

Le journal du débat public

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



n°4
Déc. 2003



Les deux experts :
Giuliano Montanaro et Werner Stohler

L'expert se prononce sur deux solutions alternatives

8 octobre 2003 : la CNDP décide de commander un dire d'expert complémentaire pour étudier les deux solutions alternatives au projet CDG Express. C'est au cours de la réunion de clôture du débat public, qui a eu lieu le 12 décembre dernier, que l'expert choisi, le bureau suisse d'études et de conseil SMA, a présenté ses conclusions.

L'expertise avait pour objectifs d'évaluer la faisabilité des deux solutions alternatives proposées, d'apprécier ces solutions au regard des réponses qu'elles apporteraient aux besoins des passagers aériens et d'estimer leurs coûts.

Les deux tracés alternatifs, respectivement proposés par la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) et l'association Vivre sans CDG Express et examinés par l'expert, sont les suivants :
- utilisation des voies LGV (Ligne Grande Vitesse) 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,

- utilisation des infrastructures ferroviaires déjà existantes Paris – Roissy – Mitry avec arrivée Gare du Nord ou Gare de l'Est.

Deux éléments importants ont également été intégrés à l'analyse : la compatibilité avec le projet de Liaison Rapide Normandie – Vallée-de-Seine (LRNVS) et la possibilité d'améliorer la desserte du Parc international des expositions de Villepinte (PIEX).

LES SUITES DU DÉBAT PUBLIC

13 février 2004 :

publication du compte-rendu du président de la CPDP et du bilan du président de la CNDP

13 mai 2004 (au plus tard) :

précision par le maître d'ouvrage du principe et des conditions de poursuite du projet

Les conclusions de l'expert

La première proposition a été jugée « non réalisable ». D'une part, les installations existantes ne permettent pas la circulation de CDG Express sur le tronçon Noisy-le-Sec – Chelles – Vaires par manque de capacité et d'autre part l'insertion et le mélange de ces trains sur la ligne d'interconnexion entre des convois TGV plus rapides s'avère très difficile.

La seconde proposition a été jugée « globalement réalisable ». Cependant, le passage par la branche Roissy – Aulnay-sous-Bois s'avère pénalisant pour la régularité des trains CDG Express et du RER B. Le CDG Express circulerait donc de l'aéroport vers le sud le long de la ligne d'interconnexion TGV, pour se raccorder ensuite aux voies rapides de la ligne Mitry-Mory – Paris. À partir d'Aulnay ces voies disposeront de capacités supplémentaires suite à la réalisation du schéma directeur du RER et le transfert de tous les convois RER sur les voies bis. Des études complémentaires devront être menées sur cette proposition, en particulier pour examiner la possibilité d'arriver en Gare du Nord (en surface) et pour créer une liaison entre le faisceau Nord, la Gare de l'Est et le tunnel d'Eole.

Afin de préserver des capacités pour un développement ultérieur du trafic ferroviaire, l'expert propose enfin une variante de tracé à partir de Sevran, avec la création d'un tunnel sous le Canal de l'Ourcq et un raccordement au faisceau Est, à situer entre Pantin et Noisy-le-Sec.



— Synthèse du débat public

« Nous remercions tous les acteurs d'avoir



Alain Almeras, Isabelle Pisani, Marcel Rat, Jean-Paul Puyfaucher, Philippe Marzolf

25 août-15 décembre 2003, après plus de trois mois de débat, les membres de la Commission nous présentent leur première analyse.

Le journal du débat : la CPDP CDG Express a mis en œuvre de nombreux moyens d'information et d'expression. Pouvez-vous nous expliquer en quoi ils ont consisté ?

Philippe Marzolf : Ces moyens étaient de plusieurs ordres : l'accueil dans nos locaux, le site Internet CPDP CDG Express qui a reçu 13 000 visites à ce jour, les courriers d'information distribués dans 400 000 boîtes aux lettres des communes concernées, 24 000 courriels envoyés aux directions des ressources humaines et des comités d'entreprises de la région avec un lien électronique vers le site de la CPDP, la mise à disposition d'un numéro vert et des cartes T (dont 2 293 nous ont été renvoyées). 745 000 documents (synthèses, comptes-rendus, journaux du débat...) ont été distribués et onze cahiers d'acteurs étaient par ailleurs disponibles et très largement diffusés.

JDD : il y avait également un système de questions / réponses. Quel était son fonctionnement ? Quels sont les résultats ?

