



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Réunion publique de Sevrans
Lundi 13 novembre 2006 - Salle des fêtes

Synthèse des débats

Synthèse des débats de la réunion publique de Sevrans

Lundi 13 novembre 2006

Lieu de la réunion : salle des fêtes
La séance a débuté à 20h30 et a été levée à 23h00
250 personnes ont participé à la réunion publique

Intervenants en tribune :

Francis ROL-TANGUY, Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France
François BERTRAND, Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France
Bernard CHAINEAUX, Direction Régionale Réseau ferré de France (RFF) Île-de-France
Stéphane GATIGNON, Maire de Sevrans
François CHEVALIER, animateur, Stratis Corporate

Étaient présents dans la salle :

Bertrand BORY, Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France
Luc ROBERT, Direction Transilien SNCF

1- Présentation de la réunion publique

François Chevalier, introduit la réunion publique et présente le contexte du projet CDG Express. Il rappelle que le débat public de 2003 a impliqué un dialogue entre le public et les porteurs du projet, et a permis de mettre en avant la nécessité d'améliorer radicalement les conditions de fonctionnement du RER B. Le débat public a également confirmé le besoin d'une liaison ferroviaire express entre Paris et l'aéroport. Il précise qu'au terme du débat public, le tracé initial a été modifié et que la solution proposée lors du débat, dénommée « Virgule » a été retenue.

2- Introduction de Stéphane Gatignon, Maire de Sevrans

Monsieur le Maire de Sevrans remercie la DREIF d'avoir organisé ce débat car il est extrêmement important d'informer la population. Il rappelle que la municipalité de Sevrans était profondément contre ce projet puis souligne que la modernisation du RER B est un point prioritaire car cette ligne est difficile à vivre au quotidien. Le projet RER B Nord + peut permettre de rénover la ligne B du RER. Le maire de Sevrans précise que ce projet vaut 500 millions d'euros (240 millions d'euros d'investissements sur les lignes et 250 millions d'euros d'investissements dans le matériel roulant). Il souligne la part de financement de l'État dans le projet RER B Nord + et la compare au financement de CDG Express.



Le maire de Sevrans s'inquiète des nuisances apportées par les trains CDG Express réservés aux passagers aériens et élargit son propos sur la tarification des abonnements de transport en commun en Île-de-France et son souhait de voir créer une carte orange à tarif unique. Il répète, enfin, que l'enjeu principal des Sevransais est la modernisation du RER B et pose les questions suivantes :

- que seront les transports en commun dans le secteur dans 15 ans ?
- va-t-on pouvoir gérer les 100 000 emplois nouveaux à Roissy ?
- va-t-on être capable de gérer les milliers de logements nouveaux qui vont être construits, surtout en Seine et Marne ?
- va-t-on être capable de combattre le fait que chacun soit contraint d'utiliser sa voiture ?

3- Précisions sur le projet CDG Express, Francis Rol-tanguy, DREIF

Francis Rol-Tanguy remercie le maire de Sevrans d'avoir facilité les conditions d'accès permettant le débat. Il rappelle que le financement du projet CDG Express était déjà inscrit dans le cadre du dossier de candidature aux J.O. de 2012.

Concernant le projet RER B Nord +, il précise le mode de financement général des projets d'infrastructures ferroviaires qui sont généralement financés à 30 % par l'État et prend l'exemple du prolongement de la ligne 12 du métro parisien. Sur le RER B, l'État s'est engagé à le financer à 50 %. Il souligne donc l'effort réalisé par l'État sur ce projet et indique que l'État, la Région et le STIF discutent parallèlement des schémas directeurs des RER C et D.

