montant du projet, selon les premières estimations. Le montant restant serait prélevé sur les marchés financiers. Le montage s'étale sur trente ans. Durant cette période, nous serons très attentifs aux recettes constituées par l'achat des titres de transport au tarif de quinze euros. Ce prix a été fixé eu égard à celui pratiqué sur les liaisons étrangères similaires. Ce sont elles qui nous permettront d'amortir les coûts d'investissement et d'exploitation.

Sur une période de trente ans, le projet doit s'équilibrer. Si nous constatons, à l'issue de ces trente années, que le niveau de trafic escompté n'a pas été atteint, ADP et la SNCF complèteraient le manque à gagner. Cet engagement est néanmoins plafonné, afin de réduire la part prise par les établissements publics lors du lancement du projet. Ainsi, les entreprises publiques ne pourraient rajouter plus de 20 % du coût total du projet. Dans la pire hypothèse, elles contribueraient donc à hauteur de 40 % à CDG Express.

Ce pourcentage reste très inférieur à ce qui se pratique lors d'un financement classique des infrastructures où 100 % du coût revient à la charge du public.

Alain ALMERAS

Votre propos devient incompréhensible. Cette question mériterait la réalisation d'un croquis proposant l'explication de données complexes. Je m'incline devant votre spécialité, mais vous prie de nous aider à suivre votre raisonnement.

Il me semble nécessaire, compte tenu de l'heure tardive et du nombre de questions déjà abordé, de bénéficier d'une simplification de cette question.

Monsieur PALACIOS, Sevrans

Vous évoquez la diminution du trafic routier, en vous référant à l'aéroport d'Atlanta. Je connais cette plate-forme où le trafic aérien est dû à la présence du *hub* de Delta Airlines et non pas à la présence de voyageurs qui rejoignent Atlanta. En ce qui concerne Roissy, les passagers souhaitent

effectivement rejoindre Paris, car il s'agit d'une belle capitale. De notre côté, nous nous rendons aussi dans cette ville, mais avec le RER B, dans de mauvaises conditions.

L'instauration d'Orlyval a-t-elle permis la diminution du trafic routier ? Une navette similaire vers Roissy contribuerait-elle réellement à cette baisse du trafic routier ?

Xavier DUCLAIROIR

Les utilisateurs d'Orlyval ne circulent pas en voiture.

Monsieur PALACIOS

Vous avez présenté un camembert concernant l'accès à Roissy. Il révélait que 81 % des voyageurs utilisaient la voie routière. Disposez-vous des mêmes données pour l'aéroport d'Orly ? Avez-vous constaté une diminution du trafic routier grâce à Orlyval ?

Marie-Pierre BORY

Je ne dispose pas de réponse précise. Si nos enquêtes remontent à cette époque, nous vous transmettrons les parts modales correspondantes.

Monsieur DEFAIT

15 % des passagers d'Orly utilisent Orlyval. Avant la construction de cette navette, seule la voie routière permettait de rejoindre l'aéroport.

Bernard SULPIS

Je ne me souviens pas précisément des données concernant Orlyval. Néanmoins, le problème est différent. En effet, il n'existe pas de gare à Orly. La rupture de charge est nécessaire pour rejoindre l'aéroport par la voie ferroviaire.

En ce qui concerne Roissy, nous visons une diminution de 81 à 65 % de la part modale du routier. La voie ferroviaire passerait, elle, de 19 à 35 %. Les hypothèses de trafic mènent à ce résultat, qui conduit bien à une diminution de la circulation routière (taxis, véhicules particuliers et autobus).

Monsieur LECLERC, Sevran

Se moque-t-on de nous ? Qui garantira les investissements privés ? Quand les entreprises publiques ne disposent plus de moyens nécessaires à assurer leur mission, le contribuable est tenu de renflouer les caisses. Ce dernier sera donc sollicité dans ce projet.

Xavier DUCLAIROIR

La garantie du montage financier est à la charge d'un assureur financier. Il ne s'agit donc pas de l'Etat, mais bien d'un privé qui fait partie du tour de table. Il s'engage à couvrir les déficits.

Bernard SULPIS

Cette question s'avère complexe, d'autant que vous ne disposez pas de schéma vous permettant de mieux comprendre.