Jean-Paul Puyfaucher : Les 1142 questions posées provenaient du grand public, des associations, des représentants d'intérêts économiques ou des élus. Les principales thématiques abordées furent l'utilité du projet, l'amélioration de la ligne B du RER, les risques et nuisances liés au tunnel, les précisions ou suggestions relatives au projet. Toutes les réponses du maître d'ouvrage ont été relues par

un membre de la Commission, puis diffusées sur le site Internet de la CPDP. Les questions émises lors des réunions publiques ont également été intégrées à ce système.

JDD : quels sont les autres outils mis en œuvre dans le cadre du débat public ?

Marcel Rat : Afin d'approfondir les connaissances des participants et de donner des informations sur des thèmes précis, nous avons organisé quatre colloques thématiques dont les sujets étaient la plate-forme de Roissy et son développement, les effets du projet CDG Express sur les autres infrastructures de transport, les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie, et sa dimension socioéconomique et financière.

Dès le début du débat, nous nous sommes rendus compte de la nécessité de traiter également les questions des solutions alternatives au projet et de la réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires de grande longueur : nous avons donc organisé deux ateliers. Ces réunions ont accueilli en moyenne 60 à 100 personnes.

JDD : il y a également eu des auditions publiques...

Alain Almeras : Leur objectif était d'entendre les avis et les propositions argumentées des acteurs et du grand public. Six auditions ont eu lieu au cours desquelles nous avons écouté 26 personnalités.

Selon nous, les auditions publiques, qui constituent un nouveau mode d'écoute et d'échange, contribueront incontestablement à améliorer les futurs débats publics.

JDD : ... et des réunions de proximité

Isabelle Pisani : Les réunions de proximité ont été essentielles pour informer et permettre l'expression des habitants des communes directement concernées par le tracé du projet. Outre les moyens généraux d'information évoqués précédemment, nous avons mis en place des moyens spécifiques pour faire savoir la tenue de ces réunions de proximité comme des stands sur les marchés ou dans les mairies. Lors de ces réunions de proximité, nous avons également mis à disposition l'ensemble des documents édités tout au long



du débat. Neuf réunions se sont déroulées dans neuf communes. Après les exposés des règles du débat public par la Commission et du projet par le maître d'ouvrage, l'élu de la commune prenait la parole pour exprimer le point de vue de ses concitoyens et deux interpellateurs (une association locale et un représentant d'une solution alternative) intervenaient ensuite. Le débat avec la salle débutait à l'issue



contribué à la qualité de ce débat »

de ces interventions et environ quarante questions dont vingt à l'oral étaient posées à chaque réunion, devant des salles de 200 personnes en moyenne, ce qui représente un total de 1721 participants. Il y avait en général une grande écoute des uns et des autres et de nombreuses questions ou inquiétudes ont pu s'exprimer.

JDD : comment qualifieriez-vous le débat qui vient de s'achever ?

Philippe Marzolf : Nous nous félicitons de la mise à disposition d'une information complète par un grand nombre de moyens ainsi que de l'écoute de la diversité des arguments exprimés. Les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation ont été respectés tout au long du débat.

Par ailleurs, nous avons cherché à faire preuve d'indépendance, de neutralité et d'une grande disponibilité. Des qualités que l'ensemble des acteurs et du public nous a reconnues.

JDD : quels sont les premiers enseignements que vous pouvez en tirer ?

Philippe Marzolf : Le débat public est un outil pertinent. Il a permis de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet CDG Express. Il a également la faculté de faire émerger des propositions de solutions alternatives et d'inciter le maître d'ouvrage et les acteurs à faire preuve d'écoute.

JDD : quelles sont les opinions exprimées ?

Philippe Marzolf : Concernant l'opportunité du projet, un constat est partagé par tous : il faut améliorer la desserte ferroviaire de Roissy pour les passagers aériens, mais également la ligne B du RER pour les usagers quotidiens. Les avis sont toutefois partagés concernant la mise en œuvre de rames dédiées aux passagers aériens et des interrogations subsistent sur la notion de terminal aérien à Paris. Pour ce qui est des caractéristiques du projet, il y a eu une forte opposition sur le tunnel (risques, impacts et coûts), de nombreuses questions sur le financement du projet et sur les risques supportés par le maître d'ouvrage et des interrogations sur le choix de la Gare de l'Est. Enfin, les solutions alternatives étudiées par un expert indépendant se sont avérées pertinentes.



— Analyse du maître d'ouvrage

Les réactions du maître d'ouvrage

À l'origine du projet CDG Express, le maître d'ouvrage a également fait part le 12 décembre de ses réactions.

Lors de la réunion de clôture du débat public sur le projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, Jean-Pierre Duport, Président de Réseau Ferré de France s'est exprimé tant au nom de RFF que de celui de la SNCF et d'ADP.

