

Synthèse audition publique du 12 novembre 2003

Ont participé à l'audition publique :

Pour la CPDP :

Philippe MARZOLF, Président CPDP

Jean-Paul PUYFAUCHER,

Alain ALMERAS

Personnalités auditées :

Sylvain CHAZAL, Secrétaire fédéral UNSA Transport

Gilles BORDES PAGES, Directeur du développement, Air France

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

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

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

Pour la Maîtrise d'Ouvrage :

Xavier DUCLAIROIR (GIE CDG Express)

Bernard SULPIS, Réseau Ferré de France (RFF)

Audition de Sylvain CHAZAL

Secrétaire fédéral de l'UNSA Transport

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

Sylvain CHAZAL explique que c'est l'union locale de l'UNSA qui est en lien avec ce dossier. Créée il y a dix ans, l'UNSA est organisée en sept branches professionnelles, dont l'UNSA Transports. Le syndicat est très présent dans les grandes entreprises du secteur et implanté au plus près des bassins d'emploi. Il représente notamment les personnels, navigants ou au sol, de compagnies aériennes.

Sylvain CHAZAL indique que c'est au titre de l'Union locale de Roissy qu'il intervient. L'UNSA a recueilli plus de 15 % des voix lors des élections prud'homales à Roissy et siège aux Conseils d'administration de la SNCF, de la RATP, de Réseau Ferré de France (RFF), d'Aéroports de Paris (ADP) et d'Air France, ainsi que dans des instances locales et régionales.

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

Sylvain CHAZAL explique que l'UNSA défend la qualité des transports en commun en faveur des employés et des utilisateurs de la plate-forme de Roissy, qui transitent ou résident à Paris. La saturation du réseau routier en Ile-de-France, plus particulièrement sur les autoroutes desservant Roissy, génère de la pollution et nécessite un rééquilibrage en faveur des transports collectifs. Le RER est utilisé par les personnels mais ne garantit pas un confort ni une sécurité satisfaisants. De nombreux vols à la tire sont à déplorer, ainsi que des agressions, notamment dans les trains s'arrêtant dans toutes les gares. Les hôtesses en uniforme sont parfois inquiétées. Le RER n'est pas non plus fiable en termes de régularité. La présence du Parc des expositions de Villepinte (PEX) dégrade la situation, car les rames sont bondées lors des manifestations. Il faut parfois plus de deux heures pour rejoindre Paris depuis Roissy.

Sylvain CHAZAL déplore la segmentation entre salariés et voyageurs de Roissy et rappelle que les premiers représenteront plus de 100 000 personnes en 2012, contre 72 000 aujourd'hui. Roissy continuera à attirer toutes sortes d'entreprises, de tous les secteurs d'activité, et pas seulement du domaine aérien.

III. L'accessibilité de CDG Express aux salariés

Sylvain CHAZAL souligne que le tarif de 15 euros par trajet sur CDG Express est trop élevé pour les salariés. Il refuse cette ségrégation par l'argent et craint que le lancement de CDG Express ne conduise à la suppression des liaisons directes entre Paris et Roissy par le RER B. Soulignant que les parkings d'Air France sont saturés, il appelle les employeurs à exiger un tarif spécifique permettant à leurs salariés d'emprunter CDG Express.

Sylvain CHAZAL estime que les salariés gagneront en sérénité et en sécurité en prenant les transports en commun plutôt que l'autoroute. Il précise que l'UNSA n'acceptera pas que la liaison pour Roissy suive le modèle d'Orlyval, qui n'accorde aucun tarif préférentiel aux salariés d'Orly. L'UNSA mènera une campagne d'information sur ce sujet auprès des salariés.

IV. Architecture technique du projet

Sylvain CHAZAL se prononce en faveur du tunnel et de la traction électrique mais émet de fortes réserves quant à la condamnation des voies directes de la gare TGV de Roissy pour construire les quais de terminus de CDG Express. Il estime que ces voies seront nécessaires au développement du TGV français et européen à l'avenir.

Sylvain CHAZAL souligne que l'UNSA s'est longtemps sentie écartée du projet. Il considère que les salariés, s'ils utilisent CDG Express, en seront les premiers promoteurs auprès des clients.

D'après Philippe MARZOLF, seuls 10 % des salariés habiteraient Paris.

