

# Synthèse 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*

*Jean 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*

*Le débat était animé par Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public.*

## **I. Présentation du débat et du projet CDG Express**

### **1. Le principe et les moyens du débat public**

Après l'ouverture de la séance par Nicole RIVOIRE, Maire de Noisy-le-Sec, Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du Débat public, indique que le débat a pour objectif de recueillir une information claire sur le projet du CDG Express qui consiste en la réalisation d'une ligne ferroviaire dédiée aux passagers aériens entre l'aéroport de Roissy et Paris.

Philippe MARZOLF rappelle les modalités d'organisation du débat (moyens de diffusion des informations, règles à respecter, etc.) puis expose les avancées d'ores et déjà permises par le débat public, notamment en ce qui concerne l'analyse de certaines solutions alternatives jugées pertinentes.

Un habitant de Noisy-le-Sec prend la parole pour regretter que le temps consacré au débat avec la salle n'ait pas été suffisamment long lors des précédentes réunions de proximité. Un autre regrette qu'un débat public n'ait pas été organisé au sujet du tramway de Noisy. Un autre enfin met en doute la capacité des habitants de peser sur la décision du Maître d'Ouvrage au travers du débat public.

Philippe MARZOLF répond à ces interventions en rappelant la finalité de la loi sur la démocratie de proximité, tout en admettant que c'est bien le Maître d'Ouvrage qui devra décider, trois mois après la publication du compte rendu du débat public, s'il entend ou non poursuivre son projet.

Jean-Paul PUYFAUCHER, de la CPDP, explique, pour sa part, qu'il ne saurait être question de remettre en question le principe de la démocratie représentative et substitué à la décision du gouvernement celle des habitants concernés par le projet. Il rappelle par ailleurs que bon nombre de projets soumis au débat public ont été modifiés ou abandonnés.

Bernard Sulpis, Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France (RFF), confirme à l'assistance que les porteurs du projet attendent du débat public un éclairage des choix qu'il aura à faire, étant entendu que le projet du CDG Express pourrait être sensiblement amendé à la suite de ce débat public. Celui-ci devra en tout état de cause être approuvé par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et par le Ministère des Transports, après déclaration d'utilité publique.

### **2. Présentation du projet CDG Express par la maître d'ouvrage**

Bernard Sulpis rappelle que le secteur du Nord et de l'Est de la proche Couronne de l'Ile-de-France est marqué par un très fort dynamisme. Il détaille les équipements situés en Seine-Saint-Denis (aéroport, Parc des expositions, Stade de France, etc.) et revient sur les évolutions de la ligne de RER B qui dessert l'ensemble de ces infrastructures. Il souligne aussi à quel point 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, tout en précisant que le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a adopté en octobre 2003 un schéma d'amélioration pour cette dernière.

Bernard Sulpis dresse la liste des projets réalisés ou envisagés à 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 ;
- des études pour la desserte du PIEX, en liaison avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, ainsi que pour l'amélioration de la desserte du Bourget, pour le compte du STIF ;
- un contrat de pôle pour Roissy ;
- le projet CDG Express.

Le projet CDG Express est porté par la SNCF, RFF et ADP, qui se sont unis au sein du GIE CDG Express. Sa finalité est de 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 %.

Le projet CDG Express a été conçu en vertu de plusieurs contraintes imposées par les pouvoirs publics :

- ne pas dégrader les dessertes existantes ;
- ne pas limiter leurs capacités de développement et d'adaptation aux besoins futurs ;
- réduire l'apport de la sphère publique ;
- assurer une neutralité sur l'endettement des entreprises publiques ;
- respecter les secteurs urbanisés traversés ;
- limiter les perturbations durant les travaux.

Bernard Sulpis insiste sur le fait que le CDG Express est un projet de service qui a été étudié pour les passagers aériens par ses qualités de rapidité, de fréquence, d'amplitude. Il prévoit l'enregistrement des passagers et des bagages qui sera effectué au niveau d'un véritable terminal aérien avancé dans Paris. Le CDG Express pourra être utilisé par l'ensemble des personnes qui ont à se rendre à Roissy, dont évidemment les personnes qui y travaillent.

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 64, la ligne d'interconnexion pour arriver à la Gare TGV de l'aéroport Charles-de-Gaulle.