Après s'être félicité de la qualité constructive du débat, Jean-Pierre Duport a tout d'abord constaté la forte adhésion au principe de création d'une navette ferroviaire dédiée entre Paris et Roissy.

Il a précisé qu'aucune des variantes proposées au cours du débat public ne pouvait, en l'état, constituer une solution alternative au projet CDG Express mais il a considéré que certains éléments nouveaux pouvaient permettre d'améliorer le projet. Jean-Pierre Duport s'est engagé à ce que les études complémentaires soient menées dans le même esprit de transparence et de concertation qui a prévalu au débat et à ce que l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Paris et Roissy soit

intégrée dans un plan global de développement des dessertes du Nord – Est Francilien au bénéfice des populations concernées par le projet.

RFF, la SNCF et ADP feront connaître les conclusions qu'ils tirent du débat début mai 2004.



— Synthèse du débat public

Les acteurs du débat : bilan et souhaits

Le Journal du débat public vous propose de découvrir le bilan de ceux qui, avec la commission du débat public, ont été les principaux acteurs de ce débat.

Même si le calendrier a été serré (22 réunions en trois mois et demi !), tous les acteurs présents lors de la réunion de synthèse finale du 12 décembre ont jugé le débat bien organisé, équilibré et transparent permettant à tous de s'exprimer. Certains acteurs l'ont même trouvé exemplaire dans les domaines des contenus et des moyens de communication. Le débat a permis de mettre en évidence l'absence de prise en compte

dans ce projet CDG Express, des différents problèmes de transports en Ile-de-France et de faire apparaître les interrogations de la population, notamment sur le tunnel de ce projet. Un regret toutefois : la participation relativement limitée du grand public.

Concernant la poursuite du projet, les acteurs ont évoqué la nécessité de présenter une proposition mieux adaptée prenant en compte les objections techniques et financières émises lors du débat et notamment les solutions alternatives.

Les acteurs souhaitent continuer à bénéficier d'une information transparente, complète et continue. Ils souhaitent également qu'un dialogue constructif se

noie entre les pouvoirs publics, les élus, les associations et les citoyens. Enfin, ils demandent que la Commission du débat public s'implique dans la phase de concertation si le projet se poursuit.

Une dernière audition

Au cours de la dernière audition du débat public, le 9 décembre, Alain Le Vern, président de la région Haute-Normandie a été audité compte tenu des interactions entre les projets LRNV (Liaison rapide Normandie Vallée de Seine) et CDG Express.

— Réunions de proximité

Pavillons-sous-Bois, Noisy, Paris et Mitry-Mory opposés à CDG Express

Quatre réunions de proximité se sont déroulées entre le 13 novembre et le 4 décembre à Pavillons-sous-Bois, Noisy, Paris et Mitry-Mory. Le Journal du débat public revient sur ces quatre temps forts.

Des inquiétudes communes à toutes les villes....

Le projet CDG Express ne rencontre que très peu d'intérêts positifs dans les différents lieux. Tous les intervenants et les publics présents s'accordent sur la nécessité de procéder avant tout à l'amélioration de la ligne du RER B. Ils s'interrogent également sur le mon-

tage financier du projet CDG Express et les risques inhérents au projet.

... et des questions propres à chacune

À Mitry-Mory les débats ont évoqué les conditions déplorables de transport des salariés de Roissy maintenues en l'état, au profit de la mise en œuvre d'un transport dédié aux passagers aériens, et le faible taux de remplissage des navettes directes vers Roissy. À Paris, c'est la possibilité de la création d'un pôle attractif autour de la Gare de l'Est qui a mobilisé une partie des propos. Toutefois, des voix se sont élevées pour protes-

ter contre le peu de cas fait du patrimoine du quartier, qui pourrait être endommagé, et des nuisances que pourraient subir les habitants.

Nuisances, c'est également un problème qui a accaparé une grande partie de la réunion de Noisy-le-Sec où les conditions actuelles des riverains ont particulièrement été évoquées par Andrée Girard de l'Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec. Aux Pavillons-sous-Bois, le maire Philippe Dallier a rappelé la pollution de la zone prévue pour accueillir la base chantier CDG Express et a souligné sa forte opposition au projet.

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

Directeur de la publication : Philippe Marzolf
Tirage : 10 000 exemplaires - Décembre 2003
Photos : Alain Smilo - Diagonale Studio

Le débat public CDG Express étant clos depuis le 15 décembre 2003, merci de vous adresser dorénavant à la CNDP (Commission nationale du débat public) 6, rue du Général Camou - 75007 Paris

Le site internet de la CPDP reste néanmoins accessible sur www.debatpublic-cdgexpress.org