

# Compte-rendu de la réunion de proximité de Noisy-le-Sec du 20 novembre 2003

*Participaient à la réunion :*

*Pour la Commission particulière du débat public :*

*Philippe MARZOLF, Président*

*Jean-Paul PUYFAUCHER*

*Pour les porteurs du projet :*

*Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France, Réseau Ferré de France (RFF)*

*Marie-Pierre BORY, Chef de projet, Département stratégies, Aéroports de Paris (ADP)*

*Olivier PICQ, Responsable de projets, SNCF*

*Xavier DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE*

*Florence DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF*

*Interpellateurs :*

*Nicole RIVOIRE, Maire de Noisy-le-Sec*

*Monsieur RAISKY, Adjoint au Maire de Noisy-le-Sec chargé des transports*

*Andrée GIRARD, Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec*

*Jean-Louis BRIAND, Président de l'Association Vivre sans CDG Express*

*La réunion était animée par Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public.*

## **Ouverture**

**Nicole RIVOIRE**  
**Maire de Noisy-le-Sec**

Bienvenue à tous. Je salue parmi vous les élus et les responsables d'associations qui se sont déplacés. Je ne suis malheureusement pas en mesure, pour des raisons de santé, de rester parmi vous ce soir. Je suis sensible au fait que vous soyez venus nombreux, ce qui prouve que vous vous intéressez de très près au sort de notre commune, et plus particulièrement à son environnement. Le projet CDG Express occupe depuis quelque temps la une de nos journaux et défraie la chronique. Son ampleur nous apparaît chaque jour plus importante. Il est évident que nous n'avons pas tout su au départ.

Cette réunion a vocation à vous faire découvrir le projet, à écouter les arguments des uns et des autres pour vous faire une opinion et éventuellement à réagir. Le point extrêmement positif, c'est que ce projet bénéficie, comme tous les grands projets, d'une concertation avec les habitants des villes concernées, et surtout avec les riverains qui en subiront, avant, pendant et après toutes les nuisances. En vous demandant de m'excuser pour cette indisponibilité, je vous souhaite une soirée fructueuse, dans la meilleure courtoisie, tant il est vrai que ce projet déchaîne parfois les passions. Je cède ma place à Monsieur RAISKY, Adjoint au Maire en charge des Transports, qui connaît en profondeur le dossier du CDG Express.

**Philippe MARZOLF**

Merci Madame le Maire de vous être déplacée pour nous souhaiter la bienvenue malgré votre bras cassé. Avant de vous présenter le déroulement de cette soirée, je demande à ceux qui ne veulent pas être photographiés ou filmés de s'installer au fond de la salle, pour nous permettre de respecter leur droit à l'image.

## **Présentation du Débat public**

**Philippe MARZOLF**  
**Président de la Commission particulière du débat public**

Je vous rappelle que le débat public se déroule dans le cadre d'une procédure mise en place par la loi dite de démocratie de proximité, du 27 février 2002, qui a instauré la Commission nationale du Débat public en autorité administrative indépendante dont le rôle est de décider s'il faut ou non organiser un débat public sur un projet d'aménagement du territoire. Nous sommes donc complètement indépendants par rapport au Maître d'Ouvrage.

### **I. Les objectifs et les principes du débat public**

#### **1. Objectifs**

Le débat public vise :

- une information complète et transparente ;
- à apporter des réponses à toutes les questions que vous vous posez ;
- l'expression de tous les points de vue, sans exclusive ;
- une participation active, dans le cadre d'un dialogue constructif.

#### **2. Les principes**

L'organisation d'un débat comme celui de ce soir doit répondre à trois principes :

- la transparence : la CPDP s'engage à mettre tous les documents sur la place publique, à commencer par les études réalisées par le maître d'ouvrage pour élaborer le projet ;
- l'équivalence : tout le monde peut s'exprimer ;
- l'argumentation : nous ne sommes pas là pour compter les pour ou les contre du projet, mais pour écouter des échanges argumentés, des points de vue et des propositions construites.

Comme je vous l'ai dit, la CPDP est :

- indépendante et neutre, puisque les indemnités des membres de la Commission particulière sont payées directement par la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, étant entendu que nous sommes là pour faciliter le débat entre le Maître d'Ouvrage et le public ;
- garante de l'information et de la participation du public ;
- soumise à l'obligation de compte-rendu à l'issue du débat : la CPDP va établir la mémoire du débat, sans formuler aucun avis ou position sur le projet.

## **II. Les moyens de diffusion et d'information du débat public**

### **1. Les documents d'information**

Nous avons diffusé les documents suivants :

- une présentation du débat public de six pages, à 595 000 exemplaires ;
- 2 365 dossiers du Maître d'Ouvrage et 22 720 synthèses ;
- huit cahiers d'acteurs (plus trois en préparation) permettent d'exposer les contributions écrites les plus étayées et sont diffusés au même niveau que tous les documents du Maître d'Ouvrage ;
- la synthèse du Schéma d'amélioration du RER B, qui constitue un élément connexe au débat de première importance ;
- le journal du débat, dont deux des quatre numéros prévus ont déjà été publiés.

### **2. Les moyens de diffusion**

- un accueil dans les locaux de la CPDP, non loin de la Gare de l'Est ;
- un site Internet où l'on peut télécharger les documents ;
- l'envoi de 400 000 documents d'information afin de toucher toutes les populations concernées directement par le projet ;
- des courriels électroniques à destination des entreprises et des administrations dont les salariés ou agents pourraient être les futurs utilisateurs.

Nous avons reçu à ce jour plus de 2 300 cartes T relatives à des demandes d'information. Plus de 1 000 questions ont été posées par écrit, auxquelles le Maître d'Ouvrage devra répondre avant la clôture du débat. Le débat a suscité, en relations presse, plus de 115 articles.

### **3. Les moyens de participation du public**

La réunion de lancement s'est déroulée à Paris, le 13 septembre dernier. Quatre colloques thématiques ont eu lieu :

- « Le transport aérien et le projet : quel sera le développement de Roissy ? » ;
- « Les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie » ;
- « Les autres infrastructures de transport », colloque au cours duquel a été présenté par le STIF le Schéma d'Amélioration du RER B ;
- « La dimension socio-économique et financière du projet ».

En cours de débat, il nous a semblé important d'aborder certains points à l'occasion d'ateliers pédagogiques au cours desquels les solutions alternatives proposées ou la réglementation relative aux questions de sécurité dans le tunnel ont pu être présentées.

Par ailleurs, 25 auditions d'acteurs ont été organisées, ainsi que neuf réunions de proximité (Aulnay, Villepinte, Tremblay, Sevran, Pavillons-sous-bois, Bondy, Noisy-le-Sec, Paris 10<sup>ème</sup> et Mitry). Le lendemain de ces réunions de proximité, la possibilité est donnée au grand public de dialoguer avec le Maître d'Ouvrage et la Commission dans le cadre d'une permanence d'écoute.

### III. L'état d'avancement du débat

A ce jour, le débat public a permis de mettre à jour plusieurs points clés.

- L'opportunité du projet est réelle, puisque le constat est partagé par tous qu'il faut améliorer la desserte ferroviaire en transports publics pour les passagers aériens.
- Le besoin d'améliorer le fonctionnement de la ligne B du RER pour les usagers quotidiens est également exprimé par tous.
- Des questions restent ouvertes en ce qui concerne l'objectif du projet, et particulièrement sur le concept de terminal aérien avancé, avec un enregistrement des bagages à Paris pour un service spécifique aux passagers aériens.
- Le public pose de nombreuses questions sur :
  - la création d'une nouvelle liaison ferroviaire et les caractéristiques du projet, avec l'expression d'une opposition assez forte à la réalisation d'un tunnel ;
  - les risques géologiques, les impacts du projet sur l'environnement de ce tunnel ;
  - le coût du tunnel, la rentabilité du CDG Express et les risques supportés par les porteurs de projet (ADP, SNCF et RFF) ;
  - le choix de la Gare de l'Est comme point d'arrivée dans Paris.
- Des solutions alternatives ont été proposées par les acteurs, comme l'utilisation des infrastructures de la ligne à grande vitesse Est puis l'interconnexion TGV ou comme l'utilisation des infrastructures de Paris/Roissy/Mitry.

Les premiers éléments d'analyse du déroulement du débat public font apparaître que :

- les débats sont argumentés et respectueux de l'expression de tous ;
- les conditions de transparence pour l'information diffusée et d'équité ont permis l'expression de tous ;
- le Maître d'Ouvrage fait preuve d'une attitude d'écoute, afin d'envisager des pistes d'amélioration du projet ;
- une opposition constructive au projet s'est manifestée, avec des alternatives étudiées ;
- le débat peut donner une légitimité reconnue à des propositions alternatives qui semblent pertinentes à tous.

Ce dernier point a motivé la commande, par la CNDP, d'un dire d'expert indépendant dont elle assurera le financement. Après un appel à la consultation internationale, un bureau d'études suisse, spécialisé dans le ferroviaire, a reçu mission d'expertiser deux solutions alternatives proposées par des acteurs.

Un formulaire a été posé sur vos chaises, afin que vous puissiez poser une question par écrit. Toutes les questions écrites seront versées à la mémoire du débat et recevront une réponse écrite du Maître d'Ouvrage.

Afin d'éviter que les personnes qui ont l'habitude de nous suivre dans les réunions de proximité posent les premières questions, nous avons décidé de tirer au sort l'ordre de passage à l'oral des questions. Avez-vous des questions à poser sur le déroulement du débat ou sur les principes du débat public ?

### **De la salle**

Ayant déjà participé à la réunion de proximité des Pavillons-sous-Bois, j'ai été un peu choqué de constater que le temps consacré à l'expression du public a été extrêmement minoré. Seul le tiers des 30 questions posées a pu faire l'objet d'un traitement à l'oral. Je pense qu'il serait beaucoup plus judicieux de définir un temps global pour les questions/réponses et de le diviser par le nombre d'intervenants, de sorte que tous ceux qui le souhaitent puissent intervenir.

### **Philippe MARZOLF**

Conformément au principe d'équité qui anime ce débat, vous pourrez constater que nous respectons à chaque réunion une équivalence des temps de parole entre le public et le Maître d'Ouvrage. J'ai à ma table un ordinateur qui est dévolu au décompte des temps. Il faut que de part et d'autre chacun veille à être le plus court et synthétique possible.

### **Jean-Luc SIMON, Noisy-le-Sec**

Il est question, dans la convocation à la présente réunion, des modalités de la participation active des populations. Le débat public est mené conformément à la loi relative à la démocratie de proximité du 27 février 2002, qui est une suite logique de la loi Barnier de janvier 1995. Je pense que c'est une excellente chose et j'ai d'ailleurs participé activement à plusieurs des réunions. S'agissant de Noisy-le-Sec, on peut estimer qu'un tel type de processus aurait peut-être évité à la Ville de Noisy-le-Sec et ses habitants le simulacre de démocratie participative qui a abouti au tracé aberrant du tramway auquel nous avons droit aujourd'hui.

### **Philippe MARZOLF**

Je vous rappelle que vous aurez tout le temps de poser ultérieurement vos questions...

