

Le journal du débat public

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



n°3
Nov. 2003



Jean-Paul Puyfaucher

« Nous avons déjà reçu près de 1000 questions »

Le journal du débat public : Pourquoi avoir mis en place un système de questions-réponses dans le cadre de ce débat public ?

Jean-Paul Puyfaucher : Le débat public, c'est toute une série d'outils mis à la disposition de ceux qui se sentent concernés par le projet pour leur permettre de s'informer et surtout de participer. La réunion publique est un outil parmi d'autres.

Pour la CPDP CDG Express, le système des questions-réponses est complémentaire des réunions, des colloques ou des ateliers car il permet au public d'obtenir des réponses écrites sans avoir à se déplacer. Cela illustre la démarche d'ouverture adoptée par la Commission particulière. Et, pour la première fois dans le cadre d'un débat public, toutes les questions et toutes les réponses formulées sont mises sur la place publique via le site Internet.

JDD : Comment ce système fonctionne-t-il ?

J-P. P. : Les questions et les réponses qui sont mises en ligne sur le site Internet sont une compilation exhaustive des questions posées pendant les réunions et de celles posées grâce aux autres moyens d'expression : site Internet, Carte T, etc... Le maître d'ouvrage et le public intéressé peuvent alors se forger une

opinion, en toute transparence, sur l'évolution des arguments avancés. Les questions-réponses participent donc, comme toutes les autres formes d'échanges, à constituer la « mémoire du débat ».

JDD : Pouvez-vous dresser un premier bilan de ce système ?

J-P. P. : Tout d'abord, nous sommes satisfaits de constater que cela fonctionne très bien puisque nous avons déjà reçu près de 1000 questions, auxquelles le Maître d'Ouvrage s'est engagé à répondre par écrit, avant la clôture du débat. Il faut noter que les « questions » reçues par la Commission s'apparentent souvent à des prises de positions (plus de 30% du total). Au delà d'un simple avis argumenté, certains auteurs apportent une réflexion parfois très détaillée sur le projet. Cette libre expression, rendue possible par le système mis en place, va donc plus loin que le simple questionnement et permet d'enrichir le débat d'éclairages libres et complémentaires. Les réponses, quant à elles, ne sont jamais proportionnelles à la longueur des questions posées... et la Commission vérifie qu'elles soient claires, précises et détaillées.

RÉUNION DE SYNTHÈSE FINALE

12 décembre 2003

20h30 – 23h30

Salon du Relais

Gare de l'Est- Paris X^{ème}

avec en particulier

la présentation des résultats

de l'étude complémentaire

CNDP

Questions posées : les thèmes les plus récurrents

92 questions relatives au **tracé du projet**

89 questions relatives aux **risques et nuisances liés au tunnel**

83 questions relatives à **l'amélioration de la ligne B du RER**

83 questions relatives à **l'utilité du projet**

57 questions relatives au **financement et à la rentabilité du projet**

À noter : la CPDP a reçu à ce jour **297** avis sur le projet.

Nous restons à votre disposition !



— Réunions publiques

Villepinte, Tremblay-en-France et Sevrans : une

Les réunions publiques qui se sont déroulées à Villepinte, Tremblay-en-France et Sevrans les 23, 30 octobre et 6 novembre derniers ont permis aux habitants de ces communes de prendre connaissance du projet CDG Express, et des positions de leurs municipalités et des associations locales. Le Journal du débat public revient sur ces trois réunions publiques.

Les maires des trois communes – Madame Valleton (Villepinte), Monsieur Asensi (Tremblay-en-France) et Monsieur Gatignon (Sevrans) – se sont tous déclarés favorables en priorité à l'amélioration du RER B. Un référendum d'initiative locale sera organisé le 6 décembre à Sevrans et une consultation par courrier aura lieu à Villepinte pour connaître la position des habitants respectifs de ces deux villes sur le projet CDG Express. La CPDP prendra acte du résultat de ces consultations dans le compte-rendu final du débat.

