



Union des associations d'environnement de Seine-St-Denis

Environnement 93 est une union d'une vingtaine d'associations de défense de l'Environnement de Seine-Saint-Denis. Elle est agréée et signataire d'une convention avec le Conseil Général. Environnement 93 fait partie du réseau IDFE (Ile-de-France Environnement) et FNE (France Nature Environnement).

Environnement 93 a pris l'initiative de créer un Collectif 93 contre le CDG-Express dès septembre 2001 lors de la concertation préalable. Ce collectif d'associations existantes des communes concernées de Noisy à Mitry travaille en partenariat avec l'association spécifique intercommunes « Vivre Sans CDG Express ».

Coordonnées :

André Cuzon, Président - 12, avenue Dumont - 93600 Aulnay-sous-Bois

Courriel : acuzon@wanadoo.fr - Tél. : 01.48.68.96.10

La mobilisation de la population a été rapide, exceptionnelle et unanime : **NON au CDG, OUI au RER**. Une pétition de plus de 3 000 signatures a été remise au ministère des transports en juin 2002.

La pétition du Collectif 93 contre le CDG-Express :

Aulnay Environnement, Association de Défense d'Aulnay Sud, Association de défense de l'environnement de Sevransud, Association Sevranaise pour la Préservation de la Qualité de la Vie, Pavillons, Ourcq Environnement, Environnement 93, Association Intercommune « Vivre sans CDG Express », Association du Clos Montceuleux, Collectif Marie Laurencin de Villepinte, France Ecologie.

Non au projet élitiste de Roissy-CDG-Express :

- aux risques financiers (environ 1 Milliard d'euros)
- aux nuisances des chantiers
- aux emprises terrestres et souterraines
- aux risques (effondrements) et aux nuisances (vibrations, bruits) du tunnel de 11 kilomètres sous le 93

Oui à un véritable Transport Public

Oui à un RER B de Qualité (ponctualité, sécurité, propreté...)

Du fait de ces réactions le président du STIF, Mr Duport, Préfet de Région à l'époque, a mis à l'ordre du jour la rénovation du RER B. Cela a abouti à ce Schéma Directeur d'amélioration du RER B, élément du dossier absent il y a deux ans. Il est vrai que tous les maires concernés par le RER B ont entre temps organisé des Assises pour le RER B.

Depuis le début, nous avons souhaité la saisine de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) sur ce projet. Nous avons interpellé le GIE (RFF, SNCF, ADP) et les élus pour obtenir un débat public, sans succès. C'est dans le cadre de la nouvelle loi de 2002 qui a imposé la saisine obligatoire que ce débat public peut avoir lieu. Le GIE a toujours refusé la communication des études, qui sont aujourd'hui grâce à nos demandes récentes, disponibles sur Internet (<http://www.debatpublic-cdgexpress.org>) et CD-ROM (disponible auprès de la commission particulière).

Notre détermination est totale car nous sommes persuadés de défendre à la fois :

- **les riverains des chantiers et du tunnel,**
- **les usagers du RER B et des transports publics,**
- **l'intérêt général à travers la défense de l'environnement (nuisances et atteintes géologiques),**
- **la promotion des transports durables,**
- **la lutte contre l'effet de serre,**
- **et l'anticipation souhaitable de la fin du pétrole dans les meilleurs délais pour que les décisions d'avenir soient les meilleures sur les plans économiques et sociaux (l'emploi dans le secteur aérien).**

LE PROJET ET LE PROBLEME POSE :

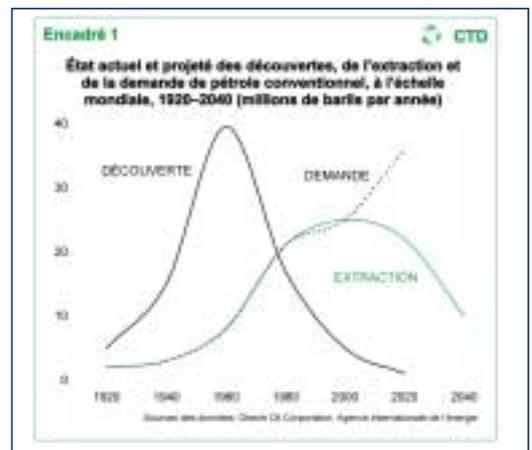
Pour le maître d'ouvrage : il s'agit d'améliorer la desserte ferroviaire de Roissy par une liaison dédiée réservée aux voyageurs aériens y compris dans la perspective des Jeux Olympiques de 2012 (c'est nouveau !)...

Soyons sérieux : pour nous, le seul objectif sérieux est d'améliorer considérablement les transports durables sur l'agglomération parisienne et particulièrement sur le quart nord-est. Il est choquant moralement de proposer un tapis rouge pour la clientèle d'affaires et les touristes qui vont prendre l'avion à Roissy en oubliant tous les autres. C'est un projet du siècle passé : celui du pétrole, de la voiture et du Concorde... avec des références internationales non concluantes (Arlanda à Stockholm ou Heathrow à Londres).