Francis Rol-Tanguy, rappelle que le coût du projet CDG Express sera entièrement financé par les usagers du transport aérien et que le prix du ticket sera de l'ordre de 15 €. Il illustre son propos avec l'exemple des péages autoroutiers. Les automobilistes qui empruntent une autoroute paient un péage qui sert à rembourser les emprunts qui ont permis la construction de cette autoroute. Il rappelle que ni l'État, ni les collectivités territoriales ne sont appelés à financer ce projet d'infrastructure et de service. Francis Rol-Tanguy précise que, pour des raisons pratiques et techniques, aucun train CDG Express ne circulera tant que les travaux permettant au RER B de circuler sur ses voies dédiées ne seront pas réalisés. Enfin, il conclut sur la dimension économique du projet en soulignant que ce CDG Express s'inscrit dans les politiques publiques de développement durable et économique surtout à un moment où les sujets ayant trait au climat et à l'énergie prennent une importance toujours plus grande, mais participe aussi à faire en sorte qu'un secteur comme Roissy continue à être porteur d'emplois, de dynamisme économique.

4- Présentation du projet

François BERTRAND, DREIF, présente le projet CDG Express.

Il rappelle les objectifs, les enjeux et le calendrier de ce projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle dédiée aux voyageurs aériens :

- participer à la compétitivité économique de l'Île-de-France. L'aéroport Charles-de-Gaulle est un élément important du dynamisme économique de la région ;
- diminuer l'usage de l'automobile pour la desserte de l'aéroport, puisque c'est l'un des modes prédominants pour se rendre à l'aéroport ;
- réaliser un projet sans financement public.

François Bertrand détaille quelques éléments du calendrier et précise que l'État est actuellement dans la phase d'élaboration du projet, avec la poursuite des études sur la solution « Virgule ». Il précise les sections du tracé :

- un tronçon d'infrastructure nouvelle permet de passer des voies de Gare de l'Est au faisceau ferroviaire de Paris Nord ;
- les circulations s'effectuent ensuite sur les voies de la ligne La Plaine-Hirson, dites « voies



- grandes lignes » ;
- une section de voies nouvelles permet de relier l'aéroport depuis les voies de la ligne La Plaine-Hirson
- l'arrivée sur l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Bertrand BORY, DREIF, présente un film d'animation du tracé et décrit les différents aménagements prévus dans le projet.

Le RER B et ses voies dédiées

François BERTRAND, DREIF, précise le futur fonctionnement du RER B sur deux voies dédiées et la circulation des trains CDG Express sur des sillons libérés par la modernisation du RER B. Il indique que, dans le projet RER B Nord +, il est prévu de fiabiliser la circulation des RER en les isolant sur les voies dédiées et en les cadencant. Ceci permettra de faire passer beaucoup plus de RER B sur ces lignes et de faire circuler d'autres trains sur les voies grandes lignes au Sud. Il précise, également, que le choix du matériel roulant pour CDG Express dépendra des réponses des candidats à l'appel d'offres. Mais tout laisse à supposer que ces derniers seront modernes, donc peu bruyants, et ressembleront aux nouveaux trains TER qui circulent aujourd'hui sur la ligne.

Les éléments économiques du projet

François Bertrand rappelle le coût du projet - 640 millions d'euros (dont 520 millions d'euros pour les infrastructures et 120 millions d'euros pour le matériel roulant) - et son mode de financement : la concession.

Il présente le rôle du concessionnaire à l'assistance :

- financer entièrement l'opération ;
- concevoir et construire les installations nécessaires à la réalisation du service ;
- entretenir, exploiter l'infrastructure et le matériel ;
- fournir le service CDG Express.

Il rappelle que le concessionnaire se financera intégralement par la vente des billets aux usagers dans le cadre d'une concession dont la durée maximale est de 60 ans.

Les travaux CDG Express

François Bertrand, précise qu'il existe deux zones de travaux importantes : à Paris et à partir de Mitry. Des travaux induits seront également à la charge du concessionnaire : le réaménagement des voies de garage du RER B supprimées en gare CDG2, le renforcement de deux sous-stations électriques, des travaux de signalisation sur les voies et quelques aménagements pour le fret, en particulier à la gare de triage du Bourget pour permettre l'accélération des trains de fret, et au-delà de Compans pour permettre l'évitement des trains de fret. Enfin, des aménagements d'insertion urbaine et paysagère, et en particulier des protections phoniques, seront réalisés.

