

# Le journal du débat public

sur le projet de liaison ferroviaire Paris / Charles-de-Gaulle



n°1  
Oct. 2003

## Débat Public CDG Express, après la phase d'information : le débat

La réunion du 13 septembre dernier a donné le coup d'envoi du débat public sur le projet CDG Express. Celui-ci prévoit la réalisation à l'horizon 2012 d'une nouvelle liaison ferroviaire, dédiée aux passagers aériens, reliant, sans arrêt intermédiaire, la gare de l'Est à l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. 21 réunions sont prévues jusqu'à la clôture du débat, le 15 décembre prochain. Les 3 premiers colloques thématiques ont déjà permis au public de s'informer sur le développement de l'aéroport de Roissy CDG et sur sa desserte ; des impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie ainsi que des effets du projet sur les autres infrastructures de transport en Ile-de-France.

projet. Philippe Marzolf, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP) CDG Express, a ensuite présenté le dispositif mis au service du public : la Commission et sa composition, les règles du débat et les moyens d'information et d'expression proposés. Après l'exposé du projet par le GIE CDG Express, 6 intervenants : élu, associatifs et représentants socio-économiques se sont exprimés. La deuxième partie de la réunion a été consacrée aux réponses aux questions posées par le public à l'ensemble des intervenants.

130 personnes se sont déplacées au Gymnase Japy le 13 septembre pour écouter et questionner le GIE (Groupement d'intérêt économique) CDG Express ainsi que 6 interpellateurs partisans ou opposants au projet. La réunion a été ouverte par Bertrand Landrieu, Préfet de la Région Ile-de-France. Formulant des vœux de réussite pour que ce premier débat public en région parisienne se déroule de façon exemplaire, celui-ci a précisé qu'à l'issue de cette discussion – et avec l'apport des différents points de vue – l'État prendra la décision de continuer ou non le

### Quels enseignements tirer de cette première réunion ?

La solution présentée par le Maître d'Ouvrage, avec notamment la création d'un tunnel de plus de 10 km, soulève de nombreuses questions en matière de sécurité, de risques géologiques et d'impacts pendant les travaux et durant la phase d'exploitation. Le risque financier

### Le calendrier des prochaines réunions de proximité :

**23 octobre 2003**

de 20h30 à 23h30

Villepinte à l'Espace V

**30 octobre 2003**

de 20h30 à 23h30

Tremblay-en-France  
à l'espace Henry Farman

**6 novembre 2003**

de 20h30 à 23h30

Sevran  
à la Salle des Fêtes

**13 novembre 2003**

de 20h30 à 23h30

Pavillons-sous-Bois  
à l'Espace des Arts





encouru par les trois entreprises publiques est également abordé. Jean-Pierre Duport, Président de RFF a précisé que « *le Maître d'Ouvrage serait attentif aux attentes, aux observations et aux craintes qui s'exprimeront. L'examen des points de vue permettra d'affiner ces propositions (...), en vue de la meilleure intégration possible du projet dans son environnement* ».

Face à la question de l'attractivité économique de l'Ile-de-France (tourisme d'agrément et d'affaire), la nécessité d'améliorer la desserte entre l'aéroport et la capitale est un constat partagé par tous. Mais, la mise en place d'un service dédié pour les passagers aériens fait l'objet d'une controverse : pour certains, un RER B fiable et sécurisé pourrait suffire ; pour d'autres, il faut un service spécifique,

doté d'un véritable terminal aérien dans la capitale.

Pour tous, il est impératif d'améliorer le RER B pour les trajets quotidiens des franciliens – même si les deux dossiers ne sont pas liés techniquement.

Enfin, des alternatives au projet CDG Express ont été proposées, notamment l'utilisation des voies LGV Est et interconnexion.

## — Entretien



# Philippe Marzolf

## Président de la CPDP CDG Express

“Nous sommes satisfaits de la qualité des échanges”

### Comment analysez-vous les premières semaines du débat ?

« Comme une période d'information active puisque nous enregistrons déjà plus de 700 questions écrites, et que nous avons fait parvenir plus de 4 000 documents à ceux qui nous en ont fait la demande. Tout est donc prêt pour que les personnes concernées puissent comprendre les enjeux du projet et obtenir des réponses précises à leurs questions. L'ensemble du dispositif d'information mis en place et les 20 réunions programmées nous permettent aujourd'hui de connaître assez précie-

sément le coût des moyens mis au service de ce débat, dont le budget total se situera aux alentours de 1,2 millions d'euros ».