Nous avons regardé ailleurs aussi et découvert un Centre pour un transport durable financé par les ministères du transport et de l'environnement du Canada (avec la participation des chemins de fer du Canada...) qui envisage l'avenir de l'aviation (bulletin n° 3) :

- « de tous les modes de transport, l'aviation est actuellement le moins écologiquement durable et le moins susceptible de le devenir », « deux facteurs sont susceptibles de freiner la croissance annoncée : la nécessité de réduire les émissions des GES (gaz à effet de serre) et l'absence de carburant à bas prix » (...) « Selon un scénario plus probable, l'activité aéronautique va diminuer pendant les 30 prochaines années. L'investissement consacré à l'infrastructure aéroportuaire semblera alors injustifié ».

Ajoutons que la responsabilité de chacun et celle des gouvernants est engagée lorsqu'on sait qu'« un vol Toronto-Paris A/R équivaut à 36.000 km en voiture pour une personne (la distance entre Paris et Toronto est de 12.000km) et qu'un litre de carburant d'aviation brûlé à 10 km d'altitude semble avoir 2 à 4 fois plus d'impact sur le réchauffement climatique que la même quantité au niveau du sol ». Enfin, « dans l'état actuel des choses, le transport aérien n'est pas durable, rien ne peut pour l'instant remplacer les moteurs d'avions fonctionnant au carburant fossile ».



LE CONTRE-PROJET : faire fonctionner et améliorer rapidement le réseau existant.

Le RER B met 30 min entre Châtelet et Roissy en s'arrêtant à la Gare du Nord et à Aulnay, et 54 min entre Roissy et Antony (le VAL). Cela est difficile depuis que le RER D utilise le tunnel Gare du Nord-Châtelet. Le schéma d'amélioration du RER B démontre qu'on peut doubler le tunnel et améliorer largement les RER B et D, et donc tout le réseau francilien et ainsi tous les accès aux gares TGV. L'interconnexion des TGV est utile, mais il est absurde de faire de Roissy la gare centrale de l'agglomération parisienne, comme avec la liaison LGV Normandie utilisant les sillons d'EOLE dans Paris pour rejoindre Roissy.

Ce serait un réseau non-durable qui créerait de la distance pour tous les usagers. Aujourd'hui Paris est desservi par cinq gares principales reliées, plus ou moins par le RER : le « chaînon manquant » : c'est la liaison de Montparnasse avec le réseau RER. D'autres améliorations fondamentales sont nécessaires si on pense aux bagages des usagers du rail, et pas seulement à ceux de l'avion, tant dans l'accès aux gares RER et TGV qu'aux stations de métro.

Concernant le taxi, une gestion régionale devrait en faire un complément très utile, la desserte des aéroports n'est du ressort que des seuls taxis parisiens.

Si la SNCF et ADP veulent améliorer sans attendre la part de l'accès ferré à l'aéroport, qu'ils suppriment la surtaxe sur le billet actuel et qu'ils achètent des voitures de RER adaptées aux voyageurs aériens.

La problématique financière :

- Face aux enjeux, le livre blanc de la commission européenne sur le transport pointe la nécessité de nouveaux financements. La taxe sur le kérosène, si évidente, n'est pas contestée mais oubliée par des décideurs juges et parties à l'OACI (Organisation Civile de l'Aviation Internationale)

- Une nouvelle source de financement est nécessaire au niveau national et régional.

Les billets d'avion de tous les usagers d'Orly et de Roissy doivent inclure un billet de RER francilien. Ce financement permettrait d'avancer avant 2015 l'amélioration sensible du RER B et aiderait à financer tous les projets en attente depuis des décennies (comme la grande ceinture entre Sartrouville et Noisy-le-Sec). Cela permettrait d'appliquer les principes du développement durable : les pollueurs doivent être les payeurs.

Qui va vraiment payer ?

Le maître d'ouvrage oublie que le transport aérien fait payer ses coûts externes depuis toujours.

Les entreprises publiques endettées qui doivent investir sont celles qui doivent améliorer les RER !

La note sur le montage financier du projet par le Conseil Général des Ponts et Chaussées (disponible à la commission particulière du débat public, référence document n°28) conclut « un certain nombre d'interrogations et de réserves (qui) laissent planer un doute sur la pertinence du montage (financier) » pour une période d'exploitation 2008-2037. Le risque lié à la fin du pétrole pas cher est à ajouter et la période à repousser de 5 ans.

Le risque est pour le contribuable.

Le coût des nuisances est certain lui :

• Sur tous les chantiers :

- Le chantier de **Pavillons-sous-Bois** proche des habitations va durer 4 ans jour et nuit pour 4.000 tonnes de terre par jour : convoyages, aspirations et transports des déblais : c'est un projet pharaonique... Celui de **Tremblay** sera accompagné du trafic des camions...