Les impacts du projet sur l'environnement

François Bertrand détaille les impacts du projet : participer au dynamisme économique de la Région, permettre un report modal sur le mode de transport ferroviaire et baisser la consommation énergétique et la production globale de gaz à effet de serre. Le projet permettra également une baisse du trafic automobile sur les principaux axes de desserte de l'aéroport (A1 et A3), et donc une diminution de la pollution locale. Il ajoute que le ministre a annoncé que la mesure du « 1% paysage » serait appliquée à ce projet. C'est un système qui existe dans les concessions autoroutières et qui permettra de renforcer l'intégration du projet au sein du territoire qu'il traverse. Par ailleurs, comme la loi l'indique, le projet répondra aux nuisances sonores qu'il engendrera par des traitements adéquats de protections phoniques.



Les étapes à venir

François Bertrand présente les prochaines étapes du projet :

- 2007 : enquête publique ;
- 2008 : déclaration d'utilité publique, attribution de la concession et début des travaux ;
- 2011 : mise en service prévue du RER B Nord + ;
- 2012 : mise en service de CDG Express.

5- Débat avec l'assistance

François Chevalier, animateur, donne la parole à l'assistance et propose de balayer les questions concernant d'éventuelles précisions sur le projet.

Karim, usager du RER B, demande s'il est plus important de se soucier des voyageurs, peu nombreux, qui utilisent le RER B pour se rendre à l'aéroport que des voyageurs quotidiens empruntant les RER omnibus vers Roissy et Mitry.

Bernard WENTZEL, président du Comité des Usagers de Sevrans, déclare qu'il a l'impression de revivre le débat public de 2003 et de retrouver les mêmes problèmes. À l'issue de ce débat, les habitants de Sevrans avaient manifesté leur refus quant à la réalisation de ce projet et pourtant le projet continue. Il considère que la gare de l'Est constitue une impasse et qu'il serait préférable de réaliser un deuxième tunnel au Châtelet afin de résorber le problème du goulet d'étranglement de Châtelet - Gare du Nord aux heures de pointe. Il propose d'étudier la possibilité d'une ligne B du RER autonome entre Châtelet et Gare du Nord.

Ayant participé aux études de Roissy Pôle, Bernard Wenzel indique que peu de voyageurs se rendent à Roissy par le RER B, ces derniers prenant plutôt les taxis et les navettes Air France.

Henri LAGOUTTE, membre du mouvement national de lutte pour l'environnement 93 (MNLE 93), mentionne les actions menées par l'association pour la modernisation du RER B et s'inquiète du financement du projet RER B Nord + et notamment de la participation de l'État. Il souligne également les nuisances sonores supplémentaires que pourraient engendrer le projet CDG Express et la circulation des trains de fret de nuit.

Gilles KUZIEWSKI, habitant de Sevrans, souhaite voir abandonner ou reporter le plus longtemps possible le projet CDG Express pour commencer, dès demain matin s'il le faut, la rénovation de la ligne B du RER. Il donne également son avis sur le développement du transport aérien et les nuisances qu'il peut engendrer. Par ailleurs, il ne souhaite pas voir privilégier le transport aérien alors que les usagers quotidiens des transports en commun circulent dans des conditions difficiles.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, répète que la priorité du projet RER B Nord + n'est pas seulement politique, mais tout simplement technique. Il répond également que CDG Express n'est pas lié à l'expansion du transport aérien car c'est une question qui se pose depuis la création de l'aéroport de Roissy.

Il revient sur le principe du schéma directeur du RER B qui consiste à rendre tous les trains omnibus sur des voies dédiées et permettra un arrêt à toutes les stations, soit de la branche de Roissy, soit de la branche de Mitry-Mory un train toutes les 6 minutes jusqu'à Aulnay et un train toutes les 3 minutes après entre Aulnay et Paris. En augmentant les fréquences, les quais seront moins chargés.

Un participant revient sur le fait que le financement de la modernisation du RER B Nord + doit intervenir avant celui de CDG Express et sur la difficulté de prendre le RER B en heures de pointe.



