

## *Réunion de synthèse du débat public*

# Première partie : présentation du dire d'expert

## **Présentation des conclusions du dire d'expert portant sur deux solutions alternatives proposées par des acteurs**

**Werner STOHLER et Giuliano MONTANARO**  
Cabinet SMA

Après avoir fait part de son admiration à l'égard de l'institution du débat public, Werner STOHLER entame son intervention.

### **Les objectifs de l'expertise**

Le dire d'expert commandé au cabinet SMA a notamment porté sur deux propositions alternatives :

- l'utilisation de la future ligne grande vitesse entre Vaires et l'interconnexion vers Roissy ;
- l'utilisation d'une ligne le long du RER B.

### **Les limites de l'expertise**

Des études complémentaires devront être réalisées pour évaluer la configuration détaillée du projet ; le calcul des coûts et de la rentabilité et les impacts environnementaux du projet.

### **Les critères d'évaluation**

Les critères d'évaluation de l'expertise SMA ont reposé sur cinq critères précis :

- la faisabilité et la structure de l'exploitation ;
- la qualité de service ;
- la compatibilité de CDG Express avec d'autres projets ;
- les perspectives de développement ;
- l'impact du projet sur la qualité de la vie et l'environnement.

### **L'articulation du projet CDG Express**

Le cabinet SMA a concentré son attention le temps de parcours, les fréquences, la fiabilité, le confort et la connexion avec les autres réseaux de transport.

### **L'insertion du projet dans le réseau ferré du secteur Nord-Est de Paris**

Le système Nord est marqué par deux doubles voies qui se séparent à Aulnay en deux branches, une branche en direction de Mitry ; l'autre étant dédiée au Roissyrail.

Le système Est correspond à une « autoroute ferroviaire » de sept à huit voies qui se séparent à Noisy-le-Sec, soit en direction de Strasbourg ; soit en direction de Chaumont et Bâle.

Giuliano MONTANARO poursuit l'exposé en évoquant deux variantes.

### **La proposition de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT)**

Cette proposition suggère l'utilisation de la ligne d'interconnexion à partir de l'aéroport Charles-de-Gaulle en direction du sud et un embranchement vers la future ligne LGV Est. Cependant, elle est sujette à deux points de blocage :

- un problème de capacité pour faire circuler CDG Express et la liaison rapide Normandie – Val de Seine (LRNVS) ;
- un point de blocage sur le tronçon du raccordement entre Claye-Souilly la gare TGV.

La proposition de la FNAUT n'est donc pas réalisable sur l'infrastructure prévue à l'horizon du projet, dans la mesure où elle implique la réalisation d'aménagements particulièrement importants.

### **La proposition de l'association Vivre sans CDG Express**

Cette proposition suggère une meilleure utilisation des capacités résiduelles dégagées par le schéma directeur du RER B. Elle comprend deux variantes.

- Une variante « boucle sud », qui est confrontée à de réels problèmes dans le secteur d'Aulnay et de Sevrans Beaudottes.
- Une variante utilisant les voies rapides situées à côté du RER B, en direction de Mitry. Cette variante permet de lever le dernier point de blocage du tunnel d'Aulnay-Sevrans Beaudottes et d'améliorer les temps de parcours.

Werner STOHLER relève la faisabilité de la proposition de l'association Vivre sans CDG Express, qui mérite d'être approfondie. Cependant, plusieurs études devront encore être menées :

- l'étude du raccordement dans le secteur de Mitry et de l'interconnexion et l'aménagement de la gare de CDG 2 ;
- l'étude du nœud d'Aulnay ;
- l'étude de l'accessibilité à la gare de surface de la gare du Nord ;
- l'étude de la faisabilité de la « virgule » permettant de passer des voies nord à la gare de l'Est et de se raccorder à Eole.

Enfin, le schéma directeur d'amélioration du RER B constitue une condition *sine qua non* de la réalisation de la proposition de l'association Vivre sans CDG Express. Monsieur STOHLER conclut en indiquant que deux questions pourraient également faire l'objet de réflexions :

- la mise en place d'un service dédié en direction du PIEX ;
- l'établissement d'une ligne directrice de développement à long terme du réseau ferré.

