



Ile-de-France Environnement

Ile-de-France Environnement (en abrégé IDFE) est une union d'associations franciliennes agréée pour la défense de l'environnement. Elle est composée, à la base, d'environ 300 associations de terrain, réunissant plus de 30 000 adhérents répartis sur les huit départements de la région. Ces associations locales sont regroupées en collectifs départementaux ou thématiques. Ceux-ci constituent le conseil d'administration d'IDFE qui est l'organe régional du mouvement et son expression.

Ile-de-France Environnement s'exprime notamment par l'adoption, chaque année, lors de son assemblée générale, de motions qui ont été au préalable préparées en groupe de travail, finalisées par le Bureau puis adoptées par le Conseil d'administration d'IDFE. Cette procédure permet le vote de textes le plus souvent à l'unanimité. Ils expriment donc, sans équivoque, une volonté et des propositions collectives.

Ile-de-France Environnement milite depuis 35 ans pour l'amélioration de la qualité et du cadre de vie des franciliens. Cet objectif l'amène à s'intéresser au premier chef à la réduction des nuisances et des pollutions, mais aussi, au-delà, au fonctionnement de l'agglomération parisienne et à l'aménagement de la région. Le patrimoine naturel et bâti, les transports, l'urbanisme, le paysage naturel et architectural, la démographie, les activités économiques et culturelles, les institutions régionales, la décentralisation font partie de ses sujets de préoccupation. Ces éléments conditionnent le cadre et la qualité de la vie des habitants de la région.

Coordonnées :

Marc Ambroise-Rendu - Président d'ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT
54, avenue Edison - 75013 Paris
Tél. : 01 45 82 42 34 - Fax : 01 45 82 42 29
Courriel : ile.de.france.environnement@wanadoo.fr

IDFE ET LES LIAISONS FERROVIAIRES AVEC ROISSY-CHARLES DE GAULLE

Roissy-Charles de Gaulle, la plus active et la plus atypique des "villes nouvelles" franciliennes, l'une des portes majeures de la France, lieu de dizaines de milliers d'emplois et source de richesses, mais aussi génératrice de nuisances et de pollutions massives, cette aéroville trépidante à 25 kilomètres du cœur de la capitale, ne laisse évidemment pas IDFE indifférente. La dernière assemblée générale de l'Union, le 22 mars 2003, a adopté à l'unanimité une motion sur la desserte de Roissy-Charles de Gaulle. En voici l'exposé des motifs.

1. Les associations franciliennes d'environnement sont favorables aux transports en commun, notamment ferroviaires, en raison de leur capacité à transporter un grand nombre de personnes, de leur régularité, de la sécurité qu'ils assurent et de leur impact sur l'environnement comparativement plus modeste que celui de la plupart des autres modes de déplacement.

2. Les défenseurs de l'environnement déplorent depuis longtemps que les aéroports franciliens (Le Bourget, Orly puis

Résumé de la motion N°14
adoptée à l'unanimité par
l'AG d'IDFE le 22 mars 2003.

Desservir l'aéroport et le pôle d'activités de Roissy

Considérant ses prises de positions constantes en faveur des transports collectifs ;

Considérant les orientations du plan de déplacement urbain d'Ile-de-France ;

Considérant ses prises de position constantes pour une maîtrise du développement de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et une réduction de ses nuisances ;

Ile-de-France Environnement demande aux pouvoirs publics de privilégier les transports collectifs – notamment ferrés – pour desservir l'aéroport et le pôle d'activités de Roissy-Charles de Gaulle.

Cette desserte suppose :

1- La modernisation prioritaire de la ligne du RER B et l'amélioration de la qualité du service.

2- La réalisation du projet de tangentielle nord dans sa deuxième phase.

Ile-de-France Environnement est opposée à un projet CDG Express qui ne répondrait pas aux cinq conditions suivantes :

- Un engagement ferme du STIF, de RFF et de la SNCF d'améliorer rapidement la qualité de la ligne RER B (approbation du Schéma directeur de la ligne) ;
- Un engagement de financement de la tangentielle nord sur sa totalité (entre Cergy et Sartrouville d'une part et Noisy et Roissy d'autre part) ;
- La publication d'une étude d'impact sur les conséquences environnementales du projet CDG Express et l'engagement de leur prise en compte par les investisseurs ;
- Un engagement clair du gouvernement sur la limitation des activités aériennes de Roissy à 600 000 mouvements par an ;
- L'ouverture de CDG Express à tous les publics notamment aux employés du site de Roissy et aux accompagnateurs de voyageurs.