### **Jean-Luc SIMON**

Ma question porte sur l'organisation du débat. L'article 134 de la loi de démocratie participative stipule : « *Il est préconisé la participation du public au processus d'élaboration des projets* ». Bien entendu, la démocratie, ce n'est pas seulement de la consultation, ni même du débat argumenté, même si c'est nécessaire. C'est la possibilité de peser réellement sur les choix. Les réactions des personnes concernées par le passage de l'éventuel CDG Express, montrent dans leur très grande majorité jusqu'à présent une vive opposition au projet, et c'est un euphémisme, projet que je qualifierai poliment de parfaitement déraisonnable, eu égard à ses impacts sociaux, financiers et environnementaux.

**Philippe MARZOLF**

Je vous demande de vous en tenir à votre question sur l'organisation du débat.

**Jean-Luc SIMON**

Que va-t-il se passer en janvier 2004 ? A partir du compte-rendu du débat qui va être réalisé par le président de la commission, le Maître d'Ouvrage doit prendre sa décision - je dis bien « sa » décision – relative à la poursuite éventuelle du projet. A ce stade, le projet peut être abandonné, modifié ou poursuivi en l'état. Comment les points de vue exprimés par la population, pour l'essentiel opposée au projet vont-ils être pris en compte ? Selon quelles modalités ?

**Philippe MARZOLF**

Je connais d'autant mieux la loi de démocratie de proximité que je suis le vice-président de la Commission nationale du Débat public. Je vous rappelle que nous nous inscrivons dans une démarche de démocratie participative consistant à informer le public pour lui permettre de donner son avis. Cela dit, nous sommes dans une société régie par un principe de démocratie représentative. La décision finale revient donc toujours à l'institution ou au maître d'ouvrage. Dans le cas du projet CDG-Express, trois entreprises publiques sont porteuses du projet, sous la tutelle du Ministère de l'Equipement. Ce dernier décidera donc de la façon dont il sera pris compte des avis du public, ainsi que des principes et des conditions qui prévaudront pour la poursuite éventuelle du projet. Il est important de noter que le Maître d'Ouvrage est tenu d'indiquer, trois mois seulement après le compte rendu que nous élaborerons, s'il entend poursuivre son projet, et sous quelle forme. Le décideur final est bien le maître d'ouvrage.

**De la salle**

Vous parlez de démocratie participative, mais j'estime que ce que nous faisons ce soir ne sert à rien, puisqu'en définitive le Maître d'Ouvrage fera ce qu'il veut. Est-ce que le Maître d'Ouvrage sera tenu de prendre en considération les interventions des différentes associations et des riverains ?

**Jean-Paul PUYFAUCHER**

Vous posez une excellente question, qui est celle que toutes les civilisations se sont posées, celle de la démocratie. Il n'y a pas de bonne démocratie, on le sait, mais l'on sait aussi que c'est un moindre mal. La loi a institué une démarche innovante au regard de ce qui existait auparavant. Cette innovation porte sur le fait que le public puisse poser des questions, avoir des réponses et donner son avis. Dans le temps, ce processus était relativement peu existant. Ceci étant dit, la démocratie participative repose non pas sur la remise en cause, qui pourrait être révolutionnaire, de la démocratie représentative, mais vient en complément.

Pour juger de l'utilité réelle du présent débat, je vous propose d'analyser les résultats qu'ont eu les débats publics précédents : il y a eu des projets abandonnés, des projets modifiés et des projets qui ont été poursuivis. On peut l'affirmer : oui, dans certains cas, le débat public a compté. Dans d'autres le débat public n'a permis que d'amender ou de modifier légèrement le projet.

J'ignore à présent si le présent débat aura des conséquences tangibles. Laissons-le se poursuivre avant d'en juger. Une chose est sûre : en tant que Commission particulière du débat public nous n'avons ni avis ni position à donner sur le projet. Nous devons simplement veiller à ce que l'expression du public puisse advenir. L'avenir n'est en tout cas pas aussi linéaire que vous le laissez entendre.

### **De la salle**

Pourriez-vous nous indiquer les projets qui ont été modifiés ou amendés à la suite d'un débat public ?

### **Jean-Paul PUYFAUCHER**

Le débat public sur la ligne électrique Boutre Carros a conduit à une modification complète du projet. Le projet portant l'alimentation électrique de Cahors devrait conduire à une modification en profondeur du projet initial. Le débat public sur la ligne électrique passant entre Lyon et Chambéry a permis d'imposer une solution alternative. Quant au débat public sur l'autoroute A32, le projet a été complètement abandonné. L'exemple le plus intéressant est sans doute celui qui a porté sur le troisième aéroport, bien qu'il ne se soit pas agi d'un débat public CNDP, force est de constater que l'on ne parle plus de celui-ci. L'ensemble de ces cas de figure me donne à penser que la réalité de l'impact des débats publics est beaucoup moins faible que vous le dites.

### **De la salle**

Quitte à enfoncer une porte ouverte, je voudrais lever une ambiguïté portant sur la façon dont les choses ont été présentées. Il ne faudrait pas en effet que la rencontre de ce soir devienne un débat technique qui permettant seulement à la salle d'être informée, mais sans qu'il soit tenu compte de son avis. Pour ma part, je suis conseiller municipal d'opposition à Noisy-le-Sec et j'entends vous soumettre, non pas une question sur le projet, mais mon opinion, ou plutôt mon opposition au projet, et ce pour des raisons économiques et sociales. Pour plus de clarté, il faudrait indiquer dans le compte-rendu « question, réponse et avis de la salle ». C'est d'ailleurs dans cet esprit que j'ai écrit sur ma fiche : « Je n'ai pas de question à poser, j'ai un avis à formuler ».

### **Philippe MARZOLF**

Je vous confirme que nous sommes aussi là pour entendre tous les avis, toutes les opinions, toutes les questions et toutes les propositions relatives au projet. Encore une fois, Vous pourrez à nouveau vous exprimer sur le projet.



## **Présentation du projet par les maîtres d'ouvrage** **(RFF, ADP, SNCF, GIE)**

**Monsieur SULPIS**  
**Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France (RFF)**

Avant de vous présenter le projet, je voudrais répondre, au nom du Maître d'Ouvrage, aux questions qui viennent d'être posées, car elle s'adressait aussi à lui. Pour être clair, je reprendrai la déclaration qu'a faite notre président, au nom de l'ensemble des partenaires qui portent ce projet, lors de l'ouverture du débat public, le 13 septembre dernier. En tant que porteurs du projet, nous attendons beaucoup de choses de ce débat. Ce que nous attendons, à travers l'écoute de vos propositions, de vos craintes et de tout ce que vous pourrez dire ce soir, c'est un éclairage des choix que nous aurons à faire. Le projet que nous vous présentons aujourd'hui est un vrai projet et non un dossier complètement ficelé à propos duquel nous vous demanderions de nous dire oui ou non.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire lors de précédentes réunions, le CDG Express qui sortira du débat public n'est pas obligatoirement le CDG Express qui y est entré. Nous ne creusons pas un tunnel de près de onze kilomètres pour le plaisir. Les pouvoirs publics nous ont posé une question et nous avons essayé d'y apporter une réponse. Si, à travers ce débat, nous trouvons ensemble une meilleure façon de répondre à cette question, qui correspond manifestement à un besoin réel, croyez bien que c'est cette meilleure réponse que nous proposerons à notre tutelle. Je vous rappelle en effet que nos projets doivent en tout état de cause être approuvés par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et par le Ministère des Transports, après déclaration d'utilité publique. Ce n'est pas parce que l'on est maître d'ouvrage que l'on fait ce que l'on veut.

Comme nous attendons beaucoup de ce débat, je dois dire dès à présent que nous sommes particulièrement satisfaits de constater qu'à travers l'ensemble des colloques et des réunions qui ont déjà eu lieu, la participation du public a été une participation positive, à tel point qu'elle s'est traduite, y compris à Noisy-le-Sec, par des propositions, non pas de suppression pure et simple du projet, mais d'améliorations ou d'alternatives. Cela prouve que le débat public sert à quelque chose. On y croyait, on y croit encore plus.

### **I. Présentation du contexte général**

#### **1. Le quart nord-est francilien**

Le projet CDG Express s'inscrit dans un secteur que vous connaissez bien, celui du Nord et de l'Est de la proche Couronne de l'Ile-de-France. Il s'agit d'un secteur en pleine expansion puisqu'il est le plus dynamique de la Région. Il accueille des équipements importants, aussi bien pour la vie régionale que pour la vie nationale :

- l'aéroport Roissy-CDG ;
- le Parc international des Expositions de Villepinte (PIEX) ;
- l'aéroport du Bourget entouré de son Parc des expositions et du Musée de l'Air ;
- le Stade de France ;
- la Plaine Saint-Denis.

Le secteur Nord-Est de l'Ile-de-France est déjà relativement bien desservi sur le plan routier, avec les deux radiales routières A1 et A3 et deux rocales (l'A86 et la Francilienne). Sur le plan ferroviaire, il existe deux lignes de transport essentielles : les lignes B et E du RER.

Le quart Nord-Est de l'Ile-de-France connaît aujourd'hui de très grosses difficultés, du fait de la saturation des autoroutes A1 et A3 et de l'inadaptation de la ligne B du RER, à répondre à l'ensemble des besoins quotidiens de ses habitants, de la desserte du pôle Roissy, qui accueille non seulement 48 millions de passagers, mais aussi 72 000 emplois, ainsi que de la desserte du PIEX. La ligne B a montré son incapacité à l'ensemble de ces missions.

Les pouvoirs publics et les établissements publics de transport ont élaboré pour l'ensemble de votre secteur une série de projets, dont beaucoup touchent la commune de Noisy-le-Sec :

- la ligne E du RER, qui a été mise en service en 1999, est appelée à être prolongée jusqu'à Tournon ;
- le schéma directeur d'amélioration de la ligne B du RER ;
- la Tangentielle Nord ;
- le prolongement de la ligne de tramway T1 ;
- le tram-train Aulnay/Bondy, dont une des phases ultérieures prévoit son arrivée jusqu'à Noisy ;
- des études pour la desserte du PIEX, en liaison avec la Chambre de Commerce, ainsi que pour l'amélioration de la desserte du Bourget, pour le compte du STIF ;
- un contrat de pôle pour Roissy, signé en juin 2003 dans le cadre du PDU (plan de déplacement urbain), pour organiser les rabattements de l'extérieur de la couronne vers la plate-forme aéroportuaire.
- le projet CDG Express, qui est destiné à améliorer les relations entre Paris, mais également le Sud et l'Ouest de la capitale, et Roissy.

Le débat public intervient à la suite de la consultation préalable qui s'est déroulée ici au mois de septembre 2001. Compte tenu des études qui restent à réaliser, il se situe encore dans le stade amont de sa conception. Je crois qu'il était indispensable pour des établissements publics comme les nôtres que nous participions à ce débat public avant d'entrer dans des phases d'études approfondies (avant-projet sommaire, avant-projet détaillé, etc). Ce sont en effet des études qui coûtent chères, et nous devons nous assurer, avant de les engager, qu'elles recueillent un minimum d'adhésion de la part des personnes qui soit bénéficieront du service, soit auront à en subir un certain nombre d'inconvénients.