## **Réactions des deux interpellateurs et du STIF**

Eric EHLERS, représentant de la FNAUT, salue l'éclairage apporté par le débat public sur le projet CDG Express. Réaffirmant l'attachement de la FNAUT à un transfert modal en faveur du mode ferroviaire, Eric EHLERS souhaite une amélioration du RER B ; laquelle conditionne la réalisation du projet CDG Express.

Jean-Louis BRIAND, Président de l'association Vivre sans CDG Express, fait part de sa satisfaction à l'égard des conclusions du dire d'expert. Néanmoins, il indique que certains points doivent encore être réglés :

- la question du terminal parisien ;
- la question de l'enregistrement des bagages en gare de l'Est ;
- la question du montage financier.

Jean-Louis BRIAND conclut son intervention en relevant que le sort du projet CDG Express est lié à une amélioration réelle du RER B.

Laurent FOURTUNE, représentant du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), évoque le futur schéma d'amélioration du RER B, tout en soulignant l'attention dont les autres lignes RER doivent également faire l'objet.

Par ailleurs, le STIF n'émet pas d'objections particulières aux conclusions du cabinet SMA sur les différentes variantes, lesquelles doivent également faire l'objet d'études détaillées. Laurent FOURTUNE conclut en relevant la nécessité que le CDG Express ne cannibalise pas l'offre de transport du RER B.

## **Réaction du Maître d'Ouvrage**

Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France, se réjouit de l'expertise menée par le cabinet SMA, laquelle permet de bien allouer les études à venir.

Olivier PICQ, représentant de la SNCF, relève les contraintes de capacités de la gare du Nord, laquelle est aujourd'hui la première gare d'Europe : elle accueille près de 500 000 voyageurs et plus de 2 700 trains par jour.

Xavier DUCLAIROIR, représentant du GIE CDG Express, rappelle que la composition du service offert par CDG Express a pour objectif de réaliser un transfert modal très significatif des usagers des modes routiers vers le ferroviaire.

## **Réaction du public**

Jean-Pierre BONTOUX, Maire de Mitry-Mory, confirme l'opposition unanime de son conseil municipal et de nombreux usagers au projet CDG Express. En outre, il déplore que la commune de Mitry-Mory soit une nouvelle fois sacrifiée sur l'autel de l'intérêt général.

Xavier TOULEMONDE, habitant de Tremblay-en-France, fait part de son opposition à la deuxième variante de l'association Vivre sans CDG Express.

Albin VOLT, usager des transports publics, félicite le cabinet SMA pour la qualité de son travail. Il fait part de ses questions sur le tunnel de Sevrans Beaudottes et la possibilité de rejoindre l'aéroport par le sud.

Laurent SCOTT, représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, évoque la variante proposée par la CCIP, qui présente la particularité de desservir le PIEX.

Philippe MARZOLF lui indique l'engagement pris par RFF d'étudier cette proposition lors de l'atelier sur les solutions alternatives.

André CUZON, Président d'Environnement 93 et animateur du Collectif 93 contre le CDG Express déplore un manque de concertation, à la fois sur le projet CDG Express et sur le schéma directeur du RER B, avec lequel son association est en total désaccord.

Bruno FAOUR, Vice-président de l'association Pavillons Ourcq Environnement, est favorable à la proposition permettant d'utiliser les infrastructures existantes, en particulier la ligne B du RER. Son association sera particulièrement attentive à la réalisation de l'avant-projet sommaire, lequel se devra d'intégrer les engagements pris lors des réunions de proximité par RFF au sujet de la gare intermédiaire de Pavillons-sous-Bois et du respect de l'environnement.

Monsieur MAGNE, conseiller municipal de Villepinte, est défavorable à tout transfert de CDG Express vers la ligne RER desservant Mitry. Il considère que l'enjeu essentiel – la diminution du trafic routier sur l'ensemble du réseau du quart nord-est francilien – n'a malheureusement pas été pris en compte. Il préconise la création d'une nouvelle ligne de RER partant de la gare de l'Est et desservant les pôles d'emplois et les zones d'habitation dense du département de la Seine-Saint-Denis.

Alain BESCOU, conseiller municipal de Tremblay-en-France fait part de l'opposition du conseil municipal de Tremblay à la proposition émise par la CCIP.

Jean RAISKY, adjoint au maire chargé des Transports à Noisy-le-Sec, se prononce contre le creusement d'un tunnel dans la partie la plus étroite de l'emprise SNCF à Noisy-le-Sec.

