

Le journal du débat public

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



n°2
Oct. 2003



Bruno Faivre d'Arcier
Membre de la CPDP CDG Express

Octobre 2003 : la CNDP demande un dire d'expert

Au fur et à mesure des réunions et de la publication des cahiers d'acteurs se sont dégagées des solutions alternatives au projet CDG Express qu'il a paru nécessaire d'examiner. À la demande de la Commission particulière en charge du débat public sur ce projet, la CNDP (Commission nationale du débat public) a donc décidé le 8 octobre 2003 de commander un dire d'expert complémentaire qui portera sur l'intérêt et la faisabilité de deux tracés alternatifs proposés par certains des acteurs lors de ce débat.

Entretien avec Bruno Faivre d'Arcier, membre de la CPDP CDG Express, Professeur au laboratoire d'économie des transports à l'Université Lumière Lyon 2.

Journal du débat public : Pourquoi la CNDP a-t-elle décidé de faire procéder à une étude complémentaire par un expert indépendant ?

Bruno Faivre d'Arcier : Au cours de la phase d'information du débat public, certains acteurs ont proposé des alternatives qu'il nous a paru nécessaire d'approfondir. Conformément aux textes prévus à cet effet, la CNDP a donc demandé l'examen de ces propositions par un expert indépendant. Ceci illustre parfaitement notre volonté d'avoir un débat complet, qui s'enrichit au fur et à mesure des échanges.

JDP : Quel est le rôle de l'expert indépendant ?

B. F. d'A. : Il doit donner un complément d'information et notamment apprécier la faisabilité et le coût des solutions alternatives, et si chacune d'entre elles répond aux besoins des passagers aériens. Il précisera également quelles sont les éventuelles études complé-

mentaires nécessaires, tant du point de vue des infrastructures que de l'exploitation, pour chacune des deux solutions. La CPDP transmettra ces informations au Maître d'Ouvrage pour lui permettre d'éclairer sa décision finale.

JDP : Quelles sont les deux solutions alternatives retenues et en quoi consistent-elles ?

B. F. d'A. : Suite à un atelier spécifique sur ce sujet organisé le 7 octobre 2003, les présidents de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) et de l'association Vivre Sans CDG Express ont demandé à la CPDP d'avoir l'éclairage d'un expert indépendant sur deux types de solutions alternatives :

- l'utilisation de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est et Interconnexion TGV. Cette alternative consisterait à utiliser les voies de la LGV EST de Paris jusqu'à la LGV Lyon-Lille puis cette dernière jusqu'à Roissy Charles-de-Gaulle,
- l'utilisation des infrastructures entre Paris, Roissy et Mitry avec arrivée Gare du Nord ou Gare de l'Est. Cette alternative reviendrait à repenser l'exploitation de la ligne existante du RER B, en lien avec l'application de son schéma directeur.

JDP : Quelles sont les prochaines étapes ?

B. F. d'A. : La CPDP a élaboré le cahier des charges de l'étude complémentaire et lancé une consultation internationale auprès de six experts indépendants. Lorsque celui-ci sera choisi, il rencontrera chacun des acteurs du débat pour étudier leurs argumentaires, étudiera chaque alternative et remettra ses conclusions à la CPDP avant la fin du débat. Ses conclusions seront présentées au public lors de la réunion de synthèse du débat en décembre - ou lors d'une réunion spécifique portant sur ce sujet, début janvier.

Le calendrier des prochaines réunions de proximité :

13 novembre 2003

Pavillons-sous-Bois -
Espace des Arts

18 novembre 2003

Bondy - Salle des Fêtes

20 novembre 2003

Noisy-le-Sec - Gymnase
Langevin

26 novembre 2003

Paris X^{ème} - Salon
du relais gare de l'Est



— Réunion publique d'Aulnay-sous-Bois le 16 octobre 2003

Les habitants d'Aulnay-sous-Bois se mobilisent contre le projet

C'est devant 259 personnes que Philippe Marzolf, Président de la CPDP CDG Express, a ouvert la réunion, rappelé les modalités d'organisation du débat et présenté la décision de la Commission nationale du débat public de faire procéder à l'analyse de deux solutions alternatives jugées pertinentes.