Une partie conséquente du financement du tunnel est apportée par les marchés financiers. Elle sera remboursée pour partie par un abandon de créance de RFF à la société qui exploitera CDG Express. Aujourd'hui, l'utilisation d'une voie ferroviaire est soumise au paiement d'une redevance. RFF l'affectera au remboursement de la somme prêtée pour la construction.

Le montant restant est assuré par le trafic qui paierait la redevance, le fonctionnement des trains et l'enregistrement des bagages. Les partenaires du service exploitant sont des actionnaires, SNCF et ADP. Ce sont eux qui investissent les fonds propres, à hauteur de 20 %.

Si cela fonctionne correctement, ces 20 % deviendraient rémunérateurs. En effet, nous aurions payé les trains, les services et les péages. Néanmoins, en tant que service public, l'objectif n'est pas de gagner de l'argent, mais de mettre en place un système qui fonctionne, permettant un accroissement de l'activité. Dans la meilleure hypothèse, les entreprises publiques récupèrent leur mise.

Il convient néanmoins de garder à l'esprit que les 800 millions prévus incluent le coût du tunnel, mais également le matériel roulant et les installations. ADP devrait payer ces guichets d'enregistrement s'ils étaient construits dans l'aéroport. Au lieu de cela, ils sont réalisés en gare de l'Est, payés par la société dont ADP est actionnaire.

Il en va de même pour la SNCF qui n'acquerra pas le matériel roulant, contrairement à ce qu'elle réalise sur l'ensemble des autres projets d'infrastructure. La société d'exploitation achètera le matériel.

Dans le cas où CDG Express fonctionne correctement, un retour sur investissement sera permis. Dans le cas inverse, les entreprises publiques ne contribueront qu'à hauteur maximum de 40 %. Lorsque le projet est exclusivement porté par le privé, l'Etat prend en charge l'ensemble des risques, à hauteur de 100 %.

Les entreprises publiques n'investissent que 40 % car les 60 % restant sont pris en charge par des assurances privées qui rembourseraient les éventuels déficits.

Cette prime d'assurance n'est pas gratuite. Elle contribue à porter le coût du projet à 800 millions.

Monsieur COURATIER, Villepinte

Utilisateur quotidien du RER B depuis 1996 - j'habite Villepinte -, je subis comme chacun les désagréments sur cette ligne.

Militant socialiste, j'adhère aux cinq raisons qui conduisent les élus de mon parti à s'opposer à ce projet qui induit des nuisances et des risques. En effet, la création du tunnel ne garantit pas une sécurité sans faille, le financement fait encore débat, le contrat de plan Etat-région pourrait être impacté par les fonds nécessaires à la réalisation de CDG Express. Par ailleurs, le déplaçonnement de Roissy et l'abandon du projet de troisième aéroport nous inquiètent car ils permettent le dépassement des 55 millions de passagers reçus aujourd'hui dans l'aéroport. Enfin, le maillage de la Seine-Saint-Denis pose également problème, à l'image des difficultés qu'évoquait plus tôt une intervenante.

En ce qui concerne le RER B, je souhaiterais évoquer les incidents récents survenus sur cette ligne. Je fais notamment référence au rail cassé et au train bloqué en gare du Nord. J'ai également été bloqué trois heures durant suite à une panne électrique en gare du Vert Galant.

Pourriez-vous nous confirmer une augmentation de la fréquence des incidents ? Pourrions-nous accéder à un historique de ces différents problèmes pour observer l'évolution ?

Ne serait-il pas temps de mettre en place un comité de pôle pour les usagers du RER B ? Il devient de plus en plus aberrant de subir deux à trois fois par semaine des désagréments ?

Bernard Sulpis

Avec votre accord et celui de la commission, je vous répondrai sur la dernière partie de votre question. En effet, nos précédentes réponses s'appliquent au début de votre intervention.

Olivier Picq

La qualité de service sur le RER B est insuffisante. Elus, usagers quotidiens, membres de la SNCF ou de RFF partagent ce constat.

Je vous rappelle qu'à l'occasion des assises du RER B, un certain nombre d'associations, des élus, RFF SNCF et ADP étaient représentés. Nous avons pu discuter, échanger et analyser les causes d'irrégularité.

