

# Colloque thématique n°2

## Les impacts du projet sur l'environnement et le cadre de vie

### Chantier en milieu urbain

*Ont participé à la table ronde :*

- *Jean-Pierre PRONOST, Président honoraire de l'Association Française des Travaux en Souterrain (AFTES)*
- *Bruno FAOUR, Vice-président de Pavillons Ourcq Environnement*
- *Jean-François VERNOUX, directeur régional Ile-de-France du Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM)*
- *Alain CAIRE, Directeur du département sécurité de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)*
- *Georges BOLON, Directeur des opérations du Bassin parisien du Réseau Ferré de France (RFF)*

*La table ronde a été animée par Franck STEPLER, journaliste.*

Après quelques mots d'introduction, Franck STEPLER cède la parole à Marcel RAT, membre de la CPDP et président de séance, qui rappelle les différentes phases du débat public sur le projet CDG Express.

Bruno FAOUR, Vice-président de Pavillons Ourcq Environnement, évoque les berges du canal de l'Ourcq à Pavillons-sous-Bois, lesquelles devraient accueillir la base de chantier La Poudrette. Il explique que, contrairement à ce qu'indique le dossier du Maître d'Ouvrage, ces terrains ne sont pas laissés à l'abandon. Il en déduit que les nuisances occasionnées par le chantier affecteraient la vie de nombreuses personnes.

De plus, Bruno FAOUR déplore que le projet CDG Express n'intéresse que les seuls utilisateurs des transports aériens, alors même que la commune de Pavillons-sous-Bois – comme le département de la Seine-Saint-Denis en général – souffre d'une carence en transports publics, en particulier en ce qui concerne la liaison avec Paris.

Enfin, Bruno FAOUR suggère une solution alternative, qui aurait pour objectif d'expérimenter une liaison entre la gare de l'Est et Roissy, en utilisant les voies existantes entre Paris et Chelles, puis la LGV d'interconnexion TGV jusqu'à Roissy CDG.

Il conclut en indiquant que le site de La Poudrette doit faire l'objet d'un constat partagé avant le début des travaux ainsi que d'une réhabilitation à l'issue de ceux-ci, en concertation avec les associations.

En préambule, Jean-Pierre PRONOST explique que l'Association Française des Travaux en Souterrain (AFTES) réunit en France une partie très importante du savoir existant en matière de travaux souterrains.

Jean-Pierre PRONOST indique que le tunnel dispose d'un avantage de taille en milieu urbain, dans la mesure où il est bien moins perturbant qu'un ouvrage de surface, même si les travaux occasionnent nécessairement quelques nuisances de chantier. Il ajoute que les tunnels ne présentent pas de dangers particuliers, tant au niveau de la construction que de l'exploitation.

Si la construction d'un tunnel demeure une affaire délicate, l'utilisation des tunneliers est sécurisante, notamment grâce à l'utilisation de forages géotechniques au fur à mesure de l'avancement des travaux. En outre, Jean-Pierre PRONOST souligne que les tunneliers permettent de s'adapter à différentes natures de terrain. Il conclut en précisant que des mesures de précaution dans la préparation et la réalisation du chantier sont nécessaires, mais que la France dispose d'un savoir-faire reconnu en matière de tunneliers.

Monsieur COURATIER de Villepinte, demande à Monsieur PRONOST d'indiquer les incidents majeurs qui sont intervenus à l'occasion du creusement de tunnels lors des dix dernières années.

Jean-Pierre PRONOST évoque l'affaissement d'un immeuble survenu lors de la construction d'Eole, tout en indiquant que celui-ci était dû à la mauvaise qualité des fondations du bâtiment. Monsieur PRONOST ajoute que l'apparition des tunneliers est un facteur de sécurité considérable, dans la mesure où les soutènements réalisés derrière le front de taille sont continus et immédiats.

Gérard GUERIN, riverain du projet Eole relève que le creusement de tunnels entraîne un tassement des terrains. Il déplore que des solutions alternatives au tunnel n'aient pas été étudiées.

Jean-Pierre PRONOST précise que de tels tassements sont envisageables mais qu'il est possible de les prévenir en réalisant des injections dans le sol pour combler les vides de quelques centimètres. Il souligne également la nécessité de réaliser un état des lieux avant les travaux, afin de réparer des fissures qui apparaîtraient après la construction de l'ouvrage.