François CHEVALIER, animateur, propose à Francis Rol-Tanguy de revenir sur le financement du projet CDG Express.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, précise que le projet présenté à la réunion publique de Sevrans est bien différent de celui exposé au débat public de 2003. Il n'y a plus de demande de garantie auprès des collectivités locales et de l'État, ni de fournitures de subventions qu'elles viennent de l'État ou des collectivités territoriales. Il rappelle que pour l'exploitation des trains, la loi, qui a donné la maîtrise d'ouvrage du projet à l'État, affirme que la conduite des trains sera exercée par la SNCF.

Un participant pense que le projet CDG Express est un projet qui réintroduit des inégalités de services et indique qu'il n'apportera aucune retombée économique positive pour la banlieue.

André CUZON, président d'Environnement 93, rappelle que le projet CDG Express a fait l'objet de plus de 40 réunions et de 300 000 tracts. Il pense que les projets RER B Nord + et CDG Express ne sont qu'un seul et même débat. Il ne croit pas qu'il soit possible d'augmenter les fréquences du RER B du tunnel du Châtelet et imagine que les trains seront d'avantages surchargés. Il s'oppose aux voies et aux trains dédiés.

François CHEVALIER, animateur, propose à une personne de la SNCF ou du STIF de rappeler le principe du RER B.

Un participant, précise à André CUZON que les RER B au sud fonctionnent à la perfection sur deux voies dédiées depuis toujours. Les circulations d'un RER B Nord sur deux voies permettront d'avoir une meilleure régularité.

Luc ROBERT, direction Transilien SNCF, confirme que les RER qui fonctionnent le mieux actuellement en Île-de-France sont ceux qui fonctionnent sur des voies dédiées et donne l'exemple du RER A et du RER E. C'est un système qui a fait ses preuves. Il cite le contre-exemple du RER D, le moins régulier en Île-de-France, qui partage, au sud, ses infrastructures avec des trains de fret, des trains grandes lignes et des TER. Concernant les fréquences, il précise que le projet RER B Nord +, offrira un train toutes les 6 minutes, donc 10 trains par heure. Objectivement, sur chacune des deux branches il y aura 25 % de fréquence en plus, et donc de capacité supplémentaire.

François CHEVALIER, animateur, demande s'il y a d'autres questions sur le sujet du RER B.

Claude CHAUVET, élu des Verts, partage le point de vue d'André CUZON et rappelle les problèmes d'exploitation de la ligne B et D des RER dus à la présence de multiples fourches. Il demande à avoir des RER B toutes les 2 minutes, soit 30 trains par heure comme sur la ligne A. Il ne comprend pas pourquoi les passagers aériens ont besoin de mettre 10 min de moins pour rejoindre Roissy et pense qu'avec le renforcement de la sécurité dans les aéroports, où l'on perd des dizaines de minutes pour embarquer, les passagers ne sont pas à 10 minutes près. La régularité est importante. Il propose d'aménager des rames RER B spécialement pour les passagers aériens et dit que d'autres villes étrangères ont choisi ce système de cohabitation : Vienne et Milan. Il donne l'exemple de Milan, où l'aéroport de Malpensa est desservi par une liaison dédiée qui cohabite avec des TER et déclare que cela marche très bien, les passagers s'accommodant de la demi-heure de trajet pour rejoindre la gare centrale de Milan. En comparaison avec la voiture qui permet de rejoindre Roissy en une heure, il pense qu'une demi-heure de trajet en train est un temps de transport correct.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement Île-de-France, confirme que pour assurer une meilleure fréquence et une meilleure régularité, faire circuler les RER sur des voies dédiées est une bonne solution. Petit à petit, il faut investir pour permettre que les RER fonctionnent sur des voies dédiées. L'État soutient un projet d'amélioration pour le RER D entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges, afin que,