Elles sont de deux ordres. Les causes internes sont liées au vieillissement et à la réhabilitation de la ligne, qui doit être modernisée. A cet objet, le schéma directeur prévoit de nombreuses réponses. Parallèlement, des causes externes sont également source de retards : accidents de circulation, malaises ou encore accidents de personnes qui se multiplient sur le RER B depuis plusieurs années.

Votre priorité est aussi celle de la SNCF et de RFF. L'autorité organisatrice qui finance l'amélioration des infrastructures de transport est le STIF. La SNCF ne peut que plaider auprès des élus, comme le fait quotidiennement le Président Gallois. Nous sommes aujourd'hui contraints d'exploiter un service dans des conditions difficiles. Nous ne prenons pas de plaisir dans cette exploitation. Nous souhaiterions, comme vous, voir cette ligne réhabilitée pour offrir une qualité de service acceptable.

Je pense que nous pourrions vous transmettre des statistiques à ce sujet.

En ce qui concerne la création d'un comité de pôle, je déplore l'absence du Directeur de la ligne B du RER, qui aurait pu vous répondre plus précisément. Je ne peux vous répondre à sa place ce soir, mais nous reviendrons sur ce point lors de la prochaine réunion.

Philippe MARZOLF

Lors de la précédente réunion, il vous avait été demandé de préciser le nombre de réclamations reçues concernant les problèmes du RER B.

Olivier PICQ

Dix lettres de réclamation concernent ces problèmes chaque mois. Cela ne reflète pas, selon moi, la réalité des difficultés. Les usagers se lassent d'écrire. Il ne s'agit donc pas d'un indicateur significatif. Je répète que nous sommes conscients des problèmes rencontrés sur le RER B. Nous mettons tout en œuvre pour accélérer les procédures.

Bernard Sulpis

La mise en place d'un comité d'axe entrerait dans le cadre du plan de déplacement urbain. Les initiatives ne dépendent pas, encore une fois, des seuls établissements publics, mais du STIF et de la Direction générale. Les comités d'axe précédemment mis en place concernaient des axes sur lesquels aucune démarche plus lourde n'était engagée. De la même façon, un comité de pôle ne peut être développé sur un territoire inscrit au contrat de plan.

Les travaux menés lors des assises et les aménagements prévus dans le schéma directeur retardent la mise en place d'un comité d'axe. Aujourd'hui, la nécessité d'agir rapidement a été entendue par tous.

Alain Almeras

Permettez-moi de vous interrompre. L'ensemble des participants se plaint de la longueur de vos interventions. Pourriez-vous vous exprimer de façon plus concise ?

Bernard Sulpis

Je serai concis. J'espère qu'il ne me sera pas reproché ensuite de ne pas donner de renseignements suffisamment complets. Il me semble normal que la réponse soit plus longue que la question.

Vous nous avez interrogés sur la tenue de statistiques. Elles existent et révèlent que la part de l'infrastructure et du matériel est stable. Je crois me souvenir qu'elles avaient d'ailleurs fait l'objet d'une réunion des assises du RER B. Elles ont donc été rendues publiques. Elles pourront vous être à nouveau présentées.

Par ailleurs, je vous suggère de demander au STIF une présentation plus complète du schéma directeur de la ligne B à laquelle nous nous associerons, indépendamment de ce débat sur CDG Express.

Ceci permettrait de faire comprendre à chacun que la ligne B mérite un traitement spécifique.

Stéphane GATIGNON

La question centrale posée au cours des assises des élus concerne le plan de modernisation, étayé par nos propositions. Ce plan existe aujourd'hui, mais son financement fait toujours débat. 97 millions sont avancés alors que le coût de l'ensemble se révèle nettement supérieur. Par ailleurs, quinze ans semblent nécessaires pour avancer sur la modernisation du RER B.

Je pense que cette question peut être un des enjeux des prochaines élections. Les futurs élus sont-ils prêts à financer ce plan de modernisation dans des délais plus raisonnables que les quinze à vingt ans envisagés ? Les expériences passées ont montré que les délais prévus doivent souvent être doublés, ce qui nous conduirait à attendre trente ans pour constater des progrès significatifs.