Sylvain CHAZAL répond que de nombreux salariés transitent par la capitale en voiture, le trajet en RER B étant trop long.

Alain ALMERAS demande si l'UNSA a été associée au Plan de développement urbain.

Sylvain CHAZAL répond qu'un long questionnaire a été diffusé aux salariés un ou deux ans auparavant. L'UNSA n'a pas été contactée : elle a appelé elle-même la commission. Sylvain CHAZAL souhaiterait qu'un coupon supplémentaire à la carte orange soit mis en place, payé par les employeurs et symboliquement par leurs salariés.

Eric TOUNEBOEUF, secrétaire de l'UNSA cheminots, estime que si CDG Express emprunte les voies et le tube centraux actuellement destinés aux TGV, il ne sera plus possible à ceux-ci de franchir la gare TGV à grande vitesse. Ils devront être détournés sur des voies à quai, qui nécessitent de ralentir. Le problème réside dans l'exploitation future du barreau nord/sud. En effet, si les TGV s'arrêtent tous à Roissy à l'heure actuelle, ce ne sera pas nécessairement le cas plus tard, en raison des risques de saturation.

Eric TOUNEBOEUF estime que le tunnel n'aura pas d'impact négatif sur l'environnement et qu'à la fin des travaux, les riverains ne seront plus opposés au projet.

Bernard SULPIS rappelle que la principale base de chantier sera située à Pavillons-sous-bois, pour permettre l'évacuation des déblais et l'approvisionnement sans avoir à faire circuler de camions en ville. Concernant l'utilisation des voies centrales du TGV, la SNCF a pris les mesures nécessaires pour le fonctionnement futur de la ligne. Bernard SULPIS souligne que ce sont les TGV jonction, de province à province ou de ville européenne à ville européenne, qui sont appelés à se développer ; or il n'est pas imaginable qu'ils ne s'arrêtent pas à Roissy. Le développement des TGV d'Ile-de-France passera par les gares de grande banlieue, les gares parisiennes étant saturées.

Bernard SULPIS explique que le projet a été calculé sur la base de 8 millions d'usagers et d'un trajet à 15 euros. Il reste cependant des capacités supplémentaires ; les employés seront donc les bienvenus, dans des conditions tarifaires qui restent à discuter.

Bernard Sulpis ignore si les compensations seront plutôt accordées par les employeurs et leurs salariés ou par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Bernard Sulpis confirme que le RER B ne peut pas jouer tous les rôles. CDG Express permettra d'améliorer :

- la desserte pour le quotidien, selon le schéma directeur d'amélioration de la ligne B ;
- la desserte du PEX ;
- la desserte de Roissy.

Bernard Sulpis prend note de la volonté des salariés de participer au projet.

Marie-Pierre Bory, chef de projet au département Stratégie d'Aéroports de Paris, affirme qu'Orlyval propose un abonnement mensuel ; elle promet de fournir des détails. Elle se dit prête à travailler avec l'UNSA sur la tarification.

Audition de Gilles BORDES PAGES

Directeur du développement d'Air France

Gilles BORDES PAGES affirme que la desserte terrestre de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle est indigne de Paris, de l'Ile-de-France, première destination européenne pour les congrès, et de la France, première destination touristique mondiale. Le trajet jusqu'à Roissy par l'autoroute A1 est source de nuisances, tant pour les clients de l'aéroport que pour les riverains ; l'autoroute est la première source de pollution. Roissy n'est qu'à 20 kilomètres de Paris à vol d'oiseau, mais n'a jamais exploité cet avantage.

Gilles BORDES PAGES souligne que le transport aérien est deux fois plus créateur d'emplois que les autres modes de transport. Il déplore que Roissy soit la plate-forme la moins bien desservie en Europe. Il pense exprimer les attentes d'Air France mais aussi des autres compagnies aériennes.

Gilles BORDES PAGES insiste sur la nécessité de minimiser les ruptures de charge, c'est-à-dire les changements de transport, pour les clients chargés de bagages. Il émet des doutes quant au choix de la Gare de l'Est comme point de départ de CDG Express depuis Paris, soulignant qu'il lui a été difficile de s'y rendre depuis Asnières. Il espère que le point de départ sera judicieusement choisi.