sur ce tronçon, les RER puissent circuler également sur des voies dédiées comme on en parle aujourd'hui pour le RER B. Cela veut peut-être dire aussi qu'il faut que les RER aillent moins loin car il est difficile d'amener des voies dédiées à l'autre bout de la région. Il souligne qu'il faut être prêt à accepter le système des correspondances, comme pour le métro. Plutôt qu'un tunnel supplémentaire, il indique qu'il préfère que l'on consacre ces sommes à faire en sorte qu'en première couronne les différents RER circulent sur voies dédiées, avec ce que cela peut offrir en termes de fréquence et de régularité. Le propos de l'État dans la négociation des contrats de projet consiste à donner la priorité à fiabiliser et augmenter la fréquence des RER en proche couronne. C'est le cas du RER B qui est démonstratif, mais cela signifie qu'il faut poursuivre demain sur le RER D et sur le RER C.

Un représentant de l'Association de Défense de l'Environnement de Sevransud rappelle que son association existe depuis 15 ans et qu'elle représente environ 75 familles sur Sevransud, donc les riverains qui vont supporter CDG Express, s'il se fait. Il précise que leur point de vue par rapport au projet est négatif, car les Sevransais ne sont pas des « vaches qui regardent les trains passer ». Il note que le projet RER B Nord + est fait de telle sorte que le RER B dispose de voies dédiées tout au long de son parcours. Il ajoute que le tunnel du Châtelet demeure un goulet d'étranglement.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, revient sur la comparaison avec les 30 trains du RER A. Il explique qu'il faut redescendre à 28 trains dans le tunnel de Châtelet - Gare du Nord commun aux RER B et D pour pouvoir faire circuler normalement les trains. Cette différence vient du fait que les trains du RER A sont asservis, c'est-à-dire que la conduite est automatisée et que les conducteurs ne sont là que pour réagir en cas de problème. Francis Rol-Tanguy dit qu'en asservissant les trains de la SNCF dans le tunnel Châtelet - Gare du Nord, il serait possible d'en faire passer 30, comme pour le RER A. Il considère que répondre aujourd'hui par le creusement d'un tunnel aux problèmes des usagers de banlieue est une erreur, l'argent investit dans les tunnels parisiens ne pouvant pas être mis ailleurs.

Le représentant de l'Association de Défense de l'Environnement de Sevransud demande de ne pas comparer le RER A et le RER B +, puisque le RER A a des voies dédiées tout le long du parcours, contrairement au RER B.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, répond que le RER A n'a pas des voies dédiées tout le long de son parcours : il a trois branches à la fin. Il pense qu'une de ces trois branches est de trop et que c'est pourquoi les 30 trains du RER A ont du mal à être tenus. Il constate que le RER A a aussi besoin d'amélioration. Il indique que le RER E pourrait être prolongé à l'Ouest afin de ne conserver que deux branches pour le RER A et d'envoyer une branche du RER E à Poissy. Ainsi, la desserte de Poissy et les circulations du RER A pourront être améliorées. Il précise que ce sont des idées d'amélioration pour les RER dans les 10 ou 15 ans à venir et rappelle qu'il préfère cette solution aux tunnels parisiens.

Le représentant de l'Association de Défense de l'Environnement de Sevransud rappelle qu'il représente de nombreux riverains et qu'ils sont contre CDG Express car deux voies vont passer du public au privé. Il souligne que le bruit et les vibrations occasionnés par la cadence des CDG Express vont gêner les riverains. Il rappelle qu'actuellement, c'est déjà le cas et que le ballast se promène et pousse le mur des riverains. Il indique que les riverains ne savent pas à qui s'adresser pour répondre à ces problèmes. Il parle également des déplacements d'air et pense que l'État ne prend pas en compte ces problèmes dans le projet CDG Express.

Armand SOORS, premier adjoint de la ville de Sevransud, constate les difficultés qui existent sur la ligne B du RER et ne comprend pas l'objet de la réunion publique de ce soir puisque la plupart des riverains présents à la réunion ne prendront jamais le CDG Express. Il demande si cette réunion fait suite au débat public. Il rappelle qu'il y a eu un premier projet de CDG Express, des réunions publiques et qu'il ne semble pas que ce premier projet ait reçu l'assentiment de tous ceux qui travaillent dans cette région. Il souligne



qu'il a participé à quelques réunions publiques et qu'il a beaucoup plus souvent entendu du rejet sur le premier projet qu'une acceptation de ce projet.