Monsieur BOLON, Directeur des opérations du Bassin Parisien de Réseau Ferré de France (RFF) explique qu'un ouvrage souterrain permet d'éviter les nuisances liées à l'exploitation. En outre, il remarque qu'il est très difficile d'envisager la construction d'un viaduc au sein d'un environnement très urbanisé.

Jean-François VERNOUX, Directeur régional Ile-de-France du Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) explique que le tunnel sera creusé au niveau des formations marno-calcaires de Saint-Ouen et du sable de Beauchamp. Il poursuit en soulignant que le risque majeur est lié à la présence éventuelle de gypse, qui est susceptible de se dissoudre, de créer des vides de diamètres plus ou moins importants et d'entraîner la formation d'un fontis – c'est-à-dire l'effondrement de tous les terrains situés entre la surface et ces vides. Les précautions à prendre consistent à réaliser des études avant d'entamer le chantier, puis à effectuer des forages lors de l'avancement de celui-ci.

Alain TERRES, conseiller municipal de Pavillons-sous-Bois, demande quels sont les surcoûts occasionnés par un creusement plus profond.

Georges BOLON répond que cette question fera l'objet d'études ultérieures, pour déterminer quels sont les avantages et inconvénients, en termes de fontis, de nappes, du bruit et de solidité des terrains.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93 redoute que la nappe connaisse un rabattement important pendant les travaux.

Marcel RAT explique que cela dépendra des techniques qui seront utilisées pour la réalisation du tunnel.

Marc BLACHERE journaliste, évoque le cas d'accidents survenus sur le tracé du TGV Nord, en raison de cavités qui n'avaient pas été détectées avant ou pendant le chantier.

Jean-Pierre PRONOST répond que le phénomène rencontré sur le chantier du TGV Nord est lié à une formation très spécifique de limons éoliens. Il précise qu'il est aujourd'hui possible de réaliser des reconnaissances par sondages autour du bouclier ou de détecter par microgravimétrie la présence de vides qui pourraient exister sous le tunnel.

Claude PALLACIO, habitante de Sevran, explique que la construction du tunnel sous la cité Jean Perrin constitue un grave danger, dans la mesure où cette zone est marécageuse et donc fragilisée.

Georges BOLON réplique qu'il est impossible de dire que le tunnel passera sous la cité Jean Perrin, puisque le tracé n'est pas encore connu. Il précise que cette question fera l'objet de reconnaissances et d'études complémentaires

Alain CAIRE, directeur du département Sécurité de la RATP, indique que le métro parisien est essentiellement souterrain, pour des raisons de préservation de l'environnement. Il évoque l'expérience réussie de la construction en tunnelier de la ligne 14, laquelle a engendré peu de nuisances, bien qu'elle ait été effectuée en milieu urbain extrêmement dense et avec un sous-sol particulièrement fragile.

Bruno FAOUR évoque la possibilité qu'un incendie se déclare au milieu du tunnel.

Alain CAIRE répond que les tests ont prouvé qu'il était impossible d'incendier le matériel roulant de la RATP et de la SNCF.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois, estime que Monsieur CAIRE ne tient pas un discours responsable. A l'inverse, il souhaiterait que les promoteurs du projet évoquent leur responsabilité et les mesures qu'ils sont prêts à prendre en cas d'accident. Il conclut en déplorant que les questions techniques aient été éludées.

Georges BOLON répond qu'en tant que Maître d'Ouvrage, RFF sera pleinement responsable. Par exemple, si des tassements provoquent des fissures, RFF en assumera naturellement la responsabilité et financera les réparations nécessaires. En outre, RFF veillera à ce que cette garantie soit également respectée par les sociétés qui travailleront pour le compte de RFF.

Alain CAIRE ajoute que la RATP a entièrement assumé ses responsabilités à l'occasion de l'accident survenu lors de la construction d'Eole

Gérard GUERIN relève que les prestataires de service de RFF font parfois preuve d'une mauvaise foi assez étonnante.

Georges BOLON répète que RFF s'assurera que les règles qui ont été fixées vis-à-vis des dommages aux tiers seront effectivement respectées, y compris par ses propres partenaires contractuels.

Franck STEPLER pose une question sur les modalités d'évacuation des sols de creusement du tunnel.

Georges BOLON répond que le principe retenu pour le moment consiste d'évacuer les déblais par voie navigable à partir du site de La Poudrette. A l'autre extrémité, c'est-à-dire à Tremblay, l'évacuation des déblais s'effectuera à proximité d'un réseau routier et autoroutier de très bonne qualité, en dehors des zones urbanisées. Il ajoute que ces hypothèses devront cependant être approfondies.