Gilles BORDES PAGES souligne l'intérêt de permettre l'enregistrement des bagages dès l'embarquement dans CDG Express. Il soutient la nécessité de permettre l'accès des salariés de Roissy à cette liaison directe et explique que s'ils utilisent peu le RER B, c'est uniquement en raison des inconvénients qu'il présente.

Philippe MARZOLF demande pourquoi il a fallu attendre si longtemps pour proposer une desserte terrestre « *digne* » de Roissy.

Gilles BORDES PAGES affirme qu'Air France s'est toujours manifestée en ce sens.

Alain ALMERAS lui demande ce qu'il pense de la limitation du trafic aérien de Roissy à 55 millions de passagers par an.

Gilles BORDES PAGES répond que ce ne sont pas les passagers qui font du bruit, mais les avions. Les nuisances qui affectent les riverains et les zones survolées impliquent de fixer plutôt des limitations en termes de bruit perçu et de bruit acceptable. La notion de limitation du nombre de passagers n'est pas pertinente, de même que celle du nombre de mouvements.

Gilles BORDES PAGES se déclare prêt à réfléchir au cofinancement d'un accès des salariés à CDG Express mais indique qu'il ne peut négocier sur une infrastructure qui n'existe pas encore. Il affirme ne pas avoir entendu parler d'un tarif préférentiel sur Orlyval.

Alain ALMERAS souligne que la liaison directe londonienne Heathrow Express vient d'abandonner l'enregistrement des bagages pour des raisons de coût.

Gilles BORDES PAGES explique qu'il ne s'agit pas d'un service supplémentaire mais d'un service déporté. L'enregistrement s'effectuera en Gare de l'Est au lieu de Roissy. Il juge prématuré de débattre d'un surcoût dont il ne connaît pas l'ampleur.

Xavier DUCLAIROIR explique que l'utilisateur paiera le surcoût. Il propose de réfléchir à la possibilité de prendre les bagages du client au comptoir de CDG Express pour les acheminer directement dans leur hôtel. Les touristes pourraient ainsi partir visiter Paris dès leur arrivée.

Bernard Sulpis souligne que la Gare de l'Est est située de plain-pied avec la voirie et qu'en 2007, la zone aura été aménagée. Une liaison mécanisée avec Magenta sera sans doute réalisée avant 2012. Il précise qu'il n'est pas possible de mettre le point de départ à Hausmann Saint-Lazare tant que le tunnel est en cul-de-sac, car la capacité maximale de retournement des trains est déjà atteinte. Quoiqu'il en soit, la Gare de l'Est pourrait n'être qu'une première étape, suivie ensuite de nouveaux lieux de départ.

Gilles Bordes Pages souligne que l'évolution des technologies facilitera l'enregistrement des passagers, par exemple grâce à des mesures biométriques.

Alain Almeras répond que l'enregistrement des bagages semble au contraire se complexifier, en raison des risques d'attentat.

Nicolas Bour rappelle que les bus d'Air France pour Roissy partent de la Porte Maillot et de Montparnasse. Il demande pourquoi Air France ne réclame pas la mise en place de mesures avant 2012.

Gilles Bordes Pages se déclare intéressé par la mise en place d'un service plus tôt si cela n'empêche pas la création d'une navette directe répondant à tous les critères définis. Il privilégie la qualité sur la rapidité et affirme se méfier des liaisons provisoires, qui deviennent souvent définitives.

Il ajoute que l'absence de liaison ferroviaire directe entre les aéroports de Roissy et Orly est également indigne. Une telle liaison éviterait aux passagers de transiter par Paris et permettrait une meilleure répartition des charges entre les deux plates-formes.

Gilles Bordes Pages souligne que les passagers privilégient la régularité, ce qui implique une liaison directe et ferroviaire.

Bernard Sulpis rappelle que CDG Express n'a pas vocation à prendre en charge l'ensemble des passagers se rendant à Roissy : ce projet vise à ce que 35 % des passagers aient recours au mode ferroviaire contre 19 % aujourd'hui. Les autres modes continueront à exister et le RER B assurera toujours des services. Bernard Sulpis souligne qu'il n'existe pas actuellement d'alternative permettant une mise en service avant 2012.

Jean-Marc Schaeffer, membre de l'UNSA, demande si Orly est voué à la désuétude.

Gilles Bordes Pages rappelle qu'Orly reste l'aéroport préféré des Parisiens et qu'Air France continuera à l'utiliser, en respectant le plafond de 250 000 mouvements par an.

