

Synthèse de la réunion de proximité des Pavillons-sous-Bois

Participaient à la réunion :

Pour la Commission particulière du débat public :

Monsieur MARZOLF ? Président

Madame PISANI

Monsieur ALMERAS

Pour les porteurs du projet :

Monsieur SULPIS, Directeur régional Ile-de-France, Réseau ferré de France (RFF)

Madame BORY, Chef de projet, Département stratégies, Aéroports de Paris (ADP)

Monsieur PICQ, Responsable de projets, SNCF

Monsieur DUCLAIROIR, Directeur de projet, GIE

Madame DEMEME-COQUAND, Chargée d'opérations, RFF

Interpellateurs :

Monsieur DALLIER, Maire des Pavillons-sous-Bois

Monsieur FAOUR, Vice-Président de l'Association Pavillons Ourcq Environnement

Monsieur 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 du débat public

Après l'ouverture de la séance par Monsieur DALLIER, Maire des Pavillons-sous-Bois, Monsieur MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public indique que le débat a pour objectif de diffuser une information claire sur le projet du CDG Express. Trois questions seront abordées : l'opportunité du débat, l'objectif du projet et les solutions alternatives à ce projet, qui consiste en la réalisation d'une ligne ferroviaire dédiée aux passagers aériens entre l'aéroport de Roissy et Paris.

Monsieur 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.

2. Présentation du projet CDG Express

Monsieur Sulpis, Directeur régional Ile-de-France de Réseau ferré de France (RFF) expose ensuite les modalités du projet CDG Express, en développant dans un premier temps le contexte général dans lequel s'insère le projet. 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.

Après avoir reconnu les améliorations nécessaires à apporter à la ligne B et expliqué les évolutions du schéma directeur de cette liaison, prévue par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), Monsieur Sulpis expose les modalités du projet CDG Express. Ce service 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.

Le financement de cette opération repose pour l'essentiel sur les recettes payées par les usagers. Un partenariat public-privé est prévu. Il permet de limiter les risques encourus par les entreprises publiques.

Le directeur de projet, Madame DEMEME-COQUAND, poursuit en détaillant les aspects techniques de ce projet, notamment en ce qui concerne la partie en tunnel, les mesures prises pour assurer la sécurité de l'infrastructure et les études menées sur la base de chantier, qui se situerait aux Pavillons-sous-Bois.

Sur cette zone, des études complémentaires ont été menées concernant la sensibilité du bâti, la possibilité d'un tassement, l'incidence éventuelle du projet sur l'état de la nappe phréatique, la diversité des terrains rencontrés et la présence de gypse. Ces éléments revêtent une importance capitale dans la construction d'un ouvrage. Il convient de les prendre en compte le plus tôt possible, afin de les traiter efficacement. Des simulations visant à maîtriser les risques de nuisance durant l'exploitation ont également été opérées. D'autres simulations auraient lieu si le projet était poursuivi. Le tunnel serait percé grâce à la méthode du tunnelier, considérée aujourd'hui comme la plus fiable.

Enfin, Madame DEMEME-COQUAND détaille les différentes phases d'élaboration du projet et conclut que les travaux pourraient démarrer en 2007, pour une mise en service en 2012.

II. La position des interpellateurs

1. La position de Monsieur le Maire des Pavillons-sous-Bois

Monsieur DALLIER ne voit aucun intérêt à ce projet d'un point de vue local. Il relate les différentes étapes de son élaboration, prétendant avoir été placé devant le fait accompli, une fois son tracé arrêté. Il rappelle qu'un projet de restructuration des Pavillons-sous-Bois autour du canal de l'Ourcq est développé depuis sept à huit ans : des friches industrielles ont été transformées en zones pavillonnaires, la berge a été plantée et éclairée, une piste cyclable a été installée. L'objectif est de créer un lieu agréable, dans l'espoir de récupérer les terrains appartenant aujourd'hui à la ville de Paris, sur lesquels pourrait être installée la base de chantier du CDG Express.

Inquiet des nuisances que causerait ce chantier aux habitants des Pavillons-sous-Bois, Monsieur DALLIER revient également sur les risques encourus par les riverains, mais aussi par les entreprises publiques porteuses du projet qui, à terme, devraient apporter un soutien financier.

Au nom de l'intérêt national, Monsieur DALLIER reconnaît néanmoins la nécessité de l'amélioration de la desserte Paris-Roissy, mais préfère envisager des solutions compatibles avec la création de la LGV Est ou la ligne B du RER. Remettant en cause la véracité des propos du maître d'ouvrage, il déplore par ailleurs la croissance ininterrompue du trafic aérien au-dessus de l'est francilien.