Le projet CDG Express a été élaboré à la demande des pouvoirs publics par trois établissements publics dans le respect de leurs missions :

- La SNCF, le transporteur historique du réseau ferré national, représentée ce soir par Olivier PICQ
- Aéroports de Paris, le gestionnaire des aéroports de la Région Parisienne, représenté par Marie-Pierre BORY ;
- RFF, le gestionnaire et chargé du développement du réseau ferré national depuis 1997, représenté par Florence DEMEME-COQUAND, Chef d'Opération, et moi-même.

Ces trois établissements publics ont décidé de se regrouper au sein d'un groupement d'intérêt économique d'étude, le GIE CDG Express, dont le Directeur de Projet, Xavier DUCLAIROIR, est ici présent.

Le projet CDG Express a un but unique : diminuer le nombre de voitures circulant sur les autoroutes en opérant un transfert vers le ferroviaire des personnes qui circulent entre Paris et Roissy. Aujourd'hui 19 % seulement des personnes utilisent le ferroviaire, contre 81 % pour la route. Le but de ce projet est de porter la part du ferroviaire à 35 %. Pour y parvenir, il faut que le service soit attractif pour tout le monde, et en particulier pour cette catégorie un peu particulière que constituent les voyageurs aériens, et dont un bon nombre sont étrangers à l'Ile-de-France.

## **II. Les caractéristiques du projet**

### **1. Les contraintes imposées**

Nous avons dû composer avec des contraintes multiples et de plusieurs ordres.

#### **Contraintes techniques**

Il nous faut éviter de dégrader les services existants, mais aussi ne pas limiter les possibilités de développement et d'adaptation du réseau.

#### **Contraintes économiques et financières**

La Maîtrise d'Ouvrage doit se passer de subventions, de sorte que les financements publics restent disponibles pour les opérations prévues dans le contrat de plan. Le projet ne doit en outre ne pas avoir d'impact important sur l'endettement des entreprises publiques, et en particulier sur celui de RFF, qui doit demeurer en capacité d'investir dans les autres projets de transport.

#### **Contraintes environnementales**

Au plan environnemental, nous sommes tenus au respect des zones urbanisées et à la limitation des perturbations pendant les travaux.

### **2. Un projet de service**

CDG Express est donc un projet de service qui a été étudié pour les passagers aériens par ses qualités de rapidité, de fréquence, d'amplitude, autant de qualités qui attireront aussi l'ensemble des personnes qui ont à se rendre à Roissy, dont évidemment les personnes qui y travaillent. C'est aussi un service qui comporte une caractéristique particulière : l'enregistrement des passagers et des bagages sera effectué au niveau d'un véritable terminal aérien avancé dans Paris.

CDG Express, c'est aussi un projet de montage financier qui repose sur un financement de l'opération par les passagers aériens eux-mêmes dans le cadre d'un partenariat public/privé qui, en tout état de cause et quels que soient les résultats obtenus, limite strictement la participation des entreprises publiques SNCF et ADP qui pourraient participer à l'exploitation de ce système. Le coût global du projet est d'environ 800 millions d'euros, dont 610 millions d'euros pour les seules infrastructures.

CDG Express, c'est enfin un projet d'infrastructure : une ligne de 25 kilomètres partant de la Gare de l'Est. Cette gare doit d'ailleurs être envisagée sous la forme qu'elle prendra dès 2007, après l'arrivée du TGV Est, puisqu'elle sera complètement transformée et incluse dans un pôle complet de transport comprenant, grâce à un projet de liaison mécanisée, la Gare du Nord, la Gare Magenta et la Gare de l'Est. Il faut savoir à cet égard que la distance entre le quai le plus à l'Est de la Gare de l'Est et le quai le plus à l'Ouest de la Gare du Nord est inférieure à celle qui sépare la Place du 18 juin et la Gare Montparnasse. La ligne prévue pour le CDG Express utilise le réseau ferroviaire existant jusqu'à Noisy-le-Sec, avant de passer en tunnel à travers Bondy, Pavillons-sous-Bois, Aulnay, Sevran, Villepinte, Tremblay-en-France, Mitry. Elle rejoint à partir de Tremblay, en surface et le long de l'autoroute A 104, la ligne d'interconnexion pour arriver à la Gare TGV de l'aéroport Charles-de-Gaulle où les passagers aériens utiliseront l'ensemble des dispositifs existants ou en cours d'étude et de réalisation, tel que le service automatique de transport, pour se diffuser sur la plate-forme de Roissy.

### 3. Les travaux sur Noisy-le-Sec

Les travaux que nous avons à réaliser à Noisy-le-Sec sont essentiellement de nature ferroviaire. La ligne se débranche de la ligne Paris-Mulhouse, qui est moins chargée que la ligne Paris-Strasbourg, ce qui suppose de déplacer la voie de la ligne Paris-Mulhouse dans le sens province/Paris, avant d'aller rejoindre le tunnel à l'aide d'une trémie d'accès entre l'Avenue de Rosny et l'autoroute A3. Il faut donc prévoir des travaux de génie civil de création de la trémie et d'une partie de tranchée couverte avant de rejoindre le tunnel. L'ensemble sera réalisé, pour l'essentiel, à l'intérieur des emprises ferroviaires. Néanmoins, et je préfère le dire tout de suite, l'acquisition de trois à quatre pavillons est susceptible d'être nécessaire dans la zone que l'on peut appeler l'entrevoie de la ligne Paris-Strasbourg. L'ensemble des travaux sur Noisy-le-Sec devrait s'écouler sur une période d'un petit peu moins de deux ans. Il ne s'agit toutefois pas de deux ans de travaux continus.

## III. Calendrier

S'il est décidé, à la suite du débat, de commencer les phases d'études ultérieures, le calendrier serait le suivant :

- réalisation avant la fin 2004 d'un avant-projet sommaire qui devra être approuvé par le STIF et le Ministère des Transports ;
- 2005 : procédure d'enquête publique au cours de laquelle vous aurez à nouveau vous à exprimer, mais cette fois-ci sur un projet extrêmement précis et beaucoup plus finalisé qu'aujourd'hui ;
- 2006 : les approbations définitives ;
- 2007 : démarrage des travaux ;
- 2012 : mise en service.

Le processus de concertation initié en 2001 avec la consultation préalable devra naturellement accompagner l'ensemble du processus d'étude. Il est hors de question que nous nous contentions d'attendre la procédure d'utilité publique pour se revoir, au moins avec vos élus, et étudier les modalités d'insertion des chantiers et de la ligne.

## **La position de la mairie de Noisy-le-Sec**

**Monsieur RAISKY**  
**Adjoint au Maire de Noisy-le-Sec**

Je tiens tout d'abord à remercier les Noiséens pour leur présence ce soir, qui prouve que la question des transports à Noisy ne laisse pas indifférent. Il est vrai que nous sommes déjà échaudés par la question du tramway, projet qui a aiguisé notre saine curiosité et notre détermination à préserver le cœur de la ville et la vie paisible des Noiséens. Pour ce qui est du débat public, sa tenue nous permet, malgré un certain formalisme, d'avoir accès au dossier, aux études et donc de nous prononcer sur ce grand projet qui concerne Noisy particulièrement. On peut regretter qu'il n'en ait pas été de même pour le T1 : cela nous aurait peut-être évité certaines surprises, et l'on aurait peut-être pas été obligé de demander de solliciter la Commission d'Accès aux Documents administratifs pour avoir communication du projet du schéma de principe.

On peut seulement regretter que les villes concernées, les collectivités locales, les élus n'aient pas été associés, n'aient pas été sollicités lors des études préparatoires par les bureaux d'études missionnés. Ils auraient tout de suite compris sans doute que les orientations proposées, les tracés retenus faisaient l'objet d'un rejet de la part des habitants du 93, de leurs associations et de leurs élus. Cela leur aurait aussi fait gagner de l'argent, car les 34 études menées à ce jour qui constituent le dossier du Maître d'Ouvrage ont été faites, à ma connaissance, sans que les villes aient été consultées. Elles n'ont d'ailleurs pas été destinataires de ces documents. Certes, ils sont à notre disposition, mais il faut les demander.

Au fur et à mesure que l'on avance dans la connaissance du projet, son caractère inacceptable s'impose. En l'état du dossier, la municipalité de Noisy-le-Sec est résolument opposée au projet. La première chose qui est apparue, c'est la nécessité absolue de préserver la tranquillité des riverains, des habitants du Petit Noisy notamment, durement éprouvés à la fois par le bruit permanent, nuit et jour, du roulement ferré, auquel on a ajouté, depuis deux ans et demi, la percée du chantier de tramway, sans compter depuis quelque temps un couloir aérien pour hélicoptères. C'est ce qu'exprimait début septembre Madame le Maire dans un article du *Miroir*, le journal du Petit Noisy.

Ensuite, et je l'ai dit lors d'une séance du débat public, le 9 octobre à l'Espace Saint-Martin, nous sommes solidaires des riverains du RER B, des associations et des maires qui s'interrogent sur l'opportunité du projet, compte tenu de l'état problématique de fonctionnement de ce moyen de transport. Pour nous la priorité, comme pour eux, c'est d'abord le RER B.

Deuxièmement, nous refusons le parisianisme des objectifs affichés :

- le départ de la Gare de l'Est, plus difficile à atteindre du 93 ou du 94 que la Gare du Nord, laquelle peut-être rejointe depuis les quatre points cardinaux.
- l'enregistrement des bagages à Paris, avec la problématique de leur ventilation à l'arrivée et de leur acheminement rapide sur les différents vols à Roissy ;
- pas d'arrêt prévu dans le 93, ni à Noisy-le-Sec, ni au Parc des Expositions de Villepinte, ce qui ne remettrait, semble-t-il, pas fondamentalement en cause la compétitivité du projet de la

navette en termes de durée de trajet, celle-ci atteignant 25 à 30 minutes, une durée comparable à celle que l'on observe dans d'autres grands aéroports du monde.

En bref, on traverse le 93, qui subirait toutes les nuisances, une fois de plus, et l'on fait comme s'il n'existait pas, comme s'il n'y avait ni entreprises, ni touristes, ni une population immigrée qui gardent des attaches nombreuses avec ses pays d'origine, ni voyageurs aériens dans ce département. On se trouve donc un peu comme des bovins dans un pré, à regarder passer le train.

J'ai noté ces trois questions lors de la réunion du 9 octobre, et je les ai rappelées lors du Conseil municipal :

- Pourquoi ne pas couvrir la voie pendant la traversée de Noisy-le-Sec ?
- Pourquoi le choix de la Gare de l'Est ?
- Pourquoi pas d'arrêt à Noisy-le-Sec, desservi en étoile par le RER E, le RER B, le tram-train, et bientôt la Tangentielle ?

C'est le moment de dire la stupéfaction que l'on a, lorsque l'on analyse les études ou lorsque l'on prend connaissance des plans, de découvrir au cœur de la ville un chantier de caractère pharaonique, d'une importance considérable. Encore une fois, on fabrique du projet de transport sans aucun souci de l'environnement humain, comme si l'on avançait en rase campagne. Deux ans de travaux a dit Monsieur SULPIS ; nous en acceptons l'augure, mais ce que nous avons vécu avec le tramway nous rend perplexes.