Olivier Picq, responsable de projets à la SNCF, affirme qu'une étude est en cours pour relier à grande vitesse Orly à Roissy, dans le cadre du « barreau sud ».

Bruno Faour, membre de Pavillons Ourcq Environnement, constate que le cahier des charges fixe le temps de trajet de CDG Express à 20 minutes. Il demande si Air France accepterait que la durée soit de 30 à 35 minutes.

Gilles BORDES PAGES explique que le plus rapide est toujours le mieux mais que le passager intégrera le temps de trajet par CDG Express, quel qu'il soit, dans son temps de transport final.

Xavier DUCLAIROIR explique que l'heure limite d'enregistrement en Gare de l'Est sera fixée à deux heures avant le départ du vol.

Gilles BORDES PAGES précise que, si les personnes arrivent plus tard, elles devront garder leurs bagages à la main et les enregistrer elles-mêmes à Roissy.

Bruno FAOUR prend acte du fait qu'un temps de trajet de 30 ou 35 minutes est acceptable.

Gilles BORDES PAGES rétorque qu'il n'a pas à tirer cette conclusion. La régularité et la fréquence sont les priorités absolues, mais elles sont suivies par le temps de trajet, estimé aujourd'hui à 20 minutes. Gilles BORDES PAGES reconnaît cependant que le passager intégrera le temps de trajet, quel qu'il soit, pour programmer l'heure de départ depuis son domicile.

Xavier DUCLAIROIR estime difficile pour les passagers internationaux de comprendre pourquoi il faudrait 35 minutes pour rejoindre Roissy alors qu'il n'en faut que 20 pour rejoindre des aéroports situés plus loin de leur capitale.

Audition de Jean-Louis BRIAND

Président de l'association *Vivre sans CDG Express*

Jean-Louis BRIAND explique que *Vivre sans CDG Express* a été créée à la suite du mécontentement des riverains, qui considéraient ne pas avoir été entendus.

L'association compte 150 membres, souvent des riverains. *Vivre sans CDG Express / pour l'amélioration du RER B* se veut une force d'opposition mais aussi de proposition. Certains riverains ne peuvent accéder au RER B et doivent emprunter la RN3. Les avions ont également contribué à dégrader l'environnement.

Jean-Louis BRIAND rapporte que le STIF, ainsi que messieurs Duclairoir et Sulpis, ont bien accueilli le document rédigé par l'association, qui vise à désaturer l'A3, l'A90 et la RN3, sources de nuisances. Il existe des solutions alternatives, qui passent par Le Bourget à l'Ouest ou le TGV Est. Cependant, Jean-Louis BRIAND préfère l'alternative Paris, Mitry, Roissy, qui fera l'objet d'un dire d'expert.

Jean-Louis BRIAND propose de dédier deux voies au RER B et de libérer les autres voies pour y faire circuler les navettes directes CDG Express. Cela offrirait une fréquence correcte aux navettes directes pour Roissy.

Jean-Louis BRIAND juge la date de 2010 trop lointaine, notamment pour l'amélioration du RER B. Il propose de revoir le nœud ferroviaire d'Aulnay et de mettre le tronçon Sevrans-Beaumont à quatre voies sur le tronçon Beaumont-Sevrans Roissy. Un tunnel entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est, qui permettrait aux deux faisceaux de communiquer, semble envisageable. Le coût est estimé à environ 350 000 euros, soit moitié moins que le coût de CDG Express.

Le doublement du tunnel de Châtelet à la Gare du nord est prévu pour 2015 dans le schéma directeur de la ligne B. L'avancement de cette date servirait également d'alternative à CDG Express.

Jean-Louis BRIAND rappelle que l'association entend proposer des alternatives à moindre coût, tout en satisfaisant le plus grand nombre d'usagers possible.

Philippe MARZOLF précise qu'un dire d'expert a été commandé par la CNDP. Il rappelle que l'association a été créée le 26 novembre 2001, à l'époque de la concertation préalable. Elle proposait déjà à l'époque de consacrer deux voies dédiées au RER B.

Bruno DEFAIT, de *Vivre sans CDG Express*, souligne que l'alternative proposée peut évoluer.