Alain AMEDRO, représentant des Verts, souligne la nécessité de réintroduire le projet dans le schéma global d'amélioration des liaisons sur la partie Est du département de la Seine-Saint-Denis, comme le barreau entre Gonesse et le PIEX ou les tangentiels.

## Deuxième partie : le bilan du débat public

### Synthèse du bilan des acteurs

Philippe MARZOLF synthétise les réponses des différents acteurs aux questions posées par la Commission au sujet du bilan de la procédure de débat public.

#### Première question : Que pensez-vous du débat public qui se termine ?

Le débat est apparu comme étant très bien organisé, équilibré et transparent. Il a permis de mettre en évidence les points suivants :

- l'absence d'une vision globale vis-à-vis des problèmes de transports en Ile-de-France ;
- des interrogations légitimes de la population, notamment sur le coût du tunnel ;
- des remarques pertinentes et des contre-propositions concrètes ;
- la nécessité d'une expertise indépendante.

Les regrets portent essentiellement sur la faiblesse relative de la participation du grand public au débat.

#### Deuxième question : Qu'attendez-vous de la publication par le Maître d'Ouvrage des conditions de poursuite du projet ?

Les éléments suivants ont été relevés :

- la nécessité d'une présentation mieux adaptée ;
- le besoin d'une réponse aux besoins exprimés en termes d'équité et d'intérêt général ;
- l'intérêt d'une prise en compte des objections techniques et financières émises lors du débat ;
- le caractère essentiel de l'approfondissement des solutions alternatives.

#### Troisième question : Quelles sont vos attentes en termes d'information et de participation du public, si le projet se poursuit ?

Les différents acteurs se prononcent en faveur d'une information transparente, complète et continue. Ils demandent également que les futures consultations réglementaires soient organisées dans le même esprit que celui qui a présidé à ce débat public.

## **Réactions du public**

Alberto SERANO, de l'association Vivre sans CDG Express, regrette que le débat n'ait pas suffisamment porté sur les aspects financiers du projet, lesquels ont pourtant fait l'objet de très graves réserves dans les études du cabinet KPMG et du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Jean-Pierre BONTOUX, Maire de Mitry-Mory, déplore l'absence des pouvoirs publics au sein du débat public, lequel a cependant permis de faire progresser l'idée d'un projet cohérent de transport en commun dans la région Ile-de-France.

Philippe MATRON, de la CCIP, relève l'absence du monde politique du débat.

Didier SEGAL-SAUREL, Vice-président du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis et administrateur du STIF, réfute cette appréciation et souligne le rôle des élus locaux dans le débat. Il conclut en évoquant le futur fonctionnement du STIF, placé sous la présidence du Conseil régional.

Sylvain CHAZAL, Secrétaire fédéral de l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA) remercie la Commission d'avoir permis à la communauté des salariés de s'exprimer à travers de l'UNSA. Il évoque les problèmes de sécurité du RER B et se prononce en faveur du CDG Express.

Gérard PRINCE, du Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE), considère qu'un débat public posé à partir d'un projet est par essence faussé. Il plaide donc en faveur d'un débat public se concentrant d'abord sur l'expression des besoins.

Claude CHAUVET, représentants des Verts, considère que le projet CDG Express a été produit par des élites et s'adresse uniquement à des privilégiés.

André CUZON, Président de l'association Environnement 93, regrette que le débat public se soit limité au projet d'infrastructure et qu'il n'ait pas porté sur son opportunité. Il indique que l'action de son association se portera en faveur des éléments suivants :

- le doublement du tunnel entre la gare du Nord et Châtelet ;
- la construction de la tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy ;
- l'engagement du futur exécutif régional d'établir un Agenda 21.

Philippe DALLIER, Maire des Pavillons-sous-Bois, exhorte les opposants au projet CDG Express à rester unis et cohérents.

Michel LENES, de la Direction du développement d'Air France, indique que l'amélioration de la desserte entre Paris et Roissy rencontre la faveur de la compagnie aérienne.

Emmanuel MICHAUD, de l'association Pavillon Ourcq environnement exige que le Maître d'Ouvrage prenne en compte les avis formulés à l'occasion du débat public, et notamment la proposition de l'association Vivre sans CDG Express.