Des inquiétudes communes à toutes les villes

Si des questions propres à chaque ville voient le jour, des inquiétudes communes au projet sont constatées à chaque réunion publique. Dans chaque municipalité, le public s'est mobilisé en faveur de la rénovation du RER B, s'est interrogé sur le montage financier du projet CDG Express et s'est inquiété des risques que représenterait le tunnel. A Sevrans, il a notamment été suggéré que le tunnel soit creusé sous



les voies ferroviaires ou les infrastructures routières. Des inquiétudes ont également été soulevées sur la dépréciation des biens immobiliers : une habitante de Villepinte a interpellé le maître d'ouvrage sur l'achat des tréfonds et sur les responsabilités en cas de sinistre, un habitant de Villepinte, quant à lui, s'effraie des risques de bruits solidiens dans les maisons situées au-dessus du tunnel.



— Dire d'expert

L'expertise des deux tracés alternatifs confiée au bureau d'études suisse SMA

À l'issue de la consultation internationale lancée en octobre (voir le Journal du débat public n°2), la Commission nationale du débat public a décidé de confier le dire d'expert sur les deux solutions alternatives au projet CDG Express au bureau d'études et de conseil SMA et Associés.

SMA est un bureau d'études suisse spécialisé dans les infrastructures ferroviaires. Il aura pour mission d'apporter un regard extérieur, neutre et indépendant sur les propositions de tracés alternatifs au projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. À ce jour, SMA est intervenu dans plusieurs pays sur des projets d'envergure internationale, nationale (Suisse, Allemagne et Portugal), mais aussi régionale et locale (Allemagne, Espagne, France, Italie, Portugal, Suisse).

Les actions de la société SMA sont détenues à 100% par ses dirigeants. Aucun d'entre eux n'est impliqué dans d'autres activités pouvant nuire à l'indépendance de la société vis-à-vis de ses clients. Par

ailleurs, aucun des clients de SMA ne génère un chiffre d'affaires annuel supérieur à 10% du chiffre d'affaires total de la société. L'expertise sera placée sous la responsabilité de Werner Stohler, ingénieur EPFZ et gérant de SMA, assisté de Giuliano Montanaro et Pascal Joris, tous deux ingénieurs adjoints chez SMA.

Un choix concerté

En concertation avec tous les acteurs du débat public, la CNDP a retenu SMA pour « sa bonne compréhension et l'adéquation à la demande, notamment une vision claire des enjeux et une offre détaillée sur la démarche et la méthodologie proposée. La nature et le niveau des compétences professionnelles des trois experts propo-

sés, ainsi que leurs références correspondent au besoin. Le prix de la prestation est jugé conforme à la proposition ainsi que l'indépendance du prestataire vis-à-vis du maître d'ouvrage ou de tous les acteurs du débat pendant toute la durée du contrat. »

Les conclusions de l'expertise, seront rendues publiques le 12 décembre prochain à l'occasion de la réunion de synthèse du débat public. Elles porteront sur la faisabilité des deux solutions alternatives proposées, l'appréciation comparative des solutions au regard de la réponse qu'elles apportent aux besoins des passagers aériens et une estimation des coûts de ces deux solutions.



même opposition au projet

Partisans et opposants au projet proposent des modifications de tracé

Si, à Tremblay-en-France et à Villepinte, la Direction du parc des expositions Paris-Nord Villepinte ne s'est pas déclarée opposée au projet CDG Express, elle a malgré tout contesté le tracé prévu.



En effet, selon Monsieur Bertin, Directeur de services aux expositions du Parc des Expositions Paris-Nord Villepinte, « bien que 63% des visiteurs du Parc arrivent par la route, suite aux dégradations des conditions d'exploitation de la ligne B du RER, le projet CDG Express oublie le Parc ». L'association Vivre sans CDG Express a exposé à Sevrans et à Villepinte, sa proposition alternative – utiliser les infrastructures entre Paris, Roissy et Mitry avec arrivée Gare du Nord ou Gare de l'Est – qui fera l'objet de l'étude complémentaire demandée par la CNDP. Plus de 180 personnes en moyenne assistaient à ces trois réunions de proximité.