- Le chantier de **Noisy-le-Sec** (après d'autres) se fera de jour et de nuit, durera aussi plusieurs années et occupera tout le quartier du Petit Noisy. La nuit, le chantier sera éclairé comme en plein jour et ponctué des alarmes. Par ailleurs, le trafic sera quand même gêné par les

travaux. Cela fait 20 ans que les riverains attendent les protections phoniques reconnues indispensables par tous.

- Il y aura ensuite pour eux les nuisances des trains supplémentaires : 600 à ce jour, 660 avec le TGV Est, 152 en plus avec le CDG avec des horaires de 5 h à minuit, 365 j par an et des trains souvent vides. Ne parlons pas du LGV Normandie qui utiliserait le potentiel du tunnel (300 par jour) !

• Les riverains du tunnel :

Les études complémentaires à la demande des habitants, des associations et des collectivités font craindre le pire dans un sous-sol à risques : au moment des travaux avec

les fontis existants dans le gypse et par la suite à plus ou moins long terme du fait du travail géotechnique : en effet, c'est un barrage de 11 kilomètres dans le sous-sol des villes avec au-dessus des logements individuels ou collectifs, des écoles, des hôpitaux, des bureaux, des labos...

Les risques des bruits et des vibrations sont aussi réels et poseront problème aux particuliers comme aux entreprises.

Les experts préconisent un tunnel à 45 mètres au lieu de 15.

Les risques pour les usagers sont d'autant plus importants que le projet prévoit un monotube sans accès intermédiaire contrairement aux recommandations du rapport parlementaire n° 2388 sur la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires français et aux textes existants.

Entre sécurité, nuisances et finances, il faudra choisir.

Dans tous les cas, cette liaison vers un transport non durable dédiée aux voyageurs aériens par tunnel rend irréversible son usage futur pour le transport public régional, interdisant les gares intermédiaires. Ce tunnel sous la banlieue, réservé à certains usagers, n'est pas une bonne idée ni écologique ni sociale. Le tunnel à construire : c'est le doublement du tunnel entre Gare du Nord et Châtelet.

RER OU CDG, IL FAUT CHOISIR :

A l'évidence, les 2 projets sont en concurrence. Si vous améliorez le RER, ce sont des clients en moins pour le CDG. Si nous obtenons des tarifs transiliens non-indexés à la distance, comme c'est le cas dans la très petite couronne (coût unitaire d'un ticket de métro), c'est encore des clients en moins pour le CDG. Cette dernière proposition est juste socialement et écologiquement.

En matière de transport, il faut mieux parfaire l'existant quand cela est possible, y compris en matière de nuisances : les habitants existants étaient là avant le tunnel, ils risquent aussi des pertes immobilières injustes.

Les réseaux de transports doivent se compléter aux niveaux local, national ou international en privilégiant des solutions multimodales et durables ; ce projet est une opération ponctuelle, de prestige sans avenir.

Pour conclure :

A l'évidence, la réflexion en Région Parisienne et en France n'a pas lieu parce qu'il n'y a pas de gouvernance régionale dans l'agglomération de la capitale. Il s'agit globalement, de donner les pouvoirs de décision aux élus régionaux. Le rapport de la commission

parlementaire présidée par le député François-Michel Gonnot sur « Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 » qui vient de sortir propose un contrat entre l'état, la région Ile-de-France et Aéroports de Paris. Cela est indispensable afin que le citoyen puisse mandater ses élus. De ce point de vue, il faut que la future région puisse décider en responsabilité de ce projet.

L'autre acteur principal, l'État, risque d'avancer masqué pour faire passer sa raison d'état. Nous sommes au 21^e siècle et les enjeux ont été bien vus par le chef de l'État à Johannesburg. Précisément, l'État doit avoir le courage d'éclairer les enjeux de la fin du pétrole (inéductable) comme au Canada. Ce n'est pas facile d'annoncer les mauvaises nouvelles mais il faut le faire.

Cela est nécessaire pour juger d'un investissement dont le financement nous amène dans environ 40 ans. Les enjeux en termes de délais, de coûts, d'enjeux stratégiques, également de conséquences économiques et sociales sont à éclairer.

Cela n'a pas été fait lors du débat sur le troisième aéroport, toujours sans doute à cause de l'ingouvernance francilienne et pourtant c'est justement le transport aérien qui n'a pas d'avenir sans pétrole à ce jour.

Les activités aéronautiques et touristiques sont fragiles en elles-mêmes, car dépendantes de détaxations, de subventions diverses et dopées par des images publicitaires et la rente pétrolière.

Pour nous, il faut :

- arrêter ce mauvais projet,
- se battre pour des solutions européennes et mondiales sur la taxation du pétrole et le financement du virage sociétal nécessaire dans l'esprit du sommet de RIO et imposé par la fin du pétrole pas cher.
- sans attendre, décider d'un financement par le transport aérien, entre autres, des transports quotidiens et durables.

La population du 93 qui a su se mobiliser, a obtenu sur le papier l'amélioration du RER :

Elle continue à montrer sa détermination pour obtenir le financement rapide du RER en remettant en cause le projet CDG Express. C'est une lutte pour un développement durable désirable.

Pour Environnement 93

André Cuzon