Le paradoxe veut que sur les 92 hectares d'emprise SCNF sur la ville, on ait choisi le secteur le plus étroit pour faire les travaux. Dans la ville ! Alors qu'il y a environ 80 hectares disponibles de l'autre côté, que l'on découvre lorsque l'on prend le RER : il y a là un véritable maquis, des friches industrielles, des rames à l'abandon, un spectacle de désolation, pas d'habitations à proximité. Pourquoi n'a-t-on pas décidé d'ouvrir là le chantier, et non pas dans le secteur le plus étroit, au milieu de la ville ?

Une nouvelle fois Noisy-le-Sec s'apprêterait à payer un lourd tribut écologique et se sacrifierait pour un intérêt général bien mal compris. Noisy est coupé en deux par l'autoroute et en deux par la voie ferrée, un peu comme un fromage de brie. Cisailé d'ores et déjà par le tramway, Noisy-le-Sec reconnu « point noir du bruit » par la SNCF se trouve dans une situation déjà jugée inacceptable, mais on n'hésite pas à aggraver son cas avec un chantier qui causerait des nuisances extrêmement importantes.

En conclusion, la municipalité rejette catégoriquement ce projet inacceptable. Elle est solidaire des villes qui expriment le même rejet et exigent d'autres priorités. Elle s'oppose au parisianisme du projet. Elle prend acte que de nouvelles études vont être engagées pour envisager de nouveaux tracés et elle en attend les résultats. Nous utilisons les transports en commun. Nous sommes favorables au développement des transports en commun, mais un autre projet doit être mis à l'étude, qui réponde au désir profond des habitants de nos villes : désir de vivre en paix, de voyager confortablement et de ne pas être une nouvelle fois les délaissés du 93.

## **La position de l'Association des Riverains du Petit Noisy**

**Andrée GIRARD**

**Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je représente les deux associations des riverains du Petit Noisy, qui ont décidé d'agir ensemble pour améliorer leur environnement et refuser toute nuisance supplémentaire. Ce soir nous voulons plus particulièrement informer les Noiséens sur la situation critique de notre quartier, des projets à venir, des nuisances actuelles et des nuisances que nous apporterait le CDG Express.

Dans notre quartier, l'emprise de la SNCF est énorme. Le Petit Noisy représente un nœud ferroviaire très important : grandes lignes, banlieue, RER E, Fret sur la Grande Ceinture et la Complémentaire. Tout ce complexe de voies ferrées est hélas imbriqué au milieu d'une zone très urbanisée. Le trafic est intense. Les nuisances sonores atteignent de 75 à 100 décibels jour et nuit. On compte 630 trains de voyageurs par jour, des trains de marchandises jour et nuit, et principalement la nuit ; sans compter la pollution, avec les manœuvres de diesel tous les jours. Très prochainement nous aurons le TGV Est, la Tangentielle Nord, le tram-train, la future gare multimodale et le CDG Express, une liaison grand confort dédiée aux usagers aériens de Roissy.

Contrairement à ce qui est écrit dans les études préliminaires, cette zone est très urbanisée, ponctuée de pavillons, de petits immeubles collectifs, sans compter la cité des aviateurs. Les nuisances nous concernant ont été négligées dans les études préliminaires. Je rapporte ce qui est écrit : « Pour le puits de chantier de Noisy, vu qu'il s'agit d'une zone déjà bruyante, cette zone ne sera pas étudiée ». Il est aussi écrit « Au puits de chantier de la Poudrette, c'est une zone très calme, alors une étude acoustique et vibratoire détaillée et donc nécessaire, afin de préserver la qualité de vie des riverains ». Nous restons bouche bée, nous les riverains de Noisy-le-Sec.

Parmi les nuisances que nous apporteraient le CDG Express, il faut distinguer la mise en œuvre et l'exploitation de cette ligne. Pour la mise en œuvre à Noisy-le-Sec, la durée des travaux serait de deux ans et demi, voire peut-être plus, jour et nuit. Nous ne voulons pas revivre ce que nous avons subi avec Eole pendant neuf mois : pelles hydrauliques, bulldozers, rouleaux compresseurs, coup de trompes toutes les nuits. La encore il est noté que pour la Poudrette « *des murs anti-bruits seront réalisés pour limiter les nuisances des travaux* ». Quelles sont les précautions acoustiques prévues sur le site de Noisy-le-Sec.

S'agissant de l'exploitation du CDG Express, il circulerait à Noisy-le-Sec, à une vitesse comprise entre 120 et 130 kilomètres, de cinq heures du matin à minuit. A la sortie des tunnels, les nuisances sonores percutent davantage. La capacité du tunnel serait de 30 trains par heure, soit un train toute les deux minutes. Il y aura chaque jour 285 trains en plus, qui viendront s'ajouter aux 60 trains supplémentaires du TGV Est. Ce sont au total 975 trains de voyageurs par jour, plus le fret jour et nuit, qui circuleront à Noisy-le-Sec.

Notre quartier est reconnu « point noir bruit » depuis 1992, c'est-à-dire une zone très affectée par le bruit. Pour le respect de l'environnement humain et naturel, nous demandons que le point noir bruit du Petit Noisy soit traité le plus vite possible. Nous disons non à toute nuisance supplémentaire, non au projet actuel du CDG Express.

Nous demandons en priorité l'amélioration de l'existant, avec l'amélioration immédiate du RER B pour les usagers du 93 et création de la jonction pour les passagers entre la Gare Magenta et la Gare de l'Est, qui aurait dû être réalisée avec Eole. Nous disons oui au CDG Express sur l'infrastructure existante du RER B, avec l'interliaison Paris Nord/Paris Est, solution alternative proposée par Vivre sans CDG Express. Cependant, si malgré le refus de tous les riverains concernés et le refus de la plupart des élus, le projet actuel était maintenu, nous demandons une modification du parcours entre Noisy-le-Sec et la Poudrette aux Pavillons-sous-Bois, ce qui permettrait d'éviter les zones urbanisées de Bondy et de Noisy-le-Sec. Monsieur le Président, je cède, comme convenu, la parole à Monsieur GIRARD, pour exposer la complexité des travaux sur le site de Noisy et la modification du parcours si celui-ci était maintenu.

### **Monsieur GIRARD**

Je vais en effet vous présenter l'ampleur des travaux à venir, si le projet se réalise. Le futur tracé du CDG Express suppose que l'on libère de la place entre les deux voies Paris/Mulhouse et Mulhouse/Paris. L'une d'elles sera donc ripée par-dessus la ligne Strasbourg/Paris. Comme vous le voyez le CDG Express va passer au-dessous des lignes de Mulhouse, puis ensuite de la RN 186, de sorte qu'il faudra certainement conforter les piles de pont de cette dernière. Par la suite, le CDG Express devra passer entre les piliers de l'autoroute A3, ce qui suppose d'enfiler des pieux de 20 mètres de profondeur, pour éviter que la dalle ne ripec au passage du tunnelier. Enfin, on passe sous la Grand Ceinture Complémentaire, puis sous les voies allant vers Strasbourg. On le constate, les obstacles sont extrêmement nombreux sur une distance de 400 mètres. C'est un beau défi technique pour la Maîtrise d'Ouvrage, mais cela laisse présager de graves nuisances pour les riverains.

Pour les travaux préliminaires, il faudra prévoir deux accès sur la nationale 186. Le premier passera sous les voies de Mulhouse pour arriver à la plate-forme des plus importants travaux. Le second accès sera ouvert en autopont au croisement de la nationale 186 et de l'avenue Jean Mermoz.

Pour vous donner une idée de l'importance des travaux à réaliser, le ripage de la voie que j'ai évoqué va nécessiter la réalisation d'un saut de mouton de 120 mètres de long, avec des estacades de chaque côté pour soulever la voie et des murs de soutènement. Il est également prévu une tranchée couverte de 100 mètres, un puit de 30 mètres sur 10 pour la sortie du tunnelier, sans compter les aménagements concernant la signalisation, les télécoms, l'alimentation des caténaires et le raccordement des aiguillages. Autrement dit, tout le quartier va subir des travaux jour et nuit, surtout la nuit d'ailleurs. Pendant deux ans à deux ans et demi, il y aura une alternance de travaux de génie civil et de travaux spécifique à la SNCF.

Pour vous donner une idée des nuisances engendrées par des travaux dans notre quartier, la réalisation d'un mur de soutènement a nécessité quatre mois de travaux jour et nuit, au début de l'année 2003, et cela sans qu'aucune précaution n'ait été prise.

Si les solutions alternatives n'étaient pas retenues, et si malgré l'opposition systématique de toutes les communes concernées, et si ce projet était quand même maintenu, nous demandons que le tracé au niveau de Noisy soit modifié. Il s'agirait de profiter de l'espace dont dispose la SNCF pour déplacer le lieu du dévoiement, puis de rejoindre le canal de l'Ourcq, avant de passer en tunnel sous le Parc des Bergères, jusqu'à rejoindre la zone de la Poudrette, où sera situé le puit du tunnelier.



Le tunnel passerait alors sous un hôpital, mais je fais confiance à RFF pour limiter les nuisances éventuelles.

Je conclurai en formulant un vœu. Pour la première fois, grâce au débat public, ce projet aura au moins réussi à réunir RFF, la SNCF, ADP, ce qui répond à une de nos demandes de longue date. Nous avons l'impression, avec tous les projets qui sont prévus sur Noisy-le-Sec, qu'il n'y a pas de cohérence entre eux. Nous souhaitons vivement que la municipalité rassemble toutes les associations, afin que nous sachions au moins ce qui va se passer sur le site multimodal.

**Andrée GIRARD**

Merci à la Commission particulière du Débat public, merci aux associations et aux comités de quartier qui se sont mobilisés pour nous soutenir.

## **La position de Vivre sans CDG Express**

**Jean-Louis BRIAND**

**Président de l'Association Vivre sans CDG Express**

Mesdames et Messieurs, afin que vous ne nous confondiez pas Vivre sans CDG Express avec un cabinet d'études alternatives, j'ai prévu un préambule qui vous montrera que nous sommes avant tout une association d'opposants.

### **I. Une association d'opposants**

Les riverains, usagers ou non des transports franciliens qui se sont regroupés en associations afin de mieux faire entendre les multiples raisons de leur opposition au projet de CDG Express, craignent de fortes nuisances avant, pendant et après la réalisation des travaux. Ils sont aussi indignés par le fait qu'une minorité des usagers du transport, les voyageurs aériens, puisse bénéficier d'un investissement aussi coûteux, alors que la majorité endure problèmes et dysfonctionnements journaliers, sur un réseau désuet, dont les responsables SNCF et RFF reconnaissent eux-mêmes la triste réalité.