Par ailleurs, Georges BOLON indique que RFF a pris note des questions qui ont surgi à l'occasion du débat. Il précise que certaines questions qui n'ont pas été évoquées lors de cette table ronde feront également l'objet d'études :

- l'accès au chantier ;
- les horaires de travail ;
- la présence d'eaux souterraines ;
- le choix du tracé et de la profondeur ;
- les modalités d'indemnisation du sous-sol ;
- la remise en état des lieux

Monsieur BOLON ajoute que l'avant-projet sommaire sera formalisé avant de céder la place à l'enquête d'utilité publique, à l'occasion de laquelle de nouveaux échanges avec le public et les maires interviendront. Enfin, l'étape suivante sera constituée par l'avant-projet détaillé. Georges BOLON conclut en indiquant que ces étapes permettront d'affiner le projet en fonction des nombreuses discussions qui auront eu lieu avec l'ensemble des partenaires.

Jean-Luc SIMON, habitant de Noisy-le-Sec, déclare que le projet CDG Express constitue une très grave erreur d'un point de vue environnemental, social et économique. Il fait également part de son scepticisme vis-à-vis de la durée prévisionnelle des travaux du CDG Express. Il conclut en soulignant que les habitants du site du Petit-Noisy vont subir des travaux pour lesquels aucune protection n'est possible.

Georges BOLON répond que le site du Petit-Noisy devrait pouvoir être protégé.

Marcel RAT indique que l'enquête d'utilité publique permettra à l'Etat d'imposer des contraintes aux différents maîtres d'ouvrages, notamment en matière environnementale.

## **Nuisances et bénéfices environnementaux induits**

*Ont participé à la table ronde :*

- *Fabienne SCHIMENOVITZ, Ingénieur Transport à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)*
- *André CUZON, Président de l'Association Environnement 93*
- *Jean-François VERNOUX, directeur régional Ile-de-France du Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM)*
- *Anne GUERRERO, Direction du développement du Réseau Ferré de France (RFF)*
- *Andrée GIRARD, Présidente de l'Association des riverains SNCF de Noisy-le-Sec*

*La table ronde a été animée par Franck STEPLER, journaliste.*

Andrée GIRARD évoque les nuisances quotidiennes auxquelles les habitants du Petit-Noisy sont confrontés, dans la mesure où 630 trains transitent quotidiennement sur ce site. En conséquence, les nuisances acoustiques et en termes de pollution, déjà intolérables, seraient accrues par la construction et l'exploitation du CDG Express – le nombre de trains quotidiens s'élèverait en effet alors 975. Madame GIRARD indique également qu'une pétition émargée par 433 foyers confirme la volonté des riverains de dénoncer un environnement déplorable dans leur quartier et de refuser toute nuisance supplémentaire.

Andrée GIRARD fustige également le dossier du Maître d'Ouvrage, lequel parle du Petit-Noisy dans les termes suivants : « *Vu qu'il s'agit d'une zone déjà bruyante, cette zone ne sera pas étudiée pour le bruit aérien et les vibrations autour de la zone de ce chantier* ». Elle prône l'étude d'un nouveau tracé utilisant les infrastructures du RER B. Elle rajoute que si le tracé prévisionnel est maintenu, elle demande que la modification du parcours proposée dans leur cahier d'acteurs soit sérieusement étudiée pour prendre en compte les zones urbanisées de Bondy et Noisy le Sec.

Madame GIRARD rappelle que les habitants de Noisy-le-Sec gardent en mémoire les nuits de cauchemar occasionnées par les travaux d'Eole, qui ont duré deux ans et demi. Elle conclut en demandant la couverture totale des deux voies prévues si le projet CDG Express devait être confirmé.

André CUZON, Président de l'Association Environnement 93, indique que le projet CDG Express doit être l'occasion de remettre en cause le transport aérien, qui contribue grandement à l'effet de serre. Il poursuit son intervention en déplorant les éléments suivants :

- l'absence de ventilation et de dispositifs d'accès de secours tous les 800 mètres comme c'est le cas pour les lignes urbaines ;
- le surcoût inhérent à un creusement plus profond envisagé par le Laboratoire régional de l'Est parisien ;
- le risque élevé du projet compte tenu de la présence d'immeubles importants sur le tracé.