Bernard SULPIS indique que les alternatives évoquées n'en sont qu'au stade des études de pré-faisabilité. Il faut également s'assurer qu'elles constituent bien une amélioration. Un travail préparatoire technique a été effectué par la SNCF, RFF et la RATP. Une commission de suivi a été mise en place par le STIF. Le planning d'études a été rapide.

Jean-Louis BRIAND souligne que la proposition n'a pas suscité de réflexion au sein du GIE.

Xavier DUCLAIROIR rappelle que le schéma de principe a été transmis au STIF en avril 2002. Il est donc faux d'affirmer que le GIE a balayé les propositions d'un revers de la main.

Bruno DEFAIT rétorque que c'est pourtant ce qui s'est passé, soulignant que l'association a eu du mal à se faire entendre. Jean-Louis BRIAND précise que Messieurs Duclairoir et Gronier lui avaient déclaré ne pas être concernés par l'amélioration du RER B. Il estime cependant que la situation a évolué depuis que la CNDP a été saisie.

Xavier DUCLAIROIR rappelle que la démarche du GIE était strictement encadrée. La modernisation du RER B relevait du STIF mais la concertation sur CDG Express a servi d'exutoire au mécontentement concernant le RER B. Les propositions de l'association sont intervenues alors que les études étaient déjà au STIF.

Bruno DEFAIT précise n'avoir eu accès aux dossiers du maître d'ouvrage qu'en août 2003.

Bernard Sulpis rappelle que, si les propositions de l'association peuvent se traduire par une alternative à CDG Express, l'amélioration du RER B reste cependant leur but premier. Il rappelle qu'il avait indiqué que ces propositions devaient être présentées au STIF, et qu'il avait offert son aide.

Bruno DEFAIT propose d'utiliser Aulnay comme terminus intermédiaire pour les trains picards. Des quais pourraient ainsi être libérés à la Gare du Nord, qui n'est pas la destination finale de la plupart des voyageurs. La fréquence des trains pour Damartin ou Juilly pourrait être améliorée. Il pourra aussi être proposé de poursuivre le RER B au-delà de Mitry Claye.

Bernard Sulpis confirme qu'une étude est menée sur la possibilité d'arrêter les trains desservant le grand bassin parisien dans les gares franciliennes. Il indique qu'il serait intéressant d'arrêter les trains avant Paris – toutefois, cela léserait beaucoup de voyageurs se rendant jusqu'à la gare du Nord. Il ajoute que la gare d'Aulnay ne permet pas actuellement de faire faire demi-tour aux trains.

Bruno DEFAIT estime possible de rallonger le temps de parcours des trains pour Aulnay de 10 à 16 minutes, en contrepartie d'une plus grande fréquence. Il pense que les passagers accepteraient un tel changement, ayant l'habitude d'attendre leur train pendant 10 minutes.

Bernard Sulpis rappelle que le débat public ne porte pas sur le RER B, surtout en l'absence du STIF.

Alain Almeras est prêt à aider tous les acteurs du débat. Il propose par exemple d'aider l'association VSCDG Express à tester son schéma, qu'il juge nécessaire pour une meilleure communication.

Alain Almeras demande si la suppression du tronçon commun en voie unique de Mitry Claye, le redécoupage ponctuel du système d'espacement des trains, ainsi que les installations de contre-sens entre Aulnay-sous-Bois et l'aéroport Charles De Gaulle, apporteront une amélioration significative aux usagers.

Bruno DEFAIT estime que les travaux auraient dû être effectués plus tôt. On est passé de 8 à 20 trains par heure sans investissements supplémentaires.

Jean-Louis BRIAND estime que la qualité du transport ne sera pas améliorée, si ce n'est qu'un train bloqué ne pénalisera plus la circulation de tous les autres comme c'est le cas aujourd'hui. Le retard est tel dans les investissements qu'il ne pourra pas être rattrapé en un ou deux ans.

Bruno DEFAIT souligne que 2010 est la première étape préalable proposée par l'association comme projet de service sur les voies directes. Cette date lui semble déjà trop éloignée.

Jean-Louis BRIAND témoigne de la colère des riverains, qui « galèrent » dans le RER B et se voient proposer un projet beaucoup trop éloigné de leurs besoins. Il se déclare favorable au projet de service dédié aux passagers aériens mais opposé au projet d'infrastructure. Un terminal aérien moins ambitieux lui semblerait plus réaliste.

Roger CHEVALIER souligne que les avions consomment cent fois plus que les voitures entre Orly et Roissy.