Et pourtant, il y a bien pire encore. Je veux parler de ce que subissent déjà les riverains du boulevard de Strasbourg et alentours à Noisy-le-Sec, aux abords des voies ferrées, depuis des années, voire depuis des décennies. J'ai passé quelques heures en juin dernier chez Monsieur et Madame GIRARD et j'ai été vite fixé. J'avais à peine posé mon vélo que j'avais déjà compris. Le Directeur du Développement d'ADP parlait récemment d'indignité à propos de la desserte de Roissy, pollué par la saturation automobile. Eh bien j'ai envie de vous rétorquer ce soir : à chacun son indignité, Monsieur le Directeur. Quant au report modal de la route vers le fer, certes, certes, trois fois certes, mais pas à n'importe quel prix. Aussi, si nous ne devons retenir, à Vivre sans CDG Express, nous sommes représentés dans les huit communes impactées, ne retenir qu'une seule bonne raison de s'opposer à ce projet, ce serait de dire tout simplement, mais avec force : « Ne passez surtout pas par là, ils n'ont déjà que trop donné ! ».

C'est aussi pour cela que la contre-proposition que nous avons progressivement élaborée à Vivre sans CDG Express tente de s'inspirer d'une autre logique, dans une démarche qui profiterait à tous, et par conséquent ne léserait personne. C'est une alternative au projet du Maître d'ouvrage qui doit faire l'objet d'une prochaine expertise par un cabinet suisse indépendant, et que je me propose de vous présenter rapidement. C'est le fruit d'un travail qui a donné lieu à deux brochures successives, l'une étant consacrée spécifiquement au RER B, et l'autre exclusivement à l'alternative de Vivre Sans CDG Express. Vous pardonnerez donc le caractère schématique de ma présentation, compte tenu du temps qui nous est imparti.

### **II. La proposition alternative de Vivre sans CDG Express**

La proposition alternative que nous proposons consiste pour l'essentiel à faire circuler le RER B sur deux voies au lieu des quatre actuelles entre Gare du Nord et Aulnay-sous-Bois. Elle permettrait, en outre, de permettre la circulation de navettes rapides et directes vers Roissy.

Cette solution suppose bien entendu de modifier et de faire évoluer l'existant, qui en a bien besoin, comme l'atteste l'existence d'un schéma directeur du STIF, et cela partout où les contraintes actuelles pèsent trop fortement sur les circulations et la qualité du service rendu. Les trois principales contraintes sont situées au niveau de la Gare du Nord, qui est saturée, du nœud d'Aulnay, puis, plus au Nord, entre Sevrans et Roissy. Pour pallier la saturation de la Gare du Nord, nous proposons de relier les faisceaux entre Gare de l'Est et Gare du Nord : l'accueil se ferait bien en gare de l'Est, mais l'on irait par la suite chercher le faisceau Nord par le biais d'un tunnel, ce qui aurait l'avantage d'épargner nos amis riverains de Noisy-le-Sec.

Le problème rencontré entre Sevrans et Roissy est dû à la bifurcation de deux des quatre voies vers Mitry. Pour compenser cela, il faudrait donc doubler les voies, ce qui est *a priori* possible, puisque des emprises avaient été prévues en 1976 à cet effet.

Au total Vivre sans CDG Express propose quatre types de solutions :

- une circulation de vingt trains au lieu de douze, comme le propose le STIF dans son schéma directeur ;
- faire passer les navettes par-dessus les voies bis qui seraient dédiées au RER B, ce qui suppose la réalisation de deux sauts de mouton.
- la mise à quatre voies du tronçon Sevrans Roissy ;
- l'accueil des navettes soit en Gare du Nord, soit en Gare de l'Est, grâce à un tunnel.

J'ajoute qu'il serait possible de construire une boucle Sud, afin de mieux gérer les retournements des trains à CDG Express.

Notre proposition, si elle s'avérait faisable, profiterait à tous, c'est-à-dire aussi bien aux passagers du RER, aux passagers aériens, qu'aux visiteurs du PIEX, étant entendu que le Parc des Expositions est très demandeur d'une amélioration de sa desserte. La mise en service de notre alternative serait sans doute plus rapide, pour un coût probablement plus faible, bien qu'il ne soit plus question, pour préserver la susceptibilité du Maître d'Ouvrage, d'avancer une estimation sans que celle-ci soit étayée par des éléments concrets. La proposition que nous faisons est sérieuse et consensuelle. Si le Maître d'ouvrage joue le jeu, comme il l'annonce, dans ce débat, il devrait être sensible au fait que notre proposition rejoint l'opposition massive à son projet des municipalités, des associations et des riverains. On pourrait donc arriver à trouver un accord autour de ce projet.

### **Philippe MARZOLF**

Je rappelle que la solution proposée par Vivre sans CDG Express fait partie de l'étude complémentaire qui a été commandée à un expert extérieur, dont les conclusions seront données en public le 12 décembre 2003, lors de la réunion de synthèse qui aura lieu à la Gare de l'Est à partir de 19h30.

## **Eléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage**

**Monsieur Sulpis**

**Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France (RFF)**

Je tiens à rectifier un certain nombre de points. Je m'inscris en faux, Monsieur RAISKY, lorsque vous dites que l'ensemble des études menées jusqu'à maintenant l'ont été sans concertation. Que cette concertation soit jugée insuffisante, je veux bien l'admettre, mais reconnaissez tout de même qu'un comité de suivi associant les élus s'est réuni dès le 24 janvier 2001 sous l'égide du STIF, c'est-à-dire très peu de temps après que le GIE ait été créé en 2000. Il s'est réuni par la suite au mois de mai. Toutes collectivités locales concernées étaient invitées. Une période de concertation préalable a suivi par la suite, pendant tout le mois de septembre 2001. A cette occasion, un certain nombre de documents ont été mis à la disposition du public, des permanences ont été assurées et un registre a été mis à disposition. S'il est vrai que la municipalité de Noisy-le-Sec n'a pas organisé de réunion publique sur ce sujet, vous ne pouvez pas nier qu'il y ait eu concertation.

Madame GIRARD, vous avez beaucoup parlé du bruit. Une réunion a d'ailleurs été organisée très récemment par RFF, la Mairie, en présence des riverains. C'est vrai, Noisy-le-Sec est un point noir bruit. C'est vrai que nous cherchons, avec l'aide de la Région Ile-de-France qui en a fait une priorité, à résorber ce point noir bruit. Il faut trouver une solution.

Nous avons sans doute écrit de façon maladroite qu'il n'y aurait pas de protections supplémentaires à Noisy-le-Sec, mais c'est dû au fait que ces protections étaient supposées devoir être mises en place avant le début des travaux du CDG Express. Il faut savoir que nous ne pouvons pas faire ce que nous voulons, puisque la réglementation anti-bruit a été renforcée, et qu'en outre nous bénéficions de nouveaux moyens techniques pour limiter les nuisances. Celles-ci sont occasionnées par les coups de trompe qui sont donnés pour protéger les ouvriers qui travaillent sur les voies à l'approche d'un train. Comme vous le savez, puisque vous en avez déjà bénéficié, nous disposons désormais d'un système substitutif basé sur des variations de lumières. Ce dispositif devra être mis en œuvre à Noisy-le-Sec, compte tenu de la durée éventuelle du chantier.

Je confirme, Monsieur GIRARD, que j'ai proposé, et que je propose à nouveau aujourd'hui, étant donné l'ensemble des projets concernant Noisy-le-Sec, tant en matière de fret que de voyageurs, que les projets d'aménagement de la gare soient repris rapidement. Il faut que nous ayons en effet une vision globale des projets prévus dans ce secteur, afin que nous puissions les harmoniser. Dès l'issue du débat sur CDG Express, je serai entièrement à votre disposition, en tant que Délégué régional pour animer une réunion sur ce thème.

Comme vous pouvez vous en douter, je connais bien la solution qu'a exposée Monsieur BRIAND. Elle va être expertisée. J'ajoute que le fait que vous fassiez des estimations ne me froisse pas du tout. Ce qui me froisse c'est qu'il vous est arrivé d'avancer des chiffres, sans avoir réalisé la moindre estimation sérieuse. Le fait que les positions soient argumentées est, je vous le rappelle, une des règles du débat public. Il faudra que vous communiquiez à l'expert les bases sur lesquels vous avez réalisé votre estimation, afin qu'il puisse en juger.

S'agissant des contraintes que vous avez mentionnées il me semble, Monsieur BRIAND, que vous en avez oublié une. Lorsque vous dites que les emprises existent pour permettre la réalisation de deux voies supplémentaires entre Sevrans-Beaudottes et Roissy, ce qui est exact, vous oubliez de dire que ce n'est pas le cas entre Aulnay et Sevrans-Beaudottes, où nous ne disposons également que de deux voies. S'il faut lever aussi cette contrainte, le coût de votre solution risque d'être significativement majoré.

Je tiens à répéter que nous participons pleinement à la conduite de l'expertise des solutions alternatives. Si votre solution ou l'une de ses variantes s'avère être la meilleure, croyez bien que nous n'avons aucune jalousie d'auteur en ce qui nous concerne. Il faut d'abord que l'on ait prouvé que la mise sur les voies bis de la ligne B améliore bien son fonctionnement, ce qui nécessite des études complémentaires.

**Philippe MARZOLF**

Nous avons reçu 19 questions écrites. Nous allons tirer au sort leur ordre de passage à l'oral.

## **Débat avec la salle**

### **Henri PIGNEL, Noisy-le-Sec**

Il y a des choses qui me choquent un peu. Quand vous dites que le CDG Express pourrait être utilisé par les salariés de la plate-forme de Roissy, vous oubliez de prendre en compte le fait que tous ne proviennent pas de Paris.

Pourriez-vous expliquer aux Parisiens ce que va devenir la Gare de l'Est. Où vont stationner les taxis qui vont venir chercher les passagers aériens ? Savez-vous que le Boulevard Magenta, la rue Lafayette, et plus généralement tout le 10<sup>ème</sup> arrondissement sont saturés ? Vous massacrez Noisy-le-Sec, mais c'était déjà fait avec le tramway. N'allez pas maintenant massacrer Paris ? Soyez plutôt à l'écoute des solutions que nous proposons. Il existe une association appelée « Tram non », mais moi je dis non au Tram et oui aux lignes de métro. Car si celles-ci arrivaient jusqu'à eux, beaucoup de Noiséens et des habitants des communes avoisinantes abandonneraient leur voiture pour prendre le métro.

### **Philippe MARZOLF**

Je vous rappelle que les questions concernant le dixième arrondissement de Paris seront abordées lors d'une réunion de proximité qui sera organisée mercredi 26 novembre à 20h30 à la Gare de l'Est.

### **Bernard Sulpis**

Le prolongement de la ligne 11 est prévu par le STIF dans son schéma directeur. La Maîtrise d'Ouvrage de CDG Express n'a bien évidemment pas compétence pour vous répondre sur ce point.

En ce qui concerne la Gare de l'Est et les taxis, j'indique que nos études préalables indiquent que 61 % des personnes qui utiliseraient CDG Express arriveraient à la Gare de l'Est par les transports en commun (métro, bus ou RER), contre 31 % seulement pour les taxis. Or, comme je vous l'ai dit précédemment, la Gare de l'Est va être entièrement réaménagée dans la perspective de l'arrivée du TGV Est en 2007. L'ensemble du parvis sera ainsi réservé aux taxis et aux transports en commun.