Bruno DEFAIT, de l'association Vivre sans CDG Express, souhaite que l'exercice de démocratie participative appliqué lors de ce débat public devienne une référence pour les futurs processus décisionnels.

## **Bilan du Maître d'Ouvrage**

Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France, relève les craintes exprimées lors du débat par les différents acteurs :

- les nuisances liées à la construction et l'exploitation ;
- la dévalorisation des biens immobiliers ;
- les interrogations sur le montage financier.

Bernard SULPIS évoque également l'infrastructure tunnelière et la nécessité de poursuivre l'information permanente sur le processus d'étude. Il poursuit en soulignant la future amélioration de la ligne B, laquelle ne peut cependant suffire à satisfaire l'ensemble des besoins du nord-est de l'Ile-de-France.

Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France, souligne en préambule la qualité du débat public animé par la Commission particulière. Au nom de l'ensemble des porteurs du projet, il prend l'engagement de poursuivre les études dans le même esprit d'information et de concertation que celui qui a prévalu lors du débat public.

Jean-Pierre DUPORT ajoute qu'un projet d'intérêt public destiné à améliorer les dessertes ferroviaires entre Paris et Charles-de-Gaulle doit s'intégrer dans un projet plus global d'amélioration et de développement des transports dans l'ensemble du secteur. Il évoque ainsi le schéma directeur d'amélioration du RER B et la question de la desserte du PIEX.

Jean-Pierre DUPORT poursuit en indiquant que RFF examinera la faisabilité technique des variantes suivantes :

- la variante présentée par les habitants de Noisy-le-Sec ;
- la variante utilisant les capacités libérées des voies rapides sur la ligne Paris-Laon-Soissons ;
- le débranchement entre les gares de Villeparisis et de Mitry-Mory ;
- le raccordement des lignes des réseaux nord et est ;
- la construction d'un tunnel plus court partant de Noisy-le-Sec et se raccordant à la ligne Paris-Laon-Soissons.

Jean-Pierre DUPORT conclut en indiquant que RFF fournira, en mai 2004, des propositions aux pouvoirs publics et ajoute que la limitation de l'usage de la route dans le Nord-Est francilien demeure une priorité incontournable.

## **Analyse et synthèse par les membres de la Commission particulière du débat public**

Philippe MARZOLF soumet aux participants l'analyse et la synthèse du débat public réalisées par les membres de la Commission.

### **Le système de questions/réponses**

Jean-Paul PUYFAUCHER indique que ce système a véritablement répondu aux principes d'équivalence, de transparence et d'argumentation. Les principales thématiques abordées furent les suivantes :

- l'utilité du projet ;
- l'amélioration de la ligne B du RER ;
- les risques et les nuisances liés au tunnel ;
- les précisions ou suggestions relatives au projet ;
- le tracé du projet ;
- le financement et la rentabilité du projet.

### **Les colloques et ateliers**

Marcel RAT indique que quatre ateliers et deux colloques ont été organisés.

### **Les auditions publiques**

Alain ALMERAS souligne l'originalité et la pertinence du principe des auditions publiques. Il ajoute que le débat public correspond à une nouvelle culture fondée sur l'émergence de la société civile.

### **Les réunions de proximité**

Isabelle PISANI évoque le caractère essentiel des neuf réunions de proximité qui se sont déroulées, malgré la participation relativement limitée du public. Les principaux points à retenir de ces réunions sont les suivants :

- les inquiétudes à propos des nuisances et des risques éventuels du projet ;
- les réserves émises sur le coût du projet, le montage financier et l'évolution du trafic aérien ;
- les fortes attentes d'amélioration du RER B et des transports publics en région parisienne.

### **Synthèse finale**

Philippe MARZOLF indique que les objectifs assignés à la CPDP ont été atteints. Il ajoute que les positions exprimées sont les suivantes :

- l'amélioration nécessaire de la desserte ferroviaire de Roissy et la ligne B du RER ;
- l'existence d'oppositions sur l'objectif et les caractéristiques du projet ;
- l'étude nécessaire des solutions alternatives.

Enfin, Philippe MARZOLF indique que le compte rendu de la Commission particulière du débat public sera publié le 13 février 2004. Trois mois après au plus tard, le Maître d'Ouvrage devra publier au Journal Officiel les principes et les conditions de poursuite du projet.