Il précise que depuis des années il semble particulièrement nécessaire d'avoir une ligne directe Paris-Roissy avec l'aéroport, mais elle existe aujourd'hui. Ce sont les RER direct Roissy. Il souligne la nécessité d'arriver très longtemps à l'avance pour prendre un avion compte tenu des contraintes de sécurité et d'embarquement et se demande pourquoi arriver beaucoup plus tôt. Il revient sur les difficultés à prendre le RER B et l'inconfort des rames, surtout en été.

Karim, un participant, demande pourquoi le CDG Express ne dessert pas d'autres stations comme Aulnay-sous-Bois et se demande si le CDG Express n'est pas réalisé pour assurer la tranquillité des voyageurs aériens.

Bernard BERNEX, revient sur le financement du projet et le non-engagement de l'État dans ce financement. Il souligne qu'en admettant que ce CDG Express se fasse après une rénovation efficace du RER B, il y a déjà eu en France et Europe d'autres projets de desserte directe d'aéroports qui se sont avérés ne pas être rentables du tout. Il s'interroge sur le financement du projet si jamais ce dernier n'était pas rentable pour le concessionnaire.

Il se demande pourquoi les voyageurs aériens qui ne prennent pas les RER B direct pour Roissy prendrait le CDG Express. Il pense que c'est une question de mentalité de transport.

Serge GRIMALDI, secrétaire du Parti des Travailleurs de Sevrans, dénonce la volonté de privatisation ainsi que l'ensemble du projet, coûteux et nuisible, de CDG Express. Les Sevransais et les autres riverains ont dit « Non à CDG Express » très clairement par des votes puis lors du débat public or, aujourd'hui, le projet est le même à la virgule près. Il demande à la tribune quand l'État écouterait la population, si l'État renoncera à déclarer d'utilité publique un projet privatisé nuisible pour la majorité, et au seul profit d'une infime minorité d'actionnaires ou de touristes, et comment faire pour faire renoncer l'État.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, répond à la question de Monsieur Grimaldi sur la continuité du projet malgré l'opposition des riverains, il propose de s'adresser aux élus. Il précise également qu'il n'est pas question de privatiser les voies, celles-ci appartenant à RFF, établissement public industriel et commercial.

Bernard CHAINEAUX, directeur Régional RFF, prend la parole car RFF vient d'être cité. Il rappelle qu'il y a trois ans RFF était à la tribune avec ADP et la SNCF, car ces trois établissements publics portaient le projet. Les choses ont changé au début de l'année 2006. Dans le cadre d'une loi du début de l'année, l'État a décidé de reprendre la main, c'est-à-dire être maître d'ouvrage. RFF est responsable du réseau mais pas des trains qui roulent dessus (SNCF). Sur le projet CDG Express, l'État souhaite regrouper le réseau et le service dans une même main pour pouvoir organiser une délégation de service public. C'est ce qu'il a engagé avec un appel à candidatures, et une concession qui sera attribuée mi-2008. L'État a demandé à RFF de l'assister au niveau de la compétence technique sur le réseau.

Bernard Chaineaux précise que sur les deux voies libérées grâce à la modernisation du RER B, continueront à rouler les trains picards, les TER, les trains de fret, et 4 CDG à l'heure dans chaque sens. Il précise que ces voies resteront publiques car il n'est pas question de privatiser le réseau ferré national. Le concessionnaire sera autorisé à emprunter le réseau ferré national existant dans le cadre d'une convention.