2. La position de l'Association Pavillons Ourcq Environnement

Monsieur FAOUR présente son association et les raisons pour lesquelles elle s'oppose au projet CDG Express, à l'appui d'une série de clichés pris sur le site censé accueillir la base de chantier. Il démontre ainsi que la zone est bien en cours de restructuration. Il s'agit même d'un site de promenade aménagé pour les habitants des Pavillons-sous-Bois.

Il déplore également que le projet CDG Express ne s'adresse qu'aux seuls passagers aériens, se prononçant plutôt en faveur d'une solution qui permettrait à l'ensemble des voyageurs de voir leurs conditions de transport améliorées.

Monsieur FAOUR est particulièrement inquiet de la profondeur du tunnel, qui revêt selon lui une grande importance. Compte tenu de l'hostilité manifestée lors de l'annonce du percement d'un tunnel à quinze mètres sous terre, une profondeur de vingt mètres a ensuite été envisagée. Ces propositions se basent sur des études, mais ne reposent sur aucune certitude. Selon Monsieur FAOUR, plus le tunnel serait profond, moins les nuisances sonores atteindraient les riverains.

Il conclut sur la dégradation du service de transport aux Pavillons-sous-Bois, s'étonnant que des sillons réapparaissent pour le CDG Express après la suppression d'une ligne entre sa commune et Paris.

3. La position de l'association Vivre sans CDG Express

Monsieur BRIAND présente Vivre sans CDG Express puis présente leur solution alternative. Il s'agit de faire circuler le RER B sur deux voies réservées, comme c'est le cas au sud de la gare du Nord, au lieu des quatre actuelles. Cela permettrait la circulation de navettes rapides directes vers Roissy sur deux autres voies dédiées. Cette solution suppose de faire évoluer l'existant dans les zones où les contraintes actuelles pèsent trop fortement sur les circulations de trains et la qualité du service rendu. Des aménagements d'infrastructures s'avèrent donc nécessaires. Les trois principaux sont : le nœud ferroviaire d'Aulnay, la mise à quatre voies du tronçon Sevran-Beaudottes-Roissy CDG, l'accueil des navettes en gare parisienne.

La première proposition de Vivre sans CDG Express a été retenue par le schéma directeur du STIF. Elle prévoit de faire circuler vingt trains au lieu de douze sur le tracé. Sur Aulnay, un saute-mouton enjamberait une voie pour rejoindre les lignes directes sans cisailer. La mise à quatre voies, quant à elle, utiliserait des emprises qui existent depuis 1976, sans avoir été réalisées. Enfin, le choix de la gare du Nord pour l'accueil des navettes leur semble idéal.

Alors que le budget du maître d'ouvrage s'élève à 800 millions d'euros, celui proposé par Monsieur BRIAND atteint environ 350 millions d'euros.

III. Débat avec la salle

Avant de répondre aux questions de la salle, Monsieur SULPIS intervient sur différents points soulevés par les interpellateurs. Il affirme notamment que, dès lors qu'une solution alternative permettrait de développer le même projet de service, respectant approximativement les mêmes durées de trajet, sans creuser de tunnel, RFF se tournerait évidemment vers elle, ne souhaitant pas creuser de tunnel pour son propre plaisir. L'entreprise publique adoptera la solution la plus rentable, qui permettra au plus grand nombre de se reporter sur le train.

Interrogé sur la possibilité d'un recours à l'argent public dans le cas de mésaventures lors de la construction du projet, Monsieur DUCLAIROIR explique que RFF est maître d'ouvrage, et donc propriétaire des futures infrastructures. En revanche, un partenariat public-privé est envisagé. RFF ne s'endettera pas sur ce projet, qui fera appel au financement privé. La part de financement public est apportée par l'intermédiaire d'ADP et de la SNCF à hauteur de 20 %. Il s'agit d'une façon d'amorcer le processus. RFF n'est pas impliqué dans le mécanisme initial.

Monsieur TERRES se demande qui prendra, *in fine*, la décision de la poursuite du projet, sous une forme ou une autre. Monsieur SULPIS insiste sur la prééminence des pouvoirs publics qui n'ont délégué aucun pouvoir de décision aux entreprises membres du GIE. C'est donc bien l'Etat qui, *in fine*, décidera de la suite à donner au projet CDG Express.