Après l'exposé du projet par le Maître d'Ouvrage ; Gérard Gaudron, maire d'Aulnay, a fait part de ses inquiétudes et qualifié CDG Express de « *mauvaise solution pour une bonne idée* ». Comme pour Jean-Pierre Potot, Président de l'association Aulnay Environnement, c'est avant tout la rénovation et le renforcement de la ligne B du RER qui demeurent prioritaires. Puis, le Président de l'association Vivre sans CDG Express, Jean-Louis Briand, a exposé trois contre-propositions au projet : un tracé ouest par le Bourget sur Villepinte sans tunnel ; un tracé est sur l'actuel tracé

du TGV Est et l'utilisation des emprises existantes du RER B. Ce sont ces deux dernières solutions qui feront l'objet d'un dire d'expert.

Les points abordés dans les questions posées par le public

- Le montage financier : le financement actuellement envisagé par le Maître d'Ouvrage pour le projet CDG Express ne s'appuie pas sur des subventions publiques. Il ne pèse pas non plus sur l'endettement des entreprises publiques. C'est un partenariat entre le public et le privé. L'argent emprunté sur les marchés financiers sera remboursé par les utilisateurs. De nombreuses interrogations subsistent sur le coût du projet, notamment sur celui du tunnel, sur les prévisions de trafic, sur la rentabilité du projet et

donc sur les risques financiers encourus par les entreprises publiques.

- Les interrogations des riverains portaient également sur les risques de dévalorisation de leur patrimoine immobilier : la CPDP a décidé de demander à la Chambre des Notaires d'être auditionnée sur ce point.

Améliorations du RER B

Les améliorations prévues dans le schéma directeur de la ligne B du RER concernent la qualité de service, avec notamment la rénovation de onze des quinze gares de la ligne B (d'ici 2005) et du matériel roulant, et la restauration d'un niveau de régularité satisfaisant grâce à l'amélioration des infrastructures et de la signalisation. Le public souhaiterait une mise en œuvre plus rapide de ces améliorations avec des moyens plus importants.

Qu'avez-vous pensé de cette réunion publique ?



Katia Götino
Habitante d'Aulnay-sous-Bois

Je n'ai pas l'habitude des débats publics, je suis très contente d'avoir participé à cette réunion. Je ne connaissais pas vraiment le projet. J'habite à Aulnay et je prends le RER tous les jours en direction de Roissy Charles-de-Gaulle et, ce soir, j'en sais un peu plus.

Je ne crois pas du tout au projet tel qu'il a été présenté et j'espère vraiment qu'on va aller vers l'amélioration du RER B. En effet, je pense que c'est la solution qui pourrait satisfaire tout le monde : les riverains, les personnes qui vont à Villepinte depuis Paris et les voyageurs aériens.



Olivier Clément
Habitant d'Aulnay-sous-Bois

Je suis venu car j'entends parler du projet depuis quelques années. Je voulais savoir ce qu'il en était : quels sont les risques engendrés, comment le projet avait été envisagé ? Ce soir, tant le Maître d'Ouvrage que ses contradicteurs m'ont paru confus ; personne ne répond clairement à deux questions simples : qui paye quoi ? Et comment ? Les réponses ne sont jamais assez précises.

Quant à l'organisation de la réunion, les questions posées par le public sont souvent trop longues et les réponses également.



— Atelier du 7 octobre 2003

Les solutions alternatives au projet CDG Express

Au cours de cet atelier qui a réuni 61 participants, cinq acteurs du débat public ont présenté leurs solutions alternatives au projet CDG Express en présence du Maître d'Ouvrage.