Bernard SULPIS demande que les échanges qui ont porté sur le RER B soient envoyés au STIF.

Philippe MARZOLF, devant assister à une réunion locale des conseils de quartier du 10^{ème} arrondissement consacrée à CDG Express, cède la présidence de la séance à Alain ALMERAS.

Audition de maître Bernard FOSSET

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

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

Bernard FOSSET explique devoir fournir un document d'urbanisme aux acheteurs, comportant les informations fournies par les autorités d'après le Plan local d'urbanisme (PLU). Les clients vendeurs se font constituer un dossier. Les décisions administratives importantes prises dans la zone où se trouve le bien à vendre sont transmises de façon officielle dans le document d'urbanisme. Celui-ci peut être obtenu dès le stade de la promesse de vente et doit l'être obligatoirement lors de la vente définitive.

II. Droit de propriété et notion de tréfonds

Le droit de propriété est le droit d'utiliser la chose (*usus*), le droit de percevoir ses fruits (*fructus*) et le droit d'en disposer (*abusus*), c'est-à-dire de le vendre. Un bien immeuble comporte en général un sol ; une personne est propriétaire du dessus et du dessous de son sol. Si un ouvrage d'importance doit passer sous la propriété, il convient de recourir au processus d'expropriation. Le tréfonds qui passe sous la propriété doit être mesuré, estimé, évalué et indemnisé en fonction du principe de la « juste et préalable indemnité ». Cette notion est relative puisqu'elle peut faire l'objet de discussions et de procédures.

III. Répercussions possibles du projet sur la valeur des biens

Bernard FOSSET souligne que l'expertise immobilière n'est pas une science parfaite mais une relative. Il faut réunir des indices pour fixer la valeur d'un bien à partir d'un certain nombre d'avantages et d'inconvénients. Lorsqu'un projet tel que CDG Express s'annonce, il convient de s'interroger sur l'incidence directe qu'il peut avoir sur la propriété locale. Il faut déterminer si la contrepartie indemnitaire reçue est juste et équitable. En termes d'avantages, il faut aussi rechercher s'il existe d'autres gares mieux desservies ou moins encombrées par les passagers qui se rendent directement à l'aéroport.

Bernard FOSSET précise que personne n'a encore évoqué CDG Express dans son étude, mais il ignore si cela a été le cas pour ses collègues. Il existe des précédents au niveau notarial, notamment sur Paris avec le tracé Météor, qui a entraîné quelques affaissements de terrain. Lorsque le chantier de Météor a été achevé et que les problèmes d'affaissement ont été résolus, il ne semble pas que les évaluations au mètre carré aient été définitivement dévalorisées. Vendre pendant les travaux aurait conduit à une forte décote dans le prix de vente mais la situation est revenue à la normale. Des craintes, interrogations voire oppositions, verront peut-être le jour à Aulnay mais une fois les travaux achevés et le sous-sol bien stabilisé, le marché immobilier ne devrait plus souffrir outre mesure.

Bernard FOSSET explique que lorsque l'arrêté préfectoral aura été rendu, l'information officielle figurera sur les documents.

Bernard Sulpis précise que le projet donnera lieu non pas à un arrêté préfectoral, mais à une déclaration d'utilité publique, compte tenu de son ampleur. Cette intervention devrait intervenir en 2005. C'est donc la période 2003-2005 qui est problématique pour les clients, qui ne pourront être clairement informés, faute de documents officiels. Il demande si les personnes peuvent se prémunir par acte notarié contre d'éventuels sinistres ultérieurs entraînés par le passage d'un tunnel dans le tréfonds qu'ils auront vendu.

Bernard FOSSET répond que la vente du tréfonds apparaît sur le titre de propriété. Des garanties contre les sinistres ultérieurs ne pourraient être prises que dans un cadre contractuel amiable – ce à quoi il encouragera donc ses clients. Cependant, cela passe en général par un processus d'expropriation. En effet, il est rare de parvenir à un accord amiable, dans la mesure où les propriétaires subissent davantage qu'ils n'acceptent.

Bernard Sulpis précise qu'avant de commencer les travaux, un référé préventif sera fait.

Bruno Defait affirme que 10 % des adhérents de son association ont vendu leur propriété.