### Etes-vous satisfait de la réunion publique du 13 septembre ?

« La qualité des échanges ne peut que me satisfaire, puisque les acteurs concernés connaissent très bien le dossier et que des solutions alternatives sont déjà proposées. En revanche, il y avait assez peu de participants parmi les 130 personnes présentes le 13 septembre. C'est le premier débat public en Ile-de-France et la participation

des franciliens semble s'exprimer plus aisément par les moyens de communication et d'informations à distance (consultation des documents sur le site Internet, envoi de questions par carte T, appels sur le numéro vert, etc.) ou dans le cadre de réunions plus restreintes. Nous avons en effet accueilli 107 participants au colloque sur le thème « l'impact du projet CDG Express sur l'environnement et le cadre de vie ». La mobilisation promet également d'être assez forte lors des réunions de proximité destinées aux habitants des 11 villes concernées par le tracé ».

## Diffusion de l'information : le grand public s'investit

- **2 098** carte T ont été renvoyées à la CPDP pour demander des informations ou poser des questions (plus de 700 à ce jour).
- **3 200 présentations du projet** ont été envoyées (dossier complet ou synthèse) et **1 800 cahiers d'acteurs distribués**.
- Le site web de la CPDP a enregistré **plus de 6 200 visites** depuis la fin du mois de juin et **22 600 fichiers y ont été téléchargés**.
- Plus de **1 480 personnes** sont abonnées au journal que vous êtes en train de lire.
- **615 personnes** reçoivent régulièrement par courriel l'actualité du débat public.

## De nouveaux documents au débat

**6 contributions écrites** devenues “cahiers d'acteurs” sont disponibles :

- Association des riverains de Noisy-le-Sec
- Environnement 93
- Ile-de-France Environnement
- Vivre sans CDG Express
- Paris Ile-de-France Capitale Économique
- Les Verts du 93

**Est également disponible :**

- la synthèse du schéma directeur de la ligne du RER B adopté par le STIF le 1<sup>er</sup> octobre 2003.

**A venir :**

- les cahiers de l'Association Pavillons Ourcq Environnement et de l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France (AUT-IDF).



— Réunion publique du 13 Septembre 2003

## Qu'avez-vous pensé de cette première réunion publique ?



**M. Valentin**  
Habitant de Paris 10<sup>ème</sup>

*J'ai beaucoup apprécié qu'il y ait des « pour » et des « contre » sur la scène. Personnellement, je pense qu'il sera intéressant d'assister au colloque thématique sur le RER B. Tout d'abord parce que j'en suis un utilisateur régulier et ensuite parce que je ne comprends pas pourquoi on ne remet pas en service les trains directs qui reliaient Paris à Roissy en 19 min lors de l'ouverture de la ligne.*



**Mme CORAZZA**  
Directeur Général de Paris-Ile de France Capitale Économique

*J'ai été frappée par la grande liberté d'expression des participants. Notre association est favorable au projet car tous nos travaux démontrent que Paris Ile-de-France a impérativement besoin d'une desserte telle que CDG Express pour maintenir son rang de capitale parmi les plus attractives du monde. Il faudra également que la ligne B du RER soit améliorée et qu'une desserte directe du Parc d'Expositions de Paris-Nord Villepinte soit mise en place.*



**M. N'Guyen**  
Habitant d'Aulnay-sous-Bois

*Les propos de la réunion ont été intéressants, mais je déplore le manque de participation des personnes concernées par le projet, je pense en particulier aux habitants des villes concernées par le tracé. Le terme de « débat public », pour moi, c'est un leurre, il y a toujours plus d'institutionnels dans ces réunions publiques que de personnes « lambda ». Quand on a la possibilité de s'exprimer, il faut « saisir l'occasion » !*

— Colloques thématiques

## Le Transport aérien et le projet CDG Express

Le colloque sur ce thème a eu lieu le 18 septembre en présence d'experts et d'une cinquantaine de participants. Il a permis d'aborder de nombreux sujets concernant l'avenir de la plate-forme de Roissy et de sa desserte :

– la croissance du trafic aérien pose de plus en plus de problèmes avec les riverains. Le déplacement vers la province de certains types de trafic aérien ne résoudrait pas tout. Les avis sont partagés sur la perspective d'une nouvelle piste alternative.