S'agissant des travaux prévus sur Noisy-le-Sec, Bernard Sulpis indique qu'ils consisteront essentiellement en des travaux de génie civil de création de la trémie et d'une partie de tranchée couverte. Ils seront réalisés à l'intérieur des emprises SNCF actuelles, même si l'acquisition de trois ou quatre pavillons pourrait s'avérer nécessaire dans l'entrevoie. L'ensemble des travaux sur Noisy-le-Sec devrait être réalisé sur une période d'un petit peu moins de deux ans, entre 2007 et 2012.

## **II. La position des interpellateurs**

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

Jean RAISKY, Adjoint au Maire de Noisy-le-Sec, se déclare satisfait de l'organisation d'un débat public à propos du CDG Express, dans la mesure où cela n'avait pas été le cas lors des précédents travaux sur sa ville. Il regrette toutefois que les études menées jusqu'à ce jour l'aient été sans que les villes concernées aient été consultées.

Selon Jean RAISKY, le projet du CDG Express est inacceptable, compte tenu de 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 du tramway, sans compter depuis quelque temps un couloir aérien pour hélicoptères. Jean RAISKY critique en outre le parisianisme d'un projet qui se propose d'acheminer une clientèle privilégiée de Paris à Roissy sans qu'aucun arrêt n'ait été prévu dans le 93, alors que ce département en subirait toutes les nuisances.

Plus que tout, Jean RAISKY, critique l'implantation d'un chantier qu'il qualifie de « pharaonique » au cœur de sa ville, pourtant reconnue « point noir bruit » et cela, sans aucune préoccupation pour l'environnement humain traversé. Il n'est pas question, selon lui, que les Noiséens soit une nouvelle fois les délaissés du 93.

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

Andrée GIRARD dresse un état des lieux des transports ferroviaires à Noisy, en soulignant leur encombrement et les nuisances sonores qu'ils produisent (75, voire 100 décibels jour et nuit), alors même qu'ils traversent une zone fortement urbanisée. Elle dénonce le fait qu'aucun mur anti-bruit ne soit prévu sur le chantier de Noisy, sous prétexte que cette zone serait déjà bruyante.

Andrée GIRARD refuse de voir les engins de chantier lourds envahir de nouveau son secteur, pas plus qu'elle n'accepte le passage, sous ses fenêtres, de 285 trains supplémentaires par jour. Aussi se déclare-t-elle favorable à la solution alternative proposée par Vivre sans CDG Express.

Après avoir décrit, diapositives à l'appui, la complexité des travaux projetés à Noisy, Monsieur GIRARD présente une alternative de tracé entre Noisy-le-Sec et la Poudrette, aux Pavillons-sous-Bois, qui pourrait être mise en œuvre au cas où le projet du CDG Express serait maintenu. 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.

### 3. Position de l'Association Vivre sans CDG Express

Jean-Louis BRIAND, Président de l'Association Vivre sans CDG Express, débute son intervention en rappelant les raisons pour lesquelles son association s'oppose au projet de CDG Express :

- les fortes nuisances avant, pendant et après la réalisation des travaux ;
- le caractère élitaire du projet ;
- la situation intolérable des riverains de Noisy.

Ces constats justifient, selon Jean-Louis BRIAND, la prise en compte de la solution alternative qui est préconisée par Vivre sans CDG Express. Celle-ci consisterait, 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 aurait l'avantage, en outre, de permettre la circulation de navettes rapides et directes vers Roissy. La solution de Vivre sans CDG Express suppose :

- 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.

Jean-Louis BRIAND conclut sa présentation en soulignant l'apport du Maître d'Ouvrage à l'élaboration technique de sa proposition alternative.

### III. Débat avec la salle

Avant de répondre aux questions de la salle, Bernard Sulpis intervient sur différents points soulevés par les interpellateurs. Il objecte à Jean Raïsky que le projet du CDG Express a fait l'objet d'une concertation avec les élus depuis le 24 janvier 2001. Il assure par ailleurs Andrée Girard que la qualification de « point noir bruit » dont bénéficie Noisy-le-Sec se traduira par des mesures concrètes de protections des riverains contre les nuisances sonores. Si l'installation de murs anti-bruit n'est pas prévue à l'occasion du projet CDG Express, c'est parce qu'elle devrait intervenir avant le début de ce chantier. Un dispositif lumineux sera également prévu afin d'y rendre inutiles les coups de trompe nocturnes.