IDFE suggère fortement que les investissements publics affectés aux dessertes ferroviaires du pôle de Roissy soient financés par une taxe aéroportuaire spéciale.

Roissy CDG), qui ont une vocation nationale, n'aient pas bénéficié, dès l'origine, de liaisons ferroviaires avec la capitale et le reste du territoire. Le concept qui liait le voyageur aérien à la voiture et à Paris était une erreur stratégique qu'il est nécessaire de corriger.

3. IDFE se prononce sans ambiguïté pour une desserte ferroviaire du pôle d'activités Roissy-Charles de Gaulle. Celle-ci est assurée :

- par le RER B avec Paris et l'Ile-de-France mais dans des conditions qui sont aujourd'hui inacceptables ;
- par le TGV avec le reste de l'Hexagone mais beaucoup trop partiellement puisqu'on ne peut gagner directement ni l'est du territoire, ni la Normandie.

4. IDFE demande donc que le fonctionnement de la ligne B du RER soit prioritairement améliorée, que les engagements de réaliser les tangentielles nord de Sartrouville et Cergy vers Roissy soient tenus dans les meilleurs délais possibles.

IDFE ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE ROISSY-CHARLES DE GAULLE

1. Les associations franciliennes de défense de l'environnement sont évidemment et massivement hostiles au développement des nuisances et des pollutions que génère la plateforme aéroportuaire.

2. Elles constatent que ces pollutions et nuisances (bruit, encombrement, occupation du sol, pollution de l'atmosphère, dépréciation des biens immobiliers, etc.) sont directement fonction du trafic aérien. Aucune mesure n'est parvenue depuis un demi-siècle à briser cette corrélation.

3. IDFE défend la qualité de vie des franciliens. Pour au moins 4 millions d'entre eux la vie est rendue difficile par les pollutions sonores et atmosphériques du pôle d'activités de Roissy-CDG. Cette dégradation des conditions de vie commencera par altérer l'attractivité de l'agglomération et finira même par la rendre répulsive, compromettant ainsi son avenir.

4. C'est pourquoi, dans l'intérêt même de l'Ile-de-France, du transport aérien et des aéroports parisiens, les associations demandent que le développement de

5. IDFE suggère que la nouvelle liaison Paris-Roissy-CDG soit accessible non seulement aux voyageurs aériens mais à tous ceux qui ont à faire à Roissy-Charles de Gaulle. Et cela dans des conditions économiquement acceptables à la fois pour le transporteur et pour les transportés.

6. Les associations souhaitent que les liaisons ferroviaires desservant Roissy CDG utilisent les meilleures techniques actuellement connues d'insertion des ouvrages dans l'environnement. Elles ne se prononceraient sur l'utilité publique d'une nouvelle liaison rapide Paris Roissy-CDG qu'après avoir analysé l'étude d'impact du projet et le mode de financement des précautions touchant à l'environnement.

Conclusion : Les associations d'environnement demandent un renforcement des dessertes ferroviaires du pôle d'activités Roissy-Charles de Gaulle de manière à améliorer la qualité de son fonctionnement et des services qu'il rend.

Roissy-Charles de Gaulle soit quantitativement limité :

- par l'interruption des vols de nuit qui sont les plus pénalisants en matière de gêne sonore ;
- par la limitation du trafic diurne à 600 000 mouvements d'avion par an. Ce plafond correspond à un trafic de 105 appareils par heure entre 6h et 22h. Le trafic 2003 s'établira à 550 000 mouvements mais Roissy-CDG a ou aura la capacité d'en traiter 800 000. Cette hypothèse est absolument inacceptable.

Conclusion : Le développement durable de l'Ile-de-France passe par une amélioration des dessertes ferroviaires de ses aéroports et en premier lieu de Roissy-Charles de Gaulle. Mais également par un plafonnement des activités aériennes au trafic actuel. Si la réalisation de la liaison express Roissy-CDG devait servir de prétexte à la non modernisation de la ligne B du RER, à l'abandon des tangentielles nord et au dépassement des 600 000 mouvements annuels à Roissy CDG, alors les associations s'y opposeraient par tous les moyens.