Il donne quelques éléments concernant l'environnement, et plus particulièrement la vitesse et le bruit, et précise que c'est une préoccupation du projet. Les trains CDG Express rouleront entre 140 et 160 km/h. Les TER picards passent à 140 km/h dans les gares. Il n'y a donc pas de différence sensible entre la vitesse de CDG Express et celle des trains actuels. CDG Express ne roulant pas la nuit, il n'y aura pas de nuisances nocturnes. En ce qui concerne le bruit de jour, les trains actuels (trains RER B, trains de fret) font plus de bruit individuellement que ne le feront les trains CDG Express car il y a 20 trains RER B par heure dans chaque sens jusqu'à Aulnay (10 sur chacune des branches), alors qu'il n'y aura que 4 trains



CDG Express dans chaque sens. Il précise qu'une étude acoustique est en cours et que si CDG Express occasionnait un bruit supérieur aux normes fixées par la réglementation, le concessionnaire devrait trouver ses propres solutions soit par des protections de façades (protections individuelles aux habitations sujettes à ces augmentations de bruit), soit par des protections acoustiques de type murs de protection.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France répond à la question sur le « pourquoi » de cette réunion sur CDG Express, alors que les participants ce soir ne le prendront jamais. Il indique qu'il est logique que le débat public ait une suite et que cela est prévu dans les textes de loi. Il indique que la DREIF avait souhaité une concertation commune aux projet RER B et CDG Express car il est difficile de dissocier les deux, même si l'on connaît l'ordre dans lequel il seront réalisés : d'abord le RER B puis CDG Express.

Il répond à la question sur le fait d'éviter le « mélange » entre les populations de la Seine St-Denis et les usagers du transport aérien. Il dit qu'actuellement, les usagers du transport aérien évitent déjà le RER B en prenant le taxi. C'est le mode majoritaire par lequel 70 % voyageurs vont ou repartent de Roissy.

Jean-Claude BURLLOT, comité de défense des usagers du RER B de Mitry-Mory et des communes environnantes, rappelle que le 9 octobre, l'association avait remis « 2 000 pétitions contre CDG Express et pour la modernisation du RER B » signées au Conseiller du ministre des Transports. Il répète qu'à l'heure actuelle les trains directs existants entre Châtelet et Roissy circulent presque vides alors que les habitants de la banlieue doivent attendre entassés sur les quais qu'un train pour Mitry arrive.

Il pense que le tarif de la liaison CDG Express n'est pas adaptée à une famille et que le financement risque d'être un échec. Il revient sur les nuisances et prétend que les trains de fret seront concentrés la nuit pour laisser passer les trains CDG Express.

Stéphane GATIGNON, maire de Sevrans, propose aux habitants de Sevrans de donner leur avis sur le projet sur le registre en Mairie.

Bernard CHAINEAUX, directeur Régional RFF Île-de-France, répond à la remarque de Jean-Claude Burlot sur le fret et indique qu'entre les trains CDG Express, les transiliens et les TER, il y aura de la place pour deux trains de fret à l'heure, dans les deux sens. De plus des travaux d'amélioration de la sortie du triage du Bourget seront menés et un évitement réalisé dans le département de la Seine-et-Marne pour permettre de stocker les trains de fret s'ils ne sont pas dans leur horaire.

Jean-François BAILLON, 2^e adjoint au maire de Sevrans, répète que la population de Sevrans attend une amélioration du RER B pour une circulation dans des conditions décentes. Certains Sevransais l'ont montré, cela devient insupportable. Il exprime son doute quant à la rentabilité du projet. Il revient sur les nuisances sonores et craint que la qualité de vie ne soit dégradée dans les secteurs traversés par le CDG Express et a peur des 73 dBA mentionnés dans le document de la DREIF.

Claude MARTIN, Sevransais, se demande quelle est la somme dont l'État dispose pour commencer les travaux de rénovation de la ligne RER B.

Un participant ne comprend pas comment les trains de fret s'inséreront entre des trains qui roulent entre 120 et 160 km/h.

Bernard CHAINEAUX, directeur Régional RFF Île-de-France, répond que c'est un problème mathématique qui prend en compte la longueur du tronçon commun aux deux circulations. Les personnes qui tracent le « graphique » à la SNCF ont estimé possible de rendre compatible, sur ce tronçon, les CDG Express circulant à la vitesse citée, avec des trains qui sortiront du triage du Bourget. C'est pour cela qu'il est prévu d'adapter la sortie du triage du Bourget pour permettre au train de fret de circuler plus vite à cet endroit.