Bernard Sulpis se déclare favorable à l'organisation, au terme du débat public, d'une réunion permettant d'envisager dans leur globalité les projets ferroviaires prévus sur Noisy-le-Sec. Enfin, il rappelle que la réalisation de la solution alternative proposée par Vivre sans CDG Express suppose que l'on ait prouvé que la mise sur les voies bis de la ligne B améliore bien son fonctionnement, et c'est l'objet d'une étude en cours.

Henri Pignel s'inquiète, après avoir rappelé que les salariés de la plate-forme de Roissy qui habitent la Seine Saint-Denis ne pourront rejoindre l'aéroport par le CDG Express, du choix de la Gare de l'Est comme lieu d'implantation du terminal aérien avancé, compte tenu de l'encombrement du 10<sup>ème</sup> arrondissement.

Bernard Sulpis lui répond que les 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. D'autre part la Gare de l'Est fera partie, dès 2007, d'un pôle de transport avec la Gare du Nord et la Gare Magenta, grâce à la création d'une liaison mécanisée.

S'agissant de l'accès des salariés de la plate-forme de Roissy au CDG Express, Bernard Sulpis signale que le GIE a pris acte de la proposition du Président du Conseil général de la Seine Saint-Denis, Monsieur CLEMENT consistant 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.

Gérard Gladieux demande à quelle hauteur de coût, le Maître d'Ouvrage estimera que son projet est irréalisable.

Bernard Sulpis lui répond que la mise à jour de surcoûts significatifs pourrait conduire à l'abandon du projet. Il faut préserver tout à la fois le projet de service et son dispositif de financement.

Olivier Deleu affirme que le projet d'installation de murs anti-bruits à Noisy n'était ni réalisable ni finançable avant janvier 2003. Il établit un parallèle entre le projet CDG Express et celui d'Orlyval, craignant un appel éventuel à des fonds publics, et demande au GIE de prendre l'engagement que ce ne sera pas le cas.

Bernard Sulpis affirme que le dossier d'installation de murs anti-bruit à Noisy a été avalisé dès 2001. Il réfute le parallèle établi avec l'Orlyval dans la mesure où les partenaires privés de ce projet sont partis sur des bases jugées trop optimistes par la SNCF. Ces investisseurs ont perdu leur mise lors de la faillite du projet. L'exploitation de l'Orlyval est bénéficiaire depuis 2002. Bernard Sulpis explique par ailleurs que le CDG Express n'est concurrent avec aucun des autres projets de transport en Ile-de-France.

André Giraud invite le Maître d'Ouvrage à approfondir toutes les solutions qui permettraient d'utiliser les infrastructures existantes.

Bernard Sulpis explique que le creusement d'un tunnel de onze kilomètres n'a été envisagé qu'après que toutes les tentatives d'utilisation des voies existantes aient échouées. Une expertise indépendante est en cours pour étudier la faisabilité de deux solutions alternatives.

Ariane Ego-Chevassu demande que soient données des informations au sujet de la création d'un pôle multimodal à Noisy-le-Sec. Elle plaide aussi pour l'organisation d'états généraux des transports dans cette ville.

Philippe Marzolf rappelle les conditions de saisine de la CNDP, en précisant qu'elles autorisent le Maître d'Ouvrage à demander un débat sur un sujet d'ordre général mais toujours lié à un projet.

Denis Lemarchand déclare ne pas comprendre comment le GIE peut envisager d'installer une base de chantier à la Poudrette, aux Pavillons-sous-Bois, pendant trois ou quatre ans sans envisager de relier celle-ci avec une ligne ferroviaire.

Bernard Sulpis reconnaît que la ville de Pavillons-sous-Bois est assez mal desservie par les transports ferroviaires. Il réaffirme son intention de proposer au STIF la réalisation de la liaison Noisy-le-Sec/Roissy, qui comporterait éventuellement un arrêt aux Pavillons, pour laquelle Monsieur CLEMENT a donné son accord de principe.

Emmanuel Visse se déclare sceptique à l'égard de l'impact de la concertation en cours sur la décision finale du Maître d'Ouvrage. Il suggère un lien entre le lancement du CDG Express et l'arrivée de l'A380 à Roissy. Il estime que la nouvelle liaison devrait emprunter exclusivement de nouvelles infrastructures, pour ne pas encombrer les circulations existantes qui sont déjà saturées, comme celle de la ligne E du RER. Il soupçonne enfin la SNCF d'avoir vendu des immeubles aux alentours de la Gare de l'Est dans la perspective de la réalisation du CDG Express.