Le calendrier des prochaines réunions de proximité :

26 novembre 2003

Paris Xème – Salon du relais gare de l'Est

4 décembre 2003

Mitry Mory (groupé avec Roissy en France et Le Mesnil Amelot)
Salle Jean Vilar

Qu'avez-vous pensé de cette réunion publique sur le projet CDG Express ?



Pierre MORLAAS-COURTIES

Habitant de Villepinte

J'ai trouvé cette réunion tout à fait positive, dans la mesure où le projet est faramineux et où toutes les alternatives doivent être étudiées. Il était nécessaire que la population soit conviée au débat. En tant qu'usager du RER, je suis partisan de l'amélioration de la ligne B. En effet, les tunnels ne permettraient pas à l'heure actuelle de faire circuler les trains à deux étages. Je pense qu'une grande partie du financement de CDG Express pourrait être utilisée à cet effet. Cette réunion permet de faire avancer le débat sur ce sujet.

Toutefois, j'aurais souhaité qu'un référendum ait eu lieu car tous les Villepintois sont concernés et doivent s'exprimer.

Qu'attendez-vous du débat public ?

J'attends du débat que le projet soit annulé.



Micheline MARC

Habitante de Villepinte

Ce n'est pas la première réunion à laquelle j'assiste sur CDG Express. Ici, j'ai été agréablement surprise d'observer une si forte mobilisation du public. Cette réunion a conforté le constat que les Villepintois, comme les habitants d'autres communes, ne veulent pas de ce projet souterrain, auquel des solutions alternatives sont proposées, dont les coûts sont bien moins élevés et engendreront moins de dégâts.

Toutefois, j'ai apprécié que les avis ne soient pas « bloqués » d'un côté comme de l'autre. En effet, le GIE semble faire marche arrière sur un certain nombre d'aspects du projet.

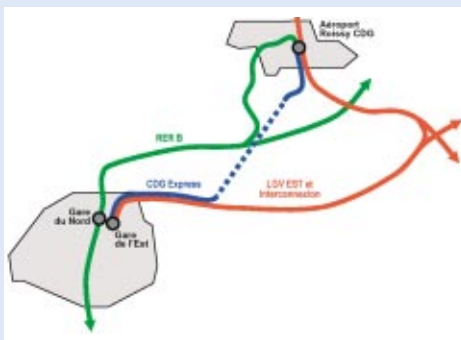
Qu'attendez-vous du débat public ?

J'attends du débat une modification et une amélioration du projet tel qu'il est actuellement présenté.

Les deux solutions étudiées par SMA

Respectivement proposées par la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) et l'association Vivre sans CDG Express, ces deux solutions sont :

- Utilisation des voies de la LGV (Ligne Grande Vitesse) EST de Paris jusqu'à la LGV Lyon-Lille, puis cette dernière jusqu'à Roissy Charles-de-Gaulle,
- Utilisation des infrastructures ferroviaires déjà existantes Paris – Roissy – Mitry, avec arrivée Gare du Nord ou Gare de l'Est.





— RER B

Améliorer la ligne B du RER

Le schéma directeur de la ligne RER B, approuvé par le Conseil d'administration du STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) le 1^{er} octobre 2003, résulte d'une réflexion commune de l'ensemble des partenaires (RATP, RFF, SNCF et STIF). Il vise à rappeler les actions en cours pour améliorer le fonctionnement de la ligne et à présenter des propositions concrètes à moyen terme et des orientations à plus long terme qui nécessiteront des études complémentaires.