Bernard Sulpis calcule que cela représente 15 personnes en deux ans, ce qui est négligeable et pas forcément lié à CDG Express.

Bernard FOSSET confirme que la mobilité des habitants d'Aulnay a toujours été importante et reste liée à des raisons professionnelles ou familiales.

Bernard FOSSET déconseille *a priori* de vendre pendant la période des travaux. Il signale qu'un tunnel ne se voyant pas, il est rapidement oublié. Bernard FOSSET apprécierait de recevoir directement des informations de la part du maître d'œuvre.

Florence Dememe-Coquand, de RFF, explique que le prix versé pour les tréfonds sera fixé par les Domaines, en fonction de la nature du terrain et de la profondeur.

Audition de Michel BOURNAT

Directeur délégué de l'Établissement public d'aménagement Plaine de France, AFTRP (Agence foncière technique de la région parisienne)

Michel BOURNAT explique que l'AFTRP est un acteur du développement économique. C'est un établissement public placé sous la tutelle de l'État et des collectivités locales de l'Ile-de-France, qui vit de l'activité d'opérateurs fonciers et d'aménageurs. Il aménage une importante opération riveraine du projet CDG Express : la ZAC Paris Nord II, qui est connexe au Parc des expositions (PEX) et desservie par la gare RER Villepinte Parc des expositions. Deux autres zones de développement économique sont en cours :

- le « triangle de Gonesse » ;
- l'extension de Paris Nord II vers l'Est, sur le territoire des communes de Tremblay et de Villepinte.

Les opérations de développement économique s'étendent sur des surfaces importantes : Paris Nord II compte 350 hectares ; la zone d'activité internationale (ZAI) de Tremblay et Villepinte représente 250 hectares à développer à l'Est. Le triangle de Gonesse attend les débranchements du RER D. Le débranchement du RER B avait fait l'objet d'une inscription budgétaire. Michel BOURNAT déplore que ces projets ne progressent pas alors que l'on propose le lancement d'un autre projet, CDG Express. Des projets d'infrastructures routières sont en cours de développement. Les plans d'aménagement tiennent compte des tracés de RER.

Michel BOURNAT fait acter sa demande d'une vision globale de la desserte en transports de ce territoire.

Alain ALMERAS constate que l'utilisation du RER B croît de 7 % chaque année, avec 280 000 voyages par jour, ce qui implique un risque de saturation rapide. Il demande si les aménagements réalisés par l'AFTRP maintiendront ce rythme de croissance ou si la saturation urbanistique de la zone d'ici 2012 ramènera le taux d'accroissement aux alentours de 3 ou 4 %.

Michel BOURNAT l'ignore. Il rappelle que l'ensemble des acteurs du développement, comme la Chambre de commerce et les collectivités, comptaient, une dizaine d'années auparavant, sur un débranchement du RER et sur la construction d'une nouvelle gare pour augmenter l'offre tertiaire. Le projet CDG Express repose la question de cette démarche. L'AFTRP s'inquiète de ne plus entendre parler de ces projets.

Jean-Paul PUYFAUCHER rappelle que CDG Express est destiné aux passagers aériens.

Bernard Sulpis explique que le projet dont il s'agit est la « boucle sud » dont il a été question à Tremblay. Il rappelle que la proposition de la Chambre de commerce consiste à ne prévoir qu'un arrêt au PEX, puis un trajet direct pour Roissy. Il demande si l'extension de la ZAI à l'Est complète ou se substitue à une extension du Parc des expositions.

Michel BOURNAT répond que le Parc des expositions est compris dans la ZAC Paris Nord II. Le projet d'extension de celle-ci prévoit une zone pour le PEX. Si celui-ci ne l'utilise pas, les entreprises seront heureuses de récupérer ces terrains dédiés.

Bernard Sulpis souligne que les besoins en matière d'implantation des gares et de capacité ne seront pas les mêmes selon que le PEX s'étend ou qu'une autre activité se développe à cet endroit. Une réflexion globale est donc nécessaire.

Jean-Paul Puyfaucher note que les projets étaient inscrits au dernier schéma directeur mais n'ont pas été modifiés.

LE COMPTE RENDU INTEGRAL DE CETTE REUNION EST CONSULTABLE SUR LE SITE WEB www.debatpublic-cdgexpress.org et disponible sur simple demande à la CPDP, numéro vert 0 800 800 949 (appel gratuit)