Bernard Sulpis dément cette dernière affirmation, car les ventes évoquées sont réalisées à l'occasion de la mise en service du TGV Est et pour renflouer la SNCF. Il affirme que les études réalisées pour le CDG Express prennent en compte non seulement le trafic actuel entre Paris et Noisy, mais aussi le développement prévisible du trafic.

Olivier Picq, de la SNCF, indique que l'indicateur de régularité de la ligne E du RER atteint 94 %, ce qui est nettement supérieur à celui que l'on observe ailleurs en Ile-de-France.

Marie-Pierre Bory, ADP, explique que l'arrivée d'avions gros porteurs est déjà prévue à Roissy depuis la mise en service des Boeing Corsair.

Huguette Taleb déclare que les riverains ont le droit d'avoir une vie agréable, des soirées calmes et des nuits reposantes et demande quelles sont les mesures anti-bruit prévues par le Maître d'Ouvrage.

Florence Dememe-Coquand, de RFF, lui répond que si les murs anti-bruit ne s'avéraient pas suffisants, des mesures complémentaires seraient prises. Le fait que la base de Noisy-le-Sec soit considérée comme une installation classée de chantier de protection de l'environnement (ICCPE), rendra illégal le dépassement de certains seuils de bruit pendant les chantiers. Enfin, les travaux de génie civil les plus importants seront réalisés de jour.

Huguette Taleb déclare ne pas croire en l'efficacité des mesures proposées par la Maîtrise d'Ouvrage.

En réponse à une remarque de Jean Raisky, Florence Dememe-Coquand, indique que l'évacuation des déblais se fera de manière continue pendant toute la durée des travaux en empruntant l'avenue de Rosny. Des plans de circulation et des mesures de protection seront mis en place à cet effet.

Bernard Sulpis s'engage à rester en liaison constante avec les riverains et les élus des communes concernées pour les informer de l'organisation des travaux.

Roland Pavot rappelle qu'un financement de 800 millions d'euros, même privé, constitue une ponction non négligeable des ressources financières de la société. Celle-ci est en l'occurrence injustifiée car d'autres projets, comme la Tangentielle Nord, sont prioritaires.

Bernard Sulpis lui répond que le CDG Express est le complément et non le substitut des autres projets existants. Il ajoute que la Maîtrise d'Ouvrage tiendra compte de l'opinion des habitants des communes riveraines, dans la mesure où leur opposition pourrait constituer un obstacle à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique.

Rose Gustin demande si le Maître d'Ouvrage renoncera à son projet en cas de référendum négatif aux Pavillons-sous-Bois.

Bernard Sulpis lui répond que les résultats des référendums locaux seront versés au dossier, sans pour autant qu'ils s'imposent au Maître d'Ouvrage.

Philippe Marzolf confirme que les résultats des référendums locaux seront repris dans le compte-rendu du débat public établi par la Commission.

Nathalie Gallego invite Messieurs Picq et Sulpis à passer un après-midi et une soirée chez elle afin qu'ils se rendent compte du bruit qu'elle subit au quotidien. Elle constate que le GIE se préoccupe beaucoup plus du confort des voyageurs aériens que de celui des riverains.

Une habitante de l'avenue de Strasbourg déclare ne pas croire aux promesses de la Maîtrise d'Ouvrage en matière de mesures contre le bruit. Elle rappelle que les riverains n'ont même pas été informés lors de la réalisation récente d'un mur de soutènement, alors que les travaux ont duré de longs mois, jour et nuit. Selon elle, le bruit causé par le train a des répercussions sur la santé et les résultats scolaires de sa fille.

Bernard Sulpis déclare comprendre le traumatisme subi par les riverains. Il s'engage à tout mettre en œuvre pour que les manquements passés ne se reproduisent pas.

LE COMPTE RENDU INTEGRAL DE CETTE REUNION EST DISPONIBLE SUR LE SITE INTERNET [www.debatpublic-cdgexpress.org](http://www.debatpublic-cdgexpress.org) ET SUR SIMPLE DEMANDE A LA CPDP AU NUMERO VERT : 0 800 800 949 (appel gratuit)