S'agissant de l'accès des salariés de la plate-forme de Roissy au CDG Express, je signale que nous avons été extrêmement attentifs à la proposition qui a été faite lors d'une audition publique par le Président du Conseil général de la Seine Saint-Denis, Monsieur CLEMENT et qui consisterait à utiliser les capacités ferroviaires complémentaires disponibles dans le tunnel de la nouvelle liaison, pour mettre en service une navette entre Noisy-le-Sec et Roissy. Cela permettrait à une bonne partie des habitants du Département de se rendre à Roissy, soit pour y travailler, soit pour y prendre l'avion. Nous avons dit, que nous étions tout à fait prêts à étudier cette possibilité. Cela supposerait que l'autorité régulatrice soit prête à inclure ce projet dans le système global des transports franciliens.

**Gérard GLADIEUX, Noisy-le-Sec**

Le Maître d'Ouvrage avance dans son document un coût approximatif de 800 millions d'euros pour la réalisation du projet. Ayant assisté à de précédentes réunions du débat, j'ai pu constater que de nombreux paramètres nouveaux émergeaient. Ils concernent en particulier le tunnel : sa longueur, sa profondeur, ses conditions de sécurité. A quelle hauteur de coût estimez-vous le projet non-réalisable ?

**Bernard SULPIS**

Je ne peux pas répondre aujourd'hui à cette question. Je peux en revanche vous confirmer qu'il reste des études à faire. S'il s'avérait que les contraintes techniques ou financières que j'ai évoquées deviennent nettement supérieures à nos attentes et que le projet devienne trop cher pour être réalisé dans les conditions requises, c'est-à-dire sans subventions publiques, il sera abandonné. A moins que les communes riveraines acceptent de mettre la main à la poche pour couvrir la différence, ce qui me paraît peu probable. Notre projet est à la fois un projet de service, un projet d'infrastructure et un projet de montage financier. C'est cet ensemble-là qui doit conserver sa cohérence. Une solution alternative beaucoup moins chère mais qui ruinerait le projet de service, donc l'espérance de recettes attendue de la part de sa clientèle, rendrait le projet caduc. A l'inverse, on ne pourra réaliser un projet de service qui ne s'appuierait sur un montage financier. Cela dit, je ne peux vous dire à quel moment se fait la bascule.

**Olivier DELEU, Noisy-le-Sec**

Ce que Monsieur SULPIS a dit tout à l'heure, en prétendant que le projet du CDG Express ne nécessitait pas l'installation de murs anti-bruit, dans la mesure où ceux-ci préexisteraient, constitue pour le moins un enjolivement de la réalité. En effet, le projet d'installation de murs anti-bruits dans notre commune n'était ni réalisable ni finançable avant janvier 2003.

Le projet de CDG Express est extrêmement semblable dans sa philosophie au Projet Orlyval. Ce dernier n'a pas connu de dépassement significatif du montant des investissements, mais un « plantage » complet en termes de calcul de la rentabilité financière. On s'est rendu compte après coup que les usagers n'étaient pas au rendez-vous. Moralité : les porteurs du projet qui avaient déclaré, dans un premier temps, que les pouvoirs publics ne paieraient pas ont appelé cinq ans plus tard le Conseil régional au secours. Ma question est donc simple : est-ce que les porteurs du projet CDG Express peuvent nous assurer ce soir que, quoi qu'il arrive, et même s'ils se trompent dans leurs estimations de trafic, le contribuable ne sera pas un jour ou l'autre sollicité ? Cette question est d'autant plus aiguë que l'on observe que dans ce projet tout n'est pas fait, et c'est un euphémisme, pour que l'ensemble des usagers soit attiré vers l'infrastructure. Je la pose non seulement en tant que contribuable, mais aussi parce qu'il commence à se susurrer parmi certaines bonnes âmes du STIF, que finalement le projet du CDG Express, qui ne coûte rien aux contribuables, est bien meilleur et bien plus intéressant en termes d'intérêt général que le projet de tangentielle. J'aimerais bien que l'on lève toute ambiguïté et que l'on nous assure que l'on ne nous dit pas que le CDG Express ne coûtera rien uniquement pour le rendre prioritaire par rapport à d'autres infrastructures de transport en commun, pourtant beaucoup plus utiles pour les habitants, dans la mesure où elles desservent vraiment les habitants de la Seine Saint-Denis.

**Bernard SULPIS**

C'est en l'an 2000 que l'Etat a demandé à RFF de mettre en place un programme de lutte anti-bruit. La Région Ile-de-France a fait avancer ce dossier en 2001, de sorte que Noisy-le-Sec soit intégré dans le premier programme arrêté en commun entre la Région et RFF. La nécessité légale de traiter Noisy-le-Sec était connue au moment où nous avons conduit les études.

Ne vous trompez pas en ce qui concerne la rivalité supposée entre CDG Express et la Tangentielle Nord : la contrainte claire qui nous a été imposée consiste à ne pas venir amputer en quoi que ce soit les financements classiques, du type contrat de plan. La Tangentielle Nord est une opération financée dans le cadre du contrat de plan par l'Etat, la Région et le Département, dans lequel les organismes publics porteurs du projet CDG Express n'interviennent pas. Il n'est donc pas question d'une quelconque substitution entre les deux projets.

Il se trouve que j'ai été le secrétaire général de la commission d'appel d'offres d'Orlyval. Je peux vous assurer que si on s'était basé à l'époque sur les prévisions de trafic des établissements publics impliqués (RATP, ADP, etc.), elles se sont avérées exactes, mis à part un léger retard en termes de montée en charge. Il se trouve qu'une personne voulait à tout pris construire un Val en Région Ile-de-France. Elle nous a dit : « Vous les pouvoirs publics, vous êtes des poltrons, un système comme celui que nous allons mettre en place ne peut que connaître un grand succès ». Le projet a donc été lancé sur la base de prévisions beaucoup trop optimistes. Une chose est sûre : quand les actionnaires d'Orlyval, qui étaient entièrement privés, ont été amenés à partir, ils l'ont fait en laissant leur mise. Ne croyez pas que les pouvoirs publics ont remboursé les actionnaires. Pour mémoire, Orlyval a commencé à faire des bénéfices l'année dernière. Dans le cas de CDG Express, le projet est mené directement par des entreprises publiques qui ont l'expérience de ce type de projet, et cela bien qu'il soit assis sur un financement privé.

**Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express**

Des entreprises publiques comme ADP et la RATP n'étaient en effet pas parties prenantes dans le projet Orlyval. Elles y étaient même plutôt opposées. En l'occurrence, les membres du GIE ont réalisé trois études de trafic. Des expertises indépendantes ont même été réalisées à la demande du Ministère des Transports. Nous avons donc une connaissance en matière d'estimation de trafic qui ne peut pas être comparée à celle dont disposaient à l'époque les promoteurs de l'Orlyval. La philosophie de notre projet est tout à fait différente.

**André GIRAUD, Noisy-le-Sec**

Il est certain que l'on doit privilégier aujourd'hui le transport ferroviaire. Pour ma part, j'ai constaté l'autre jour que j'avais roulé sur l'autoroute A3 à 16 kilomètres à l'heure... Cela dit, je constate qu'il y a déjà beaucoup de voies ferrées à Noisy-le-Sec. Ne serait-il pas possible d'éviter des travaux aussi énormes et coûteux ? Sur le plan de son financement, CDG Express m'évoque un peu Eurotunnel : tous les petits actionnaires ont payé, mais on connaît la suite...



**Bernard Sulpis**

Il est évident que des études ont été réalisées avant de retenir le projet d'itinéraire actuel pour tenter, d'abord et avant tout, d'utiliser les lignes existantes. Certaines alternatives allant être expertisées, nous verrons bien si nous nous sommes trompés dans l'analyse. Celle qui consiste à passer par la ligne de Strasbourg, de continuer par le TGV Est avant d'emprunter le TGV Interconnexion se heurte à un problème de saturation entre Noisy-le-Sec et Chelles, de sorte qu'il faudrait construire deux voies supplémentaires. Comme il n'est pas question de la construire au niveau du sol, il faudrait réaliser un souterrain qui serait finalement plus long que celui qui est prévu actuellement. Nous n'avons par ailleurs pas trouvé de capacités disponibles pour faire le CDG Express sur le réseau Nord à l'époque où les études ont été réalisées. Le schéma directeur d'amélioration de la Ligne B, qui a été approuvé le 1<sup>er</sup> octobre 2003, ouvre des perspectives nouvelles, puisqu'il prévoit la possibilité de mettre l'intégralité de la ligne B sur deux des quatre voies utilisées aujourd'hui. La capacité libérée ainsi pourrait être utilisée pour desservir Roissy. Une telle alternative sera expertisée. Il est aussi possible que l'alternative présentée par Vivre sans CDG Express, ou une de ses variantes, soit une bonne solution. J'ajoute que le STIF a demandé à RFF et à la SNCF de conduire des études pendant 18 mois afin que l'on soit sûr que le Schéma directeur d'Amélioration de la Ligne B améliore effectivement la circulation de ses trains.

**Ariane EGO-CHEVASSU, Présidente de l'Association Tram Non, Noisy-le-Sec**

Je suis frappée par la qualité et les moyens qui sont offerts aux habitants pour pouvoir s'exprimer et s'informer sur le projet CDG Express. Nous avons en effet eu à souffrir d'un manque d'information et de concertation à l'occasion du projet de tramway auquel nous étions opposés. Nous sommes bien conscients que la ville de Noisy-le-Sec est fortement concernée par les projets de transports. Nous sommes nous aussi très favorables au développement des transports en commun. La démarche animée par la Commission particulière du débat public a aussi pour but de ne pas opposer les usagers et les riverains. Dans cet esprit, nous voudrions avoir d'avantage d'information sur la constitution d'un pôle multimodal à Noisy-le-Sec. Nous n'en savons rien alors que certains documents qui nous ont été fournis semblent indiquer qu'un tel projet est déjà à l'étude. Nous en sommes inquiets car l'implantation dans la ville d'un tel pôle va profondément modifier le paysage urbain. Il ne devrait pas être implanté sans une réflexion préliminaire tendant à mettre en cohérence les différents projets d'infrastructure. Est-ce que la CPDP pourrait soutenir notre demande visant à organiser des états généraux des transports à Noisy-le-Sec ?

**Philippe MARZOLF**

Je vais vous répondre non pas au nom de la CPDP, mais de la Commission nationale du Débat public dont je suis le Vice-Président. Cette structure a été mise en place par la loi dite de démocratie de proximité de février 2002 pour mettre en débat des projets. Autrement dit, il faut qu'un maître d'ouvrage nous saisisse. Le législateur n'a pas donné le pouvoir à la CNDP de s'auto-saisir. Toutefois, en vertu d'un décret d'application d'octobre 2002, tout projet supérieur à 300 millions d'euros doit donner lieu à une saisine de la CNDP. Il n'est pas exclu non plus qu'un maître d'ouvrage souhaite associer la CNDP à l'organisation d'états généraux ou d'un débat public sur une problématique de transport plus large.

**Monsieur GIRARD**

Un très bon article est consacré dans le n°6 de la revue *RFF* à la CNDP. Il évoque la possibilité d'une saisine de la CNDP pour des projets compris entre 150 et 300 millions d'euros.