Les actions à court et moyen terme

Améliorer la qualité de service

D'ici 2006, un certain nombre d'éléments vont faire l'objet d'une rénovation ou d'une nouvelle mise en œuvre :

- les gares : améliorer l'intermodalité et les rendre plus accessibles
- l'information des voyageurs dans les trains : équiper progressivement tous les trains du Système d'information sonore et visuelle embarqué comprenant l'annonce sonore et l'affichage dynamique des gares desservies,
- la sûreté : mettre en place la vidéosurveillance des gares, des dispositifs de télésurveillance des sites et l'assistance vidéo,
- la certification : finaliser la démarche de certification de qualité de service de la ligne entreprise par la SNCF et la RATP,

- la gestion opérationnelle : à l'étude, la création d'un Centre Ligne B Nord regroupant l'ensemble des éléments permettant de gérer en temps réel les incidents affectant l'exploitation quotidienne de la ligne,
- les opérations de fiabilisation de l'infrastructure : assainissement des garages de Mitry-Claye, renforcement de la sécurité des circulations...

Restaurer un niveau de régularité satisfaisant (d'ici 2008)

Il s'agit d'adapter l'infrastructure pour garantir l'exploitation en :

- supprimant le tronçon commun de Mitry-Claye : les trains de sens contraire à destination de Mitry-Claye et ceux se dirigeant vers Paris empruntent un tronçon commun de 800 mètres. Tout retard d'un train affecte donc la circulation dans les deux sens,
- redécoupant ponctuellement le système d'espacement des trains,
- mettant en œuvre des installations permettant d'assurer la continuité du service par l'emprunt d'une voie à contre-sens en toute sécurité en cas d'interruption d'une voie entre Aulnay-sous-Bois et l'aéroport CDG.

Rénover le matériel roulant (2006-2010)

L'ensemble du parc doit faire l'objet d'une rénovation pour lui redonner un niveau de confort et de qualité analogue à celui des trains les plus modernes. Les faiblesses techniques seront également traitées pour

La fréquentation du RER B

C'est la deuxième ligne par son trafic après le RER A.

Sur la partie nord exploitée par la SNCF, le nombre de voyages a augmenté de 23% entre 1997 et 2000 pour atteindre

aujourd'hui 280 000 voyages/jours.

Sur la partie sud exploitée par la RATP, le trafic a augmenté de 14% entre 1998 et 2001 avec aujourd'hui 570 000 voyages/jour.

Deux nouvelles auditions publiques

Deux auditions supplémentaires ont eu lieu :

- **Audités le 4 novembre :**
Guillaume Pépy (SNCF), Christian Gérondeau (expert indépendant RER), Alain Bloch (Setec), Bernard Irion (Parc des expositions Paris-Nord Villepinte), Pierre Radanne (Mission interministérielle de l'Effet de Serre)
- **Audités le 12 novembre :**
Sylvain Chazal (UNSA Transport), Gilles Bordes Pages (Air France), Jean-Louis Briand (Vivre sans CDG Express), Maître Bernard Fosset, (Chambre des Notaires de Paris), Michel Bournat (Agence foncière technique de la région parisienne)

maintenir le matériel disponible et offrir une bonne qualité de service.

Des projets à l'étude

À partir de 2010 :

Renforcer la desserte du RER B en lui dédiant deux voies entre la Gare du nord et Aulnay-sous-Bois, permettant de :

- Synchroniser le cadencement de la partie nord et de la partie sud afin d'obtenir un cadencement global de la ligne avec un cycle de 12 minutes.
- Simplifier la desserte en remplaçant les 5 missions actuelles par 2 missions, l'une vers Roissy l'autre vers Mitry, se répétant toutes les 6 minutes. Chaque gare disposerait donc d'au moins un train toutes les 6 minutes.

Après 2015 :

- la modernisation des garages de Mitry-Claye,
- la création d'un poste à grand rayon d'action sur la partie nord,
- la réalisation d'un tunnel RER D Châtelet / Gare du nord,
- la réalisation d'une troisième voie Massy-Palaiseau / Les Baconnets.

Pour en savoir plus : stif@stif-idf.fr

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 - Novembre 2003

Photos : Adilson Felix
et Alain Smilo- Diagonale Studio

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)