Bernard SULPIS

Monsieur Gatignon, pouvons-nous joindre nos voix pour expliquer à l'audience que les questions que nous posons doivent être adressées au STIF, à la Région Ile-de-France, ainsi qu'à l'Etat et non pas aux entreprises publiques ferroviaires ?

Stéphane GATIGNON

L'Etat et la Région doivent répondre sur le financement de ce plan. La mobilisation des riverains, descendus sur la voie en 2001, celles des élus et des maires réunis au-delà des clivages politiques ainsi que l'organisation des assises sont des éléments positifs.

Ce plan s'avère positif. Il convient que l'Etat et la Région se prononcent clairement sur son financement pour la réhabilitation du RER B. Aucun investissement n'a été engagé depuis plus de quinze ans sur cette ligne. Entre Vert Galant et Mitry-Mory, par exemple, le train emprunte la même voie à l'aller et au retour. Cette situation est scandaleuse.

Monsieur BERNEX, Sevrans

Ma question portait sur le financement, mais elle a déjà été traitée. Je souhaite donc vous interroger sur la sécurité. La longueur du tunnel devrait dépasser les dix kilomètres. Pourtant, aucune voie d'aération ou issue de secours n'est prévue.

Je vous rappelle l'accident routier survenu dans le tunnel du Gottar ainsi que celui intervenu dans un funiculaire présumé ininflammable. Vous semble-t-il pertinent de prévoir un tunnel d'une telle longueur sans voie d'aération, issue de secours ou puits permettant les différentes interventions nécessaires ?

Florence DEMEME-COQUAND

Le projet est suivi par une commission de sécurité nommée par le ministère de l'Équipement. Le Conseil général des Ponts et Chaussées, la Direction des Transports terrestres, la Protection civile, RFF et la SNCF y participent également.

Comme je l'ai précisé plus tôt, cette commission travaille sur les scénarios d'évacuation et les mesures de sécurité propres à ce tunnel. Aujourd'hui, aucune conclusion n'a été transmise.

Le tunnel LGV de Marseille se constitue d'un tube recevant deux voies. Le TGV roule à 230 kilomètres par heure. Une seule sortie de secours est prévue, néanmoins, des procédures d'évacuation ont été développées. Les différents scénarios seront étudiés pour CDG Express.

Nous ne connaissons pas la teneur des solutions qui seront retenues. La commission de sécurité ne considère pas la solution d'un tunnel bi-tube comme meilleure. Monsieur Debazet estime qu'un tunnel bi-tube mal exploité serait moins adapté qu'un tunnel monotube correctement exploité.

Les divers scénarios d'évacuation seront analysés, avec l'appui des pompiers. Ces travaux permettront de prendre la décision finale.

Je tiens à préciser que sur le réseau ferré français, plus de 600 kilomètres de tunnel existent, dont quarante kilomètres construits au cours des vingt dernières années pour des LGV. Aucun accident significatif n'a été recensé.

Le savoir-faire de RFF, en matière de conception, de réalisation et d'exploitation est reconnu. La question de la sécurité est source de nombreuses réflexions de la part de RFF, mais également de la SNCF. Des budgets importants sont dédiés à ce sujet.

Philippe MARZOLF

Si vous souhaitez de plus amples informations, la commission a organisé un atelier spécifique sur ce thème. Monsieur le Président Desbazeilles y assistait, accompagné du Colonel Vergnault de la Sécurité Civile. Le compte-rendu et la synthèse sont disponibles. Les discussions de la commission de sécurité portent actuellement sur le nombre de puits d'accès prévus sur cette liaison.

Monsieur GRIMALDI

Je trouve ce débat ahurissant. Les utilisateurs du RER B présents ici entendent que CDG Express n'a aucun lien avec le RER B. Il s'agirait de deux projets différents. On ne pourrait passer de l'un à l'autre. Il s'agit d'une fin de non-recevoir d'aborder les sujets qui nous préoccupent. Nous utilisons quotidiennement la ligne B pour aller travailler et cette ligne nécessite des améliorations. CDG Express concerne une minorité d'usagers qui utiliserait ce moyen de transport exceptionnellement.

Si un lien est établi entre le RER B et CDG Express, je vois l'intérêt de ce débat. Dans le cas contraire, je ne comprends pas pourquoi nous nous réunissons.