**Philippe MARZOLF**

Il est vrai qu'entre 150 et 300 millions d'euros, le maître d'ouvrage est obligé de publier son projet, de sorte qu'une association agréée au plan national, une collectivité ou le maître d'ouvrage lui-même puisse nous saisir. La CNDP doit être saisie des projets pour décider s'il est utile ou non d'organiser un débat public. Elle peut alors l'organiser par elle-même ou en confier l'animation au maître d'ouvrage.

**Denis LEMARCHAND, Pavillons-sous-Bois**

Je fais partie de l'Association Pavillons-Ourcq Environnement. Ma maison étant située le long du canal de l'Ourcq, j'aurai sous mes fenêtres les barges qui transporteront les gravas du chantier, ainsi que la circulation ferroviaire de la base de chantier située au niveau de la Poudrette. J'observe avec inquiétude que la Nationale 3 est totalement saturée et que la voie navigable n'est toujours pas exploitée. De plus, on nous fait des beaux discours sur la pollution, l'effet de serre, l'oxyde de carbone et la nécessité d'emprunter les transports en commun. Comment dès lors pouvez-vous imaginer d'installer, vous qui êtes les décisionnaires du projet, une base chantier pendant trois ou quatre ans, sans que celle-ci soit desservie par une ligne ferroviaire ? Pourquoi n'y a-t-il pas de desserte ferroviaire à Pavillons-sous-Bois ?

**Bernard SULPIS**

Il est vrai que la ville de Pavillons-sous-Bois est assez mal desservie par les transports ferroviaires lourds, puisqu'elle se situe entre la ligne B au Nord, la ligne D au Sud et la ligne des Coquetiers qui en fait le tour.

Lorsque nous avons pris connaissance de la proposition du Président du Conseil général de la Seine Saint-Denis, Monsieur CLEMENT, concernant la création éventuelle d'une navette entre Noisy-le-Sec et Roissy, nous nous sommes déclarés prêts à l'étudier. Dans cette hypothèse, on pourrait envisager un point d'arrêt bien situé par rapport à Pavillons-sous-Bois. Dans la mesure où à l'issue du débat public nous déciderions de poursuivre notre projet, nous proposerons au STIF la possibilité de compléter ainsi le service CDG Express, dans le cadre d'un projet classique, avec un financement classique. D'une manière générale, nous ne nous précipitons pas pour étudier de tels développements complémentaires tant que l'expertise sur les variantes n'a pas abouti.

**Emmanuel VISSE, Noisy-le-Sec**

Avant de poser ma question, je voudrais faire quelques remarques d'ordre général. Tout d'abord, je note que l'on nous a présenté le débat public comme une concertation.

Etant salarié, je peux vous dire que la concertation qui a eu lieu sur les retraites m'a rendu très sceptique quant à ce type de démarche. Nous savons aussi ce que signifie le mot « concertation » dans les entreprises : il est presque aussi mal connoté que celui de « redéploiement ».

Je suis très agréablement surpris de constater que l'on s'intéresse à un transport collectif, le train, pour développer un autre transport collectif, l'avion. J'ai d'ailleurs lu quelque part que le CDG était prévu pour accompagner l'arrivée de l'A380, qui transportera 600 passagers. Les infrastructures de l'aéroport de Roissy sont-elles adaptées à un tel appareil ?

Je suis aussi satisfait de constater que l'on se penche aujourd'hui sur les transports de la SNCF, dans une logique qui diffère de celle du Val. Je rappelle d'ailleurs qu'il avait été préconisé à l'époque de la conception de ce dernier, dans le cadre d'une concertation, d'améliorer la desserte de la ligne C, voire de la renforcer. Cette proposition n'a malheureusement pas été retenue, alors que la ligne C aurait certainement pu assurer la desserte d'Orly.

Le schéma CDG Express s'appuie sur des infrastructures existantes déjà très lourdement chargées, notamment entre Paris et Noisy, avec la ligne E du RER, les dessertes Paris/Meaux et de Paris/Château et la ligne 4, avec ce goulot d'étranglement que constitue le pont de Nogent, dont vous devez vous féliciter qu'il ne soit pas extensible. Il me semble que le projet consistant à ajouter une ligne supplémentaire sur des infrastructures déjà saturées, avec un TGV Est appelé à se prolonger en Allemagne, puisqu'on l'appelle le TGV Est Européen, n'est pas raisonnable. Il me semble nécessaire d'intégrer qu'une liaison telle que le CDG Express ne devrait circuler que sur des infrastructures supplémentaires. Je rappelle que si Monsieur PEPY souligne à juste titre que 40 % des problèmes de régularité sur la ligne B sont liés à des faits extérieurs à la SNCF, il en reste 60 % qui relèvent des déficiences de l'exploitant. La régularité n'est d'ailleurs pas non plus satisfaisante en ce qui concerne la ligne E du RER.

Il semble enfin que l'installation du terminal aérien avancé du projet CDG Express en Gare de l'Est ne puisse plus pouvoir être remise en question, puisque la SNCF a déjà vendu à proximité des immeubles habités jusque-là par des cheminots en vue de la construction d'hôtels. Cet indice prouve que la présente concertation a lieu alors que de nombreux éléments sont déjà arrêtés.

### **Bernard Sulpis**

Le fait que la SNCF ait été amenée, à la demande de ses autorités de tutelle, à vendre certains immeubles dans Paris, y compris autour de la Gare de l'Est, éventuellement pour y installer des hôtels, n'a rien à voir avec le CDG Express. Ce sont bien entendu l'arrivée du TGV Est et surtout l'obligation pour la SNCF d'améliorer sa situation financière qui justifient de telles opérations.

En ce qui concerne la charge du tronçon Paris/Noisy, les études que nous avons faites prennent en compte non seulement le trafic actuel, mais aussi le développement prévisible du trafic. Le trafic de la ligne 4 Paris/Mulhouse/Bâle est inférieur à celui de la ligne Paris/Strasbourg non pas à cause de la restriction que constitue le pont de Nogent, mais parce que le trafic à très longue distance vers Mulhouse n'a pas vocation à se développer, dans la mesure où, avec l'utilisation du TGV Rhin-Rhône, ce sera bientôt le moyen le plus rapide de se rendre à Mulhouse ou Bâle. Le Pont de Nogent, qui est un tronçon commun à la ligne 4 et à la Ceinture, devra cependant voir un jour sa capacité être accrue.

**Olivier PICQ, SNCF**

Notre indicateur de régularité, qui prend en compte les retards supérieurs à cinq minutes et les trains annulés, se situe sur les dix premiers mois de l'année à 94,3 %. Il s'agit de l'une des meilleures qualités de service offert sur le réseau RER. Les retards constatés sont essentiellement liés à des incidents de matériel roulant et plus particulièrement au système de fermeture des portes. Il reste que la mise en service d'Eole dans le secteur Est a indéniablement été à l'origine d'un progrès significatif dans la régularité des trains. La qualité de service observée aujourd'hui y est considérée comme très satisfaisante.

**Marie-Pierre BORY, ADP**

S'agissant de l'arrivée de l'A380 à Roissy, s'il est vrai que nous réalisons quelques travaux sur les pistes et les voies de circulation pour prendre en compte l'envergure de ces avions, l'accueil des passagers ne sera pas tellement impacté, dans la mesure où nous avons déjà adapté nos capacités pour pouvoir traiter les vols Boeing de Corsair qui transportent déjà 550 passagers.

**Huguette TALEB, Noisy-le-Sec**

Habitant avenue de Strasbourg, je ne pourrais plus supporter le bruit que nous avons connu pendant des mois, jour et nuit, à l'occasion de la construction d'Eole. Qu'avez-vous prévu pour limiter le bruit des travaux ? Je ne supporterai pas, sur le plan de la santé, le fait de ne pas pouvoir dormir pendant deux ans. En tant que riverains de Noisy, nous avons le droit d'avoir une vie agréable, des soirées calmes et des nuits reposantes.

**Florence DEMEME-COQUAND, RFF**

Les mêmes simulations seront faites en termes de bruit et de vibrations à Noisy-le-Sec que sur les autres bases de chantier du projet. Si les murs anti-bruit prévus ne s'avéraient pas suffisants, nous prendrons des dispositions complémentaires. La base de Noisy-le-Sec sera d'ailleurs considérée comme une installation classée de chantier de protection de l'environnement (ICCPE), ce qui nous imposera des obligations de non-dépassement de certains seuils de bruit pendant les chantiers.

Les travaux de génie civil très importants qui sont relatifs à la construction de la tranchée couverte seront réalisés de jour. Le travail de nuit sera en revanche nécessaire lorsque l'on sera obligé d'intervenir entre les voies pour réaliser les sauts de mouton ou les dévier des voies. Il sera limité au maximum. Nous substituerons alors des signalisations visuelles au bruit de cornes. Au besoin, nous réaliserons des protections sonores ponctuelles. Soyez sûrs que Noisy ne sera pas oublié.

**Huguette TALEB**

Je pense que jusqu'à présent Noisy a été oublié. Personne n'est venu s'inquiéter de la situation des riverains pendant les travaux d'Eole qui se sont déroulés jour et nuit ou installer des protections. Nous allions travailler alors que nous n'avions pas dormi de la nuit. Nous n'avons pas du tout été respectés. Comment voulez-vous que l'on puisse envisager dans ces conditions deux ans de travaux supplémentaires quand on a subi ce que nous venons de subir. C'est impossible !

Certains membres de nos familles y ont perdu la santé. Travailler sans pouvoir dormir la nuit, c'est impossible ! Nous ne pouvons plus vous croire !

**Florence DEMEME-COQUAND**

Je ne remets en aucun cas en doute ce que vous avez vécu à l'occasion du projet Eole, auquel je n'ai pas participé. Je peux vous assurer que de nouvelles lois et décrets sont parus depuis et que nous serons tenus de les respecter.

**Monsieur RAISKY**

Comment allez-vous évacuer les déblais du tunnel ?

**Florence DEMEME-COQUAND**

Les travaux de la traînée d'accès représentent entre 6 000 et 7 000 mètres cubes de déblais. Ces travaux s'effectueront progressivement, par terrassement, de sorte que l'évacuation des camions sera étalée sur une longue période.

**Monsieur RAISKY**

Les déblais seront-ils évacués par l'avenue de Rosny ?

**Florence DEMEME-COQUAND**

Ce sera en effet le cas. Je vous rappelle toutefois que nous sommes tenus de présenter à la Préfecture, avant le démarrage du chantier, les plans de circulation pendant les travaux. Nous expliciterons alors nos méthodes, les protections pour l'environnement qui seront mises en place, ainsi que les moyens d'information aux riverains. Si je ne peux pas vous dire qu'il n'y aura pas de camions à Noisy, je peux vous assurer que leur circulation sera étalée dans le temps.