Jean-François VERNOUX débute son intervention en soulignant que la quasi totalité des ouvrages souterrains est confrontée à la présence de nappes phréatiques. Il ajoute que deux méthodes sont employées pour régler le problème des obstacles à l'écoulement d'eau lors de la phase d'exploitation :

- une méthode fondée sur des pompes ;
- une méthode visant à reconstituer l'écoulement naturel de la nappe grâce à des drains.

Jean-François VERNOUX précise également que deux types de nappes sont à prendre en compte dans le cadre du projet CDG Express. Il conclut en indiquant que les risques relatifs aux nappes souterraines sont de trois ordres :

- le risque de remontée du niveau de la nappe phréatique et d'inondation dans le sous-sol ;
- le risque de favoriser la communication entre les deux nappes ;
- le risque de dissolution du gypse.

Monsieur COURATIER, habitant de Villepinte demande si les drainages de la nappe ne risquent pas de provoquer un tassement à terme.

Jean-François VERNOUX répond qu'il existe théoriquement un risque.

Fabienne SCHIMENOVITZ, Ingénieur Transport à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie indique que l'ADEME soutient les initiatives qui permettraient d'améliorer le report modal et d'éviter un engorgement des voies routières.

Alain AMEDRO, conseiller municipal d'Aulnay-sous-Bois remarque qu'une amélioration du RER B apparaît comme une alternative crédible au projet CDG Express.

Bernard SULPIS, Délégué régional RFF Ile-de-France et Champagne-Ardenne, indique que la ligne B fera l'objet d'améliorations, quelle que soit l'issue du projet CDG Express.

Par ailleurs Monsieur SULPIS précise que la gare de l'Est s'intégrera bientôt dans pôle complet de transports comprenant également la gare Magenta et la gare du Nord. Il ajoute que la place du 8 mai 1945 sera entièrement réservée aux transports en commun, c'est-à-dire aux bus et aux taxis.

Anne GUERRERO, représentante de RFF, souligne la complexité de la réglementation acoustique. En effet, un projet d'aménagement est soumis à deux types de réglementation :

- une réglementation spécifique durant les travaux ;
- une réglementation spécifique concernant l'impact acoustique à terme.

En outre, la réglementation acoustique actuelle distingue deux configurations : une configuration d'aménagement d'une voie existante et une configuration d'aménagement de voie neuve. Enfin, Madame GUERRERO évoque les trois volets de la loi « bruit » de 1992 et les efforts entrepris pour résorber les « points noirs » de nuisances acoustiques, notamment à Noisy-le-Sec.

Andrée GIRARD répond que les protections phoniques ne seront pas suffisamment opérantes pour absorber les nuisances supplémentaires liées au CDG Express.

Nicolas BOURG relève l'existence de deux modèles de liens entre un terminal de transport périurbain et l'ensemble du réseau urbain :

- un modèle asiatique marqué par un réseau extrêmement maillé ;
- modèle européen marqué par une distribution de point à point.

Marc CHAILLERVERT, riverain de la gare de l'Est demande à Madame GUERRERO si RFF dispose de mesures chiffrées sur les transmissions vibratoires qui pourraient être transmises aux personnes habitant au-dessus de la ligne.

Anne GUERRERO répond que les études vibratoires ont conclu qu'il n'existait pas de risques de vibration en phase d'exploitation, y compris en se fondant sur des hypothèses extrêmement péjorantes. En outre, des dispositifs seraient mis en place si le problème devait effectivement être relevé lors des études ultérieures.

Jean-Luc SIMON estime que le faisceau de la gare de l'Est, très étroit, ne permet pas un développement du trafic.

Xavier DUCLAIROIR, GIE CDG Express répond que les projections réalisées prennent en compte tous les trafics potentiels de trains au départ de la gare de l'Est. Il ajoute que l'étude de la possibilité d'un tunnel partant de l'ouest de Noisy (entre Pantin et Noisy-le-Sec) a été écartée pour un certain nombre de raisons qui seront évoquées lors de l'atelier pédagogique du 7 octobre prochain.

Marcel RAT conclut ce colloque en invitant les participants à se rendre aux réunions et ateliers qui ont été programmés. Il ajoute que le Maître d'Ouvrage s'est engagé à répondre aux différentes questions qui lui seraient adressées.

Une version exhaustive de ce compte rendu est disponible sur simple demande à la CPDP (n° vert gratuit : 0 800 800 949) et consultable sur le site internet [www.debatpublic-cdgexpress.org](http://www.debatpublic-cdgexpress.org)