Bernard Sulpis

Je comprends votre malaise, néanmoins, une différence fondamentale existe entre l'amélioration de la ligne B du RER et le projet CDG Express. Un débat public n'est pas nécessaire pour s'accorder sur le fait qu'il est impératif d'améliorer la ligne B du RER. C'est pour cette raison qu'un schéma directeur a été développé et que des études sont en cours.

Il conviendra de vous associer à ces études, pour que vous vous assuriez que nous les menons correctement et à un rythme satisfaisant.

En revanche, en ce qui concerne CDG Express, un débat s'avérerait essentiel. En effet, ce projet, contrairement à l'amélioration de la ligne B, ne recueille pas l'unanimité. Ce débat nous permettra, d'ici quatre à cinq mois de décider la poursuite ou l'abandon des études nécessaires le concernant.

Nous nous retrouvons sur l'opportunité du projet CDG Express alors qu'une simple réunion suffirait à la mise au point des progrès à accomplir sur la ligne B. De la même façon, un référendum sur ce sujet recueillerait l'unanimité.

Monsieur Couratier

J'ai la faiblesse de croire qu'un projet de type CDG Express impacterait socialement et économiquement la plate-forme aéroportuaire. J'ai demandé la semaine dernière l'audition de l'ADRTFP, pour clarifier les projets d'aménagement de zones. Comment une commune comme Sevrans, qui serait impactée par le tracé de ce projet, perçoit-elle la création de zones d'activités en périphérie et l'arrivée massive de salariés ? Quelles seraient les retombées pour la commune ?

Stéphane Gatignon

L'enjeu repose sur l'intercommunalité. Si des zones d'activités se créent en périphérie, Sevrans bénéficiera de la taxe professionnelle créée par les milliers de salariés qu'elles pourraient attirer. En effet, la taxe professionnelle unique revient à l'intercommunalité. Dans les années à venir, l'enjeu réside donc dans la mise en place de zone d'activités.

Ce pourrait être permis par un service de qualité sur la ligne de RER, de façon à ce que les salariés puissent gagner leur lieu de travail dans de bonnes conditions.

Monsieur Bouvier, Sevrans

Je ne suis pas certain que le nouveau tracé que vous proposez attire de nombreux voyageurs aériens. Je considère en effet que le tracé du RER B est meilleur. Il dessert la gare du Nord et Châtelet où les correspondances sont nombreuses.

Votre projet, lui, arrive en gare de l'Est, qui ne se situe pas dans le centre de Paris. Il est difficile d'imaginer le voyageur américain chargé de ses valises payer quinze euros pour arpenter les couloirs de correspondance. Je pense que cela ne fonctionnera pas.

Par ailleurs, je travaille dans une société internationale. De nombreux collègues étrangers me rendent visite. Je leur conseille systématiquement d'utiliser la ligne B. Ils m'écoutent poliment mais rentrent toujours en taxi. Leur réaction découle du fort sentiment d'insécurité qu'ils ressentent dans le RER B.

Ne serait-il pas plus raisonnable d'investir pour sécuriser la ligne B, afin de permettre à chacun de profiter de cet aménagement ?

Bernard Sulpis

Monsieur Picq vous répondra sur les questions de sécurité.

Quant au choix de la gare de l'Est, il convient de prendre conscience du fait qu'en 2012, date d'échéance du projet, la gare de l'Est ne ressemblera en rien à celle d'aujourd'hui.

Dès 2007, avec l'arrivée du TGV Est, cette gare sera entièrement remaniée. Des études sont en cours entre le monde ferroviaire et la mairie de Paris pour permettre un réaménagement. Par exemple, le parvis serait réservé aux taxis, autobus et piétons.

Par ailleurs, l'opportunité d'une liaison mécanisée entre la gare de l'Est Magenta et la gare du Nord est discutée. Une amélioration et un débouché du tunnel de Château Landon est également prévue. Ces évolutions permettraient de transformer le pôle Magenta-gare de l'Est-gare du Nord en une plateforme unique de transport.

Pour vous donner un ordre de grandeur, la distance entre le quai le plus à l'est de la gare de l'Est et celui situé le plus à l'ouest de la gare du Nord n'est pas supérieure à la distance séparant la place du 18 juin de la gare Montparnasse.