Les propositions de modification du tracé

Passage du tunnel le long du canal de l'Ourq de Noisy-Le-Sec aux Pavillons-sous-Bois

L'Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec s'est déclarée opposée au projet, mais demande, si ce dernier était maintenu, la modification du parcours prévu entre Noisy-le-Sec et la Poudrette à Pavillons-sous-Bois pour éviter les zones urbaines de Bondy et de Noisy.

Le Maître d'Ouvrage s'est engagé à élaborer un cahier des charges pour une étude complémentaire.

Desserte Paris-Charles-de-Gaulle via le parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte

La Société d'Exploitation de Paris Nord Villepinte demande une desserte du Parc des Expositions de Villepinte par le CDG Express. L'importance économique du Parc



des Expositions et le profil similaire des visiteurs du Parc et des passagers aériens sont, pour la Société, deux raisons propices à cette desserte.

Le Maître d'Ouvrage s'est engagé à examiner l'étude déjà réalisée sur ce sujet.

Prolongement vers la gare du RER E d'Hausmann-Saint-Lazare

Christian Gerondeau, expert indépendant, préconise le passage des trains CDG Express par la ligne E du RER permettant ainsi aux passagers d'arriver dans deux endroits à Paris (et non un seul). Une hypothèse ultérieure consisterait à relier la ligne E à la Gare Montparnasse, gare qui, avec Saint-Lazare, ne bénéficie pas encore de connexion avec le RER.

Pour le Maître d'Ouvrage, ces propositions pourraient constituer une deuxième étape de son projet.

Propositions de nouveaux tracés

L'Association des usagers des transports (AUT) d'Ile-de-France et l'Association Vivre sans CDG Express ont exposé deux alternatives :

– utilisation des voies LGV Est et interconnexion TGV.

Le tracé emprunterait le faisceau ferroviaire Est existant au-delà de Noisy, sans recourir au percement d'un tunnel et rejoindrait par le biais des infrastructures existantes la LGV Est qui sera en service en 2007. Elle emprunterait ensuite la ligne LGV Lyon-Lille jusqu'à Roissy.

Le Maître d'Ouvrage souligne qu'il y aura risque de saturation de ces lignes entre Noisy-Le-Sec et Chelles-Vaire.

– utilisation des infrastructures Paris-Roissy-Mitry

Cette proposition consiste à utiliser les voies directes de Paris-Roissy-Mitry, pour la circulation d'une navette dédiée entre la gare du Nord ou la gare de l'Est et l'aéroport Roissy CDG. Le Maître d'Ouvrage trouve cela pertinent, en particulier depuis l'adoption du schéma directeur qui prévoit de mettre le RER B sur des voies dédiées.

— Colloque du 9 octobre 2003

Dimensions socioéconomique et financière du projet CDG Express



En présence de 67 personnes, de nombreux points ont été mis en lumière :

- La nécessité d'améliorer la liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles-de-

Gaulle. En effet, selon les intervenants de ce colloque, l'offre de transports publics d'Ile-de-France est de moins en moins bien perçue par les investisseurs étrangers. Les opérateurs touristiques soulignent le fait que l'image de la France est entachée par les insuffisances qualitatives de la desserte de l'aéroport de Roissy.

- Le projet CDG Express, en sa forme actuelle, ne répondrait pas aux besoins identifiés : le choix de la Gare de l'Est ne semble pas adapté, le Parc des expositions de Paris-

Nord Villepinte et le futur pôle multimodal de Noisy ne font pas partie des arrêts prévus de CDG Express et les besoins des habitants de Seine-Saint-Denis ne sont pas pris en compte.

- Le montage financier envisagé pour le projet sera un partenariat public-privé pour un projet de transport public. De nombreuses interrogations subsistent sur la rentabilité réelle du projet et donc sur les risques financiers encourus par les entreprises publiques.