– Il y a un débat également sur les normes relatives au bruit : elles ne reflètent pas le vécu des riverains ; et ces derniers souhaitent limiter le nombre de mouvements, par une décision législative ou réglementaire.



– Même si les impacts environnementaux du transport aérien sont inférieurs à ceux du transport terrestre, la question des nuisances aériennes s'imposerait progressivement aux décideurs. Dans ce contexte, le

projet CDG Express, malgré sa qualité de service projeté et son report modal affiché, se trouve placé au cœur de ces préoccupations. Les taxis parisiens déplorent quant à eux, l'absence d'une voie réservée sur l'A1.



# L'impact du projet CDG Express sur l'environnement et le cadre de vie

Le colloque du 26 septembre a réuni plus de 100 personnes.

– Le projet de chantier en milieu urbain a permis de souligner les points suivants : la construction d'un tunnel en milieu urbain est moins perturbant qu'un ouvrage de surface. Pour les spécialistes, la technique est maîtrisée et les risques qui y sont liés sont parfaitement connus. Les difficultés liées à la géologie ont été évoquées, et des études complémentaires permettront d'affiner les connaissances du sous-sol. Le chantier de la zone de la Poudrette sera réhabilité à

l'issue des travaux. Le Maître d'Ouvrage souligne que toutes les garanties seront apportées sur ces aspects.

– Quant aux aspects environnementaux durant la phase d'exploitation, ils mettent

à jour le caractère inacceptable de certains "points noirs" ferroviaires, pour les riverains. La question des normes de sécurité du tunnel soulève des inquiétudes, tout comme la prise en compte des nappes phréatiques pendant l'exploitation du tunnel. Les problèmes acoustiques et la complexité de la réglementation sont également évoqués, pendant la phase de travaux comme durant l'exploitation de la ligne. Enfin, l'enquête d'utilité publique permettra à l'État d'imposer des contraintes au Maître d'Ouvrage, notamment en matière environnementale.



## Effets du projet sur les autres infrastructures de transport :

Sur la question du comportement des usagers, abordée le 4 octobre dernier, 4 critères déterminent le choix d'une desserte : accessibilité, correspondances éventuelles, vitesse et fréquence. Fiabilité et continuité du service renforcent la confiance des usagers. Pour certains et en relation avec le projet CDG Express, il serait nécessaire d'étudier plus avant les questions de l'équité sociale face au transport en région Ile-de-France.

D'autre part, la question de la réelle nécessité d'un terminal aérien à Paris intra-muros a été posée. Par contre, les comparaisons avec les *Airport Express*

étrangers ne doivent pas confondre les prévisions de trafic avec les chiffres de fréquentation lorsqu'une nouvelle ligne débute son exploitation.

Le constat d'une réelle dégradation du service de la ligne du RER B est partagé par tous. Le STIF (syndicat des transports d'Ile-de-France) précise les difficultés auxquelles est soumise cette ligne : augmentation importante du trafic et « points bloquants » en raison de problèmes d'infrastructures. Il expose ensuite le schéma d'amélioration du RER B récemment adopté, avec les actions prévues à court, moyen et long terme. Le public

constate la faiblesse des moyens alloués jusqu'en 2006 pour y remédier, et l'absence de garanties de financement après cette date. Certains soulignent qu'une amélioration notable de la ligne RER B pourrait satisfaire les deux types d'usagers (usagers quotidiens et passagers aériens).

Le Maître d'Ouvrage explique que la création de la ligne CDG Express permettrait de rendre à sa vocation première – desservir uniquement la banlieue – la ligne du RER B. Il précise enfin que les réserves de capacités du sillon ferroviaire arrivant à la gare de l'Est seront suffisantes pour le projet.

**Tous les articles sont des extraits des comptes rendus et des synthèses exhaustifs des réunions, disponibles :**

• sur le site internet de la CPDP  
[www.debatpublic-cdgexpress.org](http://www.debatpublic-cdgexpress.org)

• sur simple demande

en appelant le  0 800 800 949 (appel gratuit)

**CPDP CDG Express**

32 rue d'Hauteville 75010 Paris  
Tél. : 01 40 22 00 60 - Fax : 01 40 22 02 40

[www.debatpublic-cdgexpress.org](http://www.debatpublic-cdgexpress.org)

Directeur de la publication : Philippe Marzolf

Tirage : 10 000 exemplaires

Septembre 2003

Photos : Adilson Felix - Diagonale Studio