CDG Express viendrait donc s'intégrer à ce pôle réaménagé, avec ses quatre lignes de métro et son RER.

Monsieur Bouvier

Cela signifie que les voyageurs emprunteront le CDG Express puis, en gare de l'Est, rejoindront grâce à un tapis roulant la ligne B en gare du Nord. Ils paieront à nouveau leur ticket et devront ensuite passer par les tourniquets. Je pense que cela ne fonctionnera pas.

Avez-vous sondé les *frequent flyers* ? Quelle a été leur réaction ? Les voyageurs qui effectuent le trajet entre Roissy et la Défense passeront-ils par la gare de l'Est pour emprunter le tapis roulant jusqu'en gare du Nord leur permettant de prendre le RER jusqu'à Châtelet où ils retrouveront la ligne A ? Je pense qu'ils continueront à prendre le taxi.

Marie-Pierre Bory

Un tarif intégrant les voyages en zone urbaine est prévu. Le coût serait intégré aux quinze euros. Une partie serait reversée au transporteur.

Par ailleurs, 10 000 passagers aériens susceptibles de rejoindre Paris ont été interrogés. Notre objectif est de prendre les parts de marché sur la voiture et le taxi.

Or les passagers aériens insistent sur l'importance de la fiabilité des temps de parcours. Ils sont donc prêts à abandonner le taxi, malgré les avantages du point à point, pour assurer leur temps de trajet. C'est notamment le cas pour les passagers qui se rendent à des rendez-vous d'affaires.

Ils considèrent donc que CDG Express représenterait un service efficace si son temps de trajet s'avère fiable.

Olivier PICQ

Les passagers aériens sont la cible privilégiée des vols à la tire, en particulier sur les trains directs qui laissent le temps d'œuvrer aux personnes malveillantes.

Des mesures ont été prises pour améliorer la sûreté de la ligne B. Des bornes fixes d'appel ont été installées sur les quais. La présence humaine a été renforcée en gare, mais également à bord des trains. La police ferroviaire circule régulièrement. Enfin, un système de vidéosurveillance contrôle les quais et l'accès aux gares. Les postes de police en gare sont aussi de plus en plus nombreux.

Ces actions ne permettent pas d'assurer une protection à chaque personne. Le problème que vous évoquez concerne plus particulièrement les touristes. Il touche, hélas, l'ensemble des capitales.

Monsieur BOUVIER

Je me demande si votre projet n'est pas destiné à permettre aux touristes d'éviter la ligne B, en les cantonnant dans un « ghetto de luxe ». Ainsi, ils ne verraient pas Les Beaudottes ou les habitants de notre région.

Monsieur WENTZEL

Président du Comité des usagers de la ligne B et représentant départemental de l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France, j'interviens car la façon de s'exprimer de la SNCF en général et de son représentant parmi nous ce soir ne me satisfait pas.

Depuis un an, la Direction de Paris-Nord n'a pas reçu les associations, comme elle en avait l'habitude. Le nouveau directeur revenu de Toulouse ne répond pas à nos courriers. Cela sort peut-être du cadre de ce débat, mais je profite de cette occasion pour demander si la Direction de Paris-Nord, représentée par Monsieur Jourdan, pourra enfin recevoir les associations.

Olivier PICQ

Je lui poserai la question dès demain. Je vous contacterai personnellement pour vous faire part de sa réponse.

Stéphane GATIGNON

J'invite l'ensemble des Sevransais à répondre présents le 6 décembre prochain pour le référendum d'initiative locale concernant le CDG Express. Vous pourrez répondre par oui ou non à la question posée. Un bulletin blanc sera également prévu pour les indécis.

Vous recevrez la plaquette décrivant le projet. Dix bureaux de vote seront ouverts dans les écoles. Devant celles-ci, les panneaux permettront aux partis politiques de s'exprimer.

Philippe MARZOLF

Le temps de parole du maître d'ouvrage s'élève ce soir à une heure et huit minutes contre une heure et trois minutes pour le public. Comme à notre habitude, le principe d'équivalence a été respecté.

Vous pouvez consulter sur l'écran la liste des prochaines réunions publiques.

Je vous remercie de votre participation et vous souhaite une bonne nuit.