— Atelier du 21 octobre 2003

La réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires



La première partie de l'atelier a permis de faire un point sur la réglementation existante en matière de tunnels ferroviaires. En effet, depuis quelques années, les équipements de sécurité dans les tunnels ne sont plus déterminés au cas par cas, mais régis par une instruction technique, qui a défini une classification des tunnels en fonction de leur type et de leur longueur (inférieure à 10 kms). Des dispositions communes existent pour tous les types de tunnels (réaction et résistance au feu, cheminements, éclairage, communications, repérage des issues, etc), mais certaines dispositions peuvent être mises en place

en fonction de la classification des ouvrages – en particulier la ventilation et le nombre d'accès de secours.

L'organisation des secours lors d'accidents ferroviaires est planifiée : en cas d'accident dans un tunnel ferroviaire, un plan fixe les mesures à prendre. Il est constitué de deux parties :

- le plan d'intervention et de sécurité de l'exploitant,
- le plan de secours spécialisé (PSS) qui est le plan de secours de l'Etat et du préfet. Il est élaboré par le préfet en concertation avec l'exploitant.

Dans une seconde partie de l'atelier a été présenté le rôle de la Commission de sécurité. En effet, le projet CDG Express, tel qu'il est soumis au débat (donc très en amont de sa réalisation), n'entre pas dans le cadre de l'instruction technique pour deux raisons :

- sa longueur excède 10 kms,
- la distinction faite par l'instruction tech-

nique entre « tunnel voyageur » (exemple : le tunnel du TGV à l'arrivée à Marseille) et « tunnel urbain » (comme pour un RER) n'est pas suffisamment précise pour le cas CDG Express. Cette distinction a des conséquences importantes, notamment pour le système de ventilation et la répartition des issues de secours (normalement tous les 800 m pour les accès pompiers dans le cas des tunnels urbains). Pour ces deux raisons, l'Etat a mis en place, il y a deux ans, une commission pour définir les règles de sécurité pour ce tunnel. La discussion entre les acteurs et le public présent a permis au Président de cette Commission de sécurité de présenter ses premières pistes de réflexion. Il a ainsi été dit que la Commission n'exigerait pas de tunnel bi-tube pour ce projet ; qu'elle ne décidera pas de la classification du tunnel ; mais qu'elle publiera un avis recommandant le nombre d'accès de secours et les ventilations nécessaires.

36 personnes ont assisté à ce dernier atelier.

— Auditions publiques

Des face-à-face utiles et complets

Les auditions ont pour objectif d'entendre les avis et les propositions argumentés des élus, associations, organisations socio-professionnelles, organismes techniques, experts et du grand public.

Chaque audition dure au maximum 30 minutes : pendant une quinzaine de minutes, l'audité présente devant le public et en présence du Maître d'ouvrage son point de vue. Si nécessaire, la CPDP pose des questions pour une meilleure compré-

hension de l'argumentation exposée. Une dizaine de minutes supplémentaires sont ensuite destinées aux questions / réponses, avec le Maître d'Ouvrage et la salle. Plus d'une trentaine de personnes assistait à chacune de ces auditions.

Audition du 14 octobre :

T. Mignauw (GIE CDG Express), A. Cuzon (Environnement 93), N. Bour (Sanaterra) et G. Souchard (Ile-de-France environnement).

Audition du 21 octobre :

A. Girard (Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec), H. Gay (IAURIF), C. Corazza (Paris-Ile de France Capitale Economique), A. Amedro (les Verts du 93) et H. du Mesnil (ADP).

Audition du 27 octobre :

M. Valleton (Maire de Villepinte), R. Clément (Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis), P. Le Blond (IARO), J-M. Bertrand (RFF) et M. Fève (CESR).

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

- sur le site internet de la CPDP 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

Directeur de la publication : Philippe Marzolf

Tirage : 10 000 exemplaires - Octobre 2003

Photos : Adilson Felix
et Alain Smilo- Diagonale Studio