Un participant demande en quoi consiste l'amélioration de la ligne du RER B



François CHEVALIER, animateur précise qu'il y a eu des réunions publiques sur le sujet.

Michel JANNIC, adjoint au maire de Sevrans indique qu'il habite à 150 m des voies ferrées et qu'il n'entend pas les RER mais uniquement les « petits gris » et les TER picards. Il considère que CDG Express aggravera les problèmes acoustiques et demande à ce que le nécessaire soit fait au niveau du bruit.

Un participant s'interroge sur les circulations des RER B et les CDG Express en cas de situation perturbée et demande si l'État ne va pas laisser la priorité au « transporteur économique ».

Bernard CHAINEAUX, directeur Régional RFF Île-de-France, répond à la question des circulations en situation perturbée. Il explique que les petits retards seront traités en maintenant la séparation entre les lignes du RER, les lignes de CDG Express et des autres trains (TER, Transiliens...) entre les voies bis et les voies principales. En revanche, en cas de grosses perturbations il sera envisagé de faire basculer les RER B sur les voies principales où circuleront les CDG Express et inversement. Il y aura, certainement, des conventions signées le moment venu entre le concessionnaire de CDG Express, et le gestionnaire du service du RER B (SNCF). Il maintient qu'il n'est pas du tout envisagé d'accorder de priorités aux trains CDG Express.

Un participant dans la salle, demande si cette convention sera signée pour l'enquête publique

Bernard CHAINEAUX, directeur Régional RFF Île-de-France, répond qu'à son avis, les règles seront discutées avec le concessionnaire avant la signature du contrat de concession fin 2008. Dans le cahier des charges du concessionnaire, il y aura des informations sur les conditions dans lesquelles les gestionnaires actuels envisagent de traiter les perturbations, mais il n'y aura pas la convention.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement d'Île-de-France, ajoute que cela fait partie des clauses qui devront être discutées, dans le cadre de l'appel à candidature et, a minima, citée dans l'enquête publique au 2^e semestre 2007.

Il revient également sur le financement du projet du RER B et précise que bien qu'il n'y ait pas aujourd'hui de contractualisation sur ce sujet entre l'État et la Région, l'État a participé, cette année, à hauteur de 10 millions d'euros pour l'ensemble du dossier et notamment les études d'avant-projet. Ainsi, l'État est en avance sur sa part de financement par rapport à la Région. Par ailleurs, il précise que l'État est prêt à s'asseoir à la table, avec le STIF et le Conseil Régional pour discuter du financement des protections phoniques liées à la modernisation du système RER B et de CDG Express, bien que les trains de fret soient les plus bruyants, et à rechercher un bon accord politique qui permettra de financer les protections nécessaires. Réaliser CDG Express permettra d'apporter une contribution significative en matière d'environnement et de développement durable, mais aussi en matière de circulation routière dans ce département qui en a grand besoin. Il faut, comme dans toutes les grandes capitales, offrir un moyen de transport collectif aux usagers du transport aérien.

Il répète une dernière fois qu'il n'y aura pas de projet CDG Express tant que la modernisation du RER B ne sera pas devenue une réalité.

M. CHEVALIER, Association « vivre sans CDG Express » demande s'ils pourront être tenus au courant de l'évolution du projet.

Francis ROL-TANGUY, directeur Régional de l'Équipement Île-de-France, répond que la prochaine phase publique du projet, après cette information, est l'enquête publique qui se tiendra au 2^e semestre 2007. Il précise que la DREIF est prête à recevoir les associations et à les tenir au courant, tant que faire se peut.



M. CHEVALIER, Association « vivre sans CDG Express » rappelle que leur mobilisation a permis d'obtenir le texte du schéma d'orientation pour la rénovation du RER B et qu'ils continueront à se mobiliser contre CDG Express.

François CHEVALIER, animateur, remercie tous les participants.