**Bernard SULPIS**

Si l'on se réfère au cas de la ligne à grande vitesse Est, lors de la réalisation de laquelle il était prévu que de nombreux camions traversent les communes riveraines, des négociations menées avec les collectivités ont conduit à la création d'une entrée/sortie provisoire sur l'autoroute A4 à la charge du projet. On a ainsi évité la traversée des communes riveraines. Le cas de Noisy-le-Sec n'est pas identique, mais cet exemple montre que l'approche de la question des nuisances évolue rapidement. Ces problèmes ne peuvent plus se traiter sans les collectivités locales qui se font l'écho des populations concernées. Il en sera ainsi pour le CDG Express comme pour le projet de tangentielle ou le prolongement éventuel de la ligne des Coquetiers jusqu'à Noisy. Aucun projet d'infrastructure ferroviaire important ne peut plus se faire sans une concertation approfondie avec les communes et les riverains concernés.

**Roland PAVOT, Noisy-le-Sec**

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec Olivier DELEU lorsqu'il dit que nous ne sommes pas là pour faire de la politique, à moins qu'il entende par là que l'objet de cette réunion n'est pas la défense de projets partisans. Il s'agit néanmoins d'une réunion grâce à laquelle les citoyens vont formuler des avis et tenter de peser sur la décision finale, et cela malgré le fait que la formulation de certaines réponses donne à penser que le projet se met déjà en place, avant même la fin de la concertation. Il faudra un jour s'interroger sur la finalité effective et concrète de cette concertation.

S'il est légitime d'envisager la mise en œuvre d'un projet de transports en commun pour pallier la saturation de certains axes, on peut légitimement s'interroger sur le caractère prioritaire du projet CDG Express. L'argument qui consiste à dire que le financement est privé est insuffisant car, qu'il s'agisse de fonds privés ou de fonds publics, on va mobiliser d'importantes sommes d'argent pour ce projet, à l'échelle de la société. Il nous semble que d'autres projets de transport en commun étaient plus légitimes et nous nous inquiétons du report, parmi d'autres, du projet de la Tangentielle Nord.

On peut aussi se demander quelle est, de l'impact sur l'environnement et les populations ou de la rentabilité du projet, la préoccupation qui doit l'emporter. On ne peut pas réaliser un projet de cette ampleur à n'importe quel prix. En ce qui nous concerne, nous exprimons notre opposition au CDG Express, comme l'on fait d'ailleurs la plupart des élus locaux. L'alternative proposée par Vivre sans CDG Express doit être étudiée. Le projet tel qu'il est annoncé ne doit pas être poursuivi, car il n'est pas pertinent.

**Bernard SULPIS**

La priorité pour la SNCF et RFF en ce qui concerne votre secteur comme le reste de l'Ile-de-France, c'est de mettre à la disposition des utilisateurs et des pouvoirs publics l'ensemble des moyens nécessaires pour diminuer la circulation automobile, conformément au Plan de Déplacement Urbain (PDU), et améliorer les conditions de transport des usagers actuels des transports en commun. Dans cette optique le RER B et le CDG Express doivent être abordés de concert, dans la mesure où un ensemble d'opérations doit être conduit pour que la situation soit réellement améliorée.

En ce qui concerne l'utilité du présent débat, je ne peux que vous redire que tout ce qui a été dit ce soir et pendant les différentes réunions va devenir une des pièces maîtresses du dossier d'enquête publique. Nous ne sommes pas suffisamment fous pour présenter un dossier qui ne tiendrait aucun compte de ce qui a été dit pendant le débat, car il aurait toutes les chances de ne pas être déclaré d'utilité publique. Compte tenu de la masse des études à réaliser, nous ne gaspillerions pas ainsi notre temps et nos ressources.

**Madame GUSTIN, Pavillons-sous-Bois**

Je suis membre de l'Association Pavillons Ourcq Environnement. Il a été question au cours du débat public de l'organisation d'un référendum local le 30 novembre prochain à Pavillons-sous-Bois au sujet du CDG Express. Quelle position adopterez-vous si le non l'emporte ?

**Philippe MARZOLF**

Comme je l'ai déjà dit plusieurs fois, le débat public n'est pas un référendum. Il ne vise pas à comptabiliser les pour et les contre. Nous ferons en revanche figurer les résultats des référendums organisés à l'initiative des collectivités dans notre compte-rendu officiel, conformément à notre mission d'établissement de la mémoire du débat.

**Bernard SULPIS**

Nous intégrerons les résultats des référendums locaux dans nos réflexions. Nous ne pourrions toutefois pas les prendre en compte comme seule base de décision puisque l'intérêt du projet dépasse largement ces enjeux locaux.

**De la salle**

Dans la mesure où vous êtes employés par un service public financé par les citoyens, je ne comprends pas que vous osiez affirmer ici que vous allez mettre en cause la décision qui émanera d'un référendum.

**Bernard SULPIS**

Nous prendrons en compte les référendums, parmi d'autres éléments.

**De la salle**

Je ne vois pas ce que l'on fait là si vous êtes prêt à faire l'impasse sur la volonté des populations des communes concernées !

**Bernard SULPIS**

Il ne suffirait pas que la réponse au référendum de Pavillons-sous-Bois soit positive pour que le CDG Express puisse être réalisé. Le résultat de cette consultation sera soumis à nos autorités de tutelle qui jugeront de l'opportunité de poursuivre le projet. Ce projet ne sera réalisé que s'il est déclaré d'utilité publique. Quant à nous, nous prendrons en compte le résultat des référendums comme un élément susceptible de modifier la décision finale, étant entendu que de nombreuses communes sont demandeuses de projets d'infrastructures ferroviaires.

**Nathalie GALLEGO, Noisy-le-Sec**

Etant riveraine de l'avenue de Strasbourg, je subis une quantité très importante de bruit. J'invite d'ailleurs Monsieur PICQ à passer un après-midi et une soirée dans mon domicile pour en juger.

**Olivier PICQ**

J'étais cet après-midi chez Monsieur et Madame GIRARD. Cela dit, je réponds favorablement à votre invitation.

**Nathalie GALLEGO**

Je n'ai pas subi les travaux d'Eole, parce que j'ai acheté après leur réalisation. Il va de soi que je suis terrorisée en entendant ce qu'a enduré Madame GIRARD. Je signale au passage que notre secteur n'a été déclaré « point noir bruit » que de justesse, car on y subit des bruits atteignant une fréquence de 75 décibels. J'aimerais savoir quelles précautions seront prises pour réduire les nuisances sonores après les travaux. Pourquoi n'a-t-on pas prévu de débiter le tunnel au niveau de la trémie, plutôt que de prévoir des sauts de mouton ? Je ne pense pas que ce soit impossible, étant donné que l'on est parvenu à creuser un tunnel sous la manche... Je pense enfin que vous vous préoccupez beaucoup plus du confort des voyageurs aériens que de celui des riverains, alors même que vous ne vous êtes pas rendus sur le terrain pour juger des nuisances que vous nous imposez.

**Bernard SULPIS**

Depuis trente ans que je suis à RFF et que je m'occupe des transports parisiens, je crois connaître bien le site de Noisy-le-Sec. En ce qui concerne la réalisation du tunnel, il est évident que le projet sera optimisé à mesure que les études seront réalisées. Cela dit, la nécessité de se raccorder quelque part au réseau ferré de surface est incontournable.

Sauf erreur de ma part, il est vrai que Noisy-le-Sec n'était pas classé parmi les sites prioritaires en ce qui concerne les bruits diurnes, car les trains qui y circulent le jour sont relativement peu bruyants. En revanche, vous vous situiez très largement au-dessus des normes en termes de bruits nocturnes, ce qui suffit à justifier le caractère prioritaire de votre secteur. C'est pour cela que vous avez été mis dans la première liste des points noirs bruit. C'est le cas de pratiquement toutes les communes qui se trouvent autour de la Grande Ceinture. Dans l'avenir, les trains de fret feront moins de bruit, mais compte tenu de la durée de vie d'un wagon, il faudra attendre un bon nombre d'années avant que la totalité du parc ait été renouvelée.

**Une habitante de l'avenue de Strasbourg**

Mon propriétaire ne m'a pas averti de l'imminence des travaux d'Eole lorsque j'ai loué mon appartement de l'avenue de Strasbourg. Ils ont commencé le week-end qui a suivi mon déménagement... Je suis partie d'une rue tranquille pour arriver dans un environnement chaotique. Le pic de bruit a été atteint chez moi, à 95 décibels, ce qui représente un seuil intolérable. Ma fille qui est entrée dans le primaire s'endormait en classe... Quand Madame DEMEME-COQUAND nous dit que l'on fera le nécessaire pour les travaux, je n'y crois pas. La SNCF n'a même pas dénié informer les riverains qu'il y aurait des travaux jour et nuit à l'occasion de la réalisation d'un mur de soutènement. Aucune vie possible dans ces conditions. Madame GIRARD s'est entendu répondre par une dame de la SNCF : « Vous vous plaigniez Madame, mais vous avez choisi de vivre face à la SNCF ». Ce langage à l'égard des riverains est insupportable. Nous avons déjà subi du bruit et je pense que, quoi que vous disiez, on aura encore à en subir sans avoir notre mot à dire.



Je constate que les propriétaires qui vendent actuellement des habitations dans le secteur disent à leurs acheteurs : « Ne vous inquiétez pas, la construction d'un mur anti-bruit est programmée », sans les informer du projet CDG Express. Si on me faisait ce coup-là, j'aurais vite fait d'annuler la vente.

Quand j'ai loué mon appartement, je savais que j'allais vivre face au train. J'ignorai en revanche l'ampleur des travaux prévus. Ma fille me dit : « Ce n'est pas grave, je me suis habituée au train, il m'endort ». C'est à mon sens très grave. D'ailleurs, elle ne dort plus quand elle va à la campagne parce qu'elle n'entend plus le train.

### **Bernard Sulpis**

Croyez-moi, je comprends ce que vous venez de dire, car quand on a été traumatisée par les nuisances que vous avez vécues, il est normal que vous ne puissiez aujourd'hui pas nous croire lorsque nous vous disons que les méthodes ont changé, et malgré la bonne foi dont vous pouvez nous faire crédit. Ce que ce débat public aura fait ressortir, c'est la nécessité d'une concertation approfondie avec les riverains sur les projets ferroviaires. Cela nous permettra de réduire autant que possible les nuisances. Je pense en outre, que ces nuisances sont encore pires quand on n'est pas informé. Pour vous en convaincre, je voudrais vous raconter une expérience que j'ai vécue du côté de Pontoise. Comme nous savions que nous allions empêcher les riverains de dormir pendant la nuit au cours de laquelle nous allions placer un pont sur ses piles, nous leur avons proposé d'assister à ces travaux exceptionnels depuis un belvédère. Beaucoup y ont trouvé de l'intérêt et cette initiative a contribué à décrisper l'atmosphère. Il est évident que des solutions d'un autre type devront être retenues pour un chantier plus long, comme celui qui aura éventuellement lieu à Noisy-le-Sec. Vous serez associés à une telle réflexion si elle s'avère nécessaire. Le seul fait de savoir que l'on va être dérangé limite l'importance du dérangement. C'est comme cela que nous devons travailler, car on ne peut plus travailler autrement.

### **Philippe Marzolf**

Comme notre réunion s'achève, je précise que nous avons passé 12 questions à l'oral. Le temps de parole du public a été de 72 minutes contre 60 minutes pour le Maître d'Ouvrage.