Monsieur DUCLAIROIR, interpellé concernant les modalités prévues pour garantir l'équilibre du projet, indique que huit millions de passagers seraient nécessaires pour assurer cet équilibre. Ce nombre correspond au scénario de trafic moyen imaginé pour CDG Express. Monsieur BRIAND fait référence aux deux navettes prises en exemple pour développer ce projet : Heathrow Express et Arlanda Express connaissent toutes deux des temps difficiles. Il considère donc que le succès de CDG Express n'est pas assuré. Monsieur DUCLAIROIR précise que les prévisions de trafic prennent en compte la réalité du trafic de ces deux navettes étrangères.

Madame DEHERME souhaite savoir à quand remonte les premières études concernant le projet CDG Express. Les autorités ont-elles laissé des familles s'installer sur une zone qu'elles savaient impactées sans avertir la population ? Monsieur SULPIS, Monsieur DALLIER, Madame BORY ainsi qu'un représentant de la Direction régionale de l'Équipement confirment que rien n'était décidé avant 2000, date à laquelle la concertation a été lancée. Avant cela, seules des hypothèses étaient envisagées.

Madame DEMEME-COQUAND rappelle alors la procédure en cas de sinistre. Avant le démarrage des travaux, un état des lieux est réalisé dans l'ensemble des maisons. En cas de sinistre, une recherche de responsabilité est effectuée. Tel est le processus appliqué à l'ensemble des chantiers de tunnels à travers le monde. Si RFF est responsable, l'entreprise assurera financièrement ses responsabilités. Il en ira de même pour ses sous-traitants.

Interrogés sur les différentes nuisances causées par l'implantation d'une base de chantier aux Pavillons-sous-Bois, Madame DEMEME-COQUAND et Monsieur SULPIS rappellent qu'ils sont soumis à un certain nombre de lois garantissant la tranquillité des riverains. Ils sont incités à faire part de ces différents dispositifs que les riverains espèrent plus efficaces que ceux utilisés pour le percement du tunnel de l'A86, dont les puits de ventilation s'avéraient extrêmement bruyants.

De son côté, Monsieur DALLIER comprend mal comment un tel chantier pourrait être bouclé si rapidement, alors qu'il semblerait que la réalisation du tunnel de l'A86 ait été deux fois plus longue, tout en impliquant un travail de nuit. Selon Madame DEMEME-COQUAND, ce travail effectué la nuit pouvait correspondre à la maintenance sur les machines utilisées pour le percement. Par ailleurs, trois tunneliers sont prévus sur le projet CDG Express, contre un seul pour l'A86.

Alors que la pollution de la zone de chantier est évoquée, Monsieur DALLIER révèle que la parcelle était louée par la ville de Paris. Elle accueillait l'entreprise Paris Pétrole. Elle possédait des citernes et des cuves à mazout. En septembre dernier, un problème remontant aux années 40 a été découvert. Tous les terrains de la Ville de Paris étaient alors exploités par la TIRU (Traitement industriel des résidus urbains). La base de chantier repose sur neuf mètres de déchets. Par ailleurs, les terrains contiennent des métaux lourds, du plomb et de l'arsenic. Des études sont en cours, bloquant tous les permis de construire de la zone industrielle. Le Préfet est saisi de ce problème depuis septembre dernier.

Monsieur Sulpis, qui n'était pas informé de l'envergure de ce problème, se dit inquiet. Il rappelle que la décision concernant ce projet n'est pas prise. Le résultat des études, comme l'issue du débat public, peut encore conduire à l'abandon du projet.

Monsieur Alvergnat se demande quelles seront les retombées de ce projet en termes d'emploi. Monsieur Duclairoir évalue un besoin de 200 personnes pour l'exploitation des trains, la vente des billets ou encore l'accueil en gare. Monsieur Dallier, s'il reconnaît les besoins économiques de la zone, estime illégitime de sacrifier l'environnement pour de telles retombées.

Monsieur Prunevaille comprend mal l'intérêt de gagner dix minutes sur le temps de trajet entre Paris et l'aéroport, alors que les retards des avions sont récurrents. Il prétend par ailleurs que la difficulté à trouver un taxi sera la même en gare de l'Est qu'à Roissy. Enfin, il considère que les voyageurs aériens souhaitent regagner leur domicile le plus rapidement possible. C'est pourquoi ils choisissent souvent de laisser leur véhicule à l'aéroport pour ne pas passer trop de temps dans les transports en commun.

Monsieur Dallier conclut en invitant les Pavillonnais à participer à la consultation des électeurs qui aura lieu le 30 novembre 2003.

LE COMPTE RENDU INTEGRAL DE CETTE REUNION EST CONSULTABLE SUR LE SITE WEB www.debatpublic-cdgexpress.org et disponible sur simple demande à la CPDP, numéro vert 0 800 800